

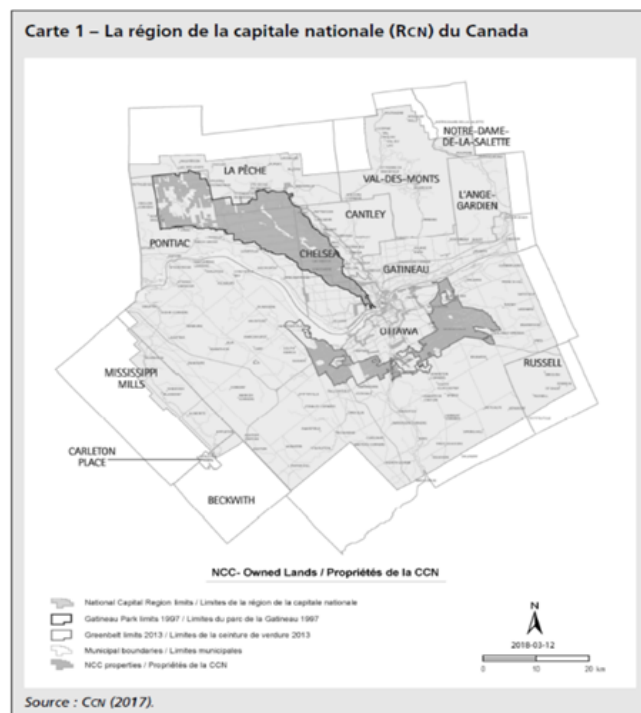
AMÉNAGEMENT ET TRANSPORT : VERS UNE COLLABORATION ACCRUE

SYNTHÈSEⁱ

Le territoire transfrontalier est caractérisé par un chevauchement de plusieurs ordres de gouvernement – le fédéral, les gouvernements du Québec et de l'Ontario, ainsi que les administrations municipales – dont les champs de compétences sont parfois entremêlés. À ces trois paliers de gouvernement s'ajoute la Commission de la capitale nationale, une organisation ayant juridiction sur la « région de la capitale nationale », un territoire qui chevauche la frontière interprovinciale et regroupe les deux grandes villes d'Ottawa et de Gatineau ainsi que plusieurs municipalités environnantes. En matière de transport en commun, deux sociétés de transport indépendantes assurent le service de part et d'autre de la région métropolitaine d'Ottawa-Gatineau. Cette superposition d'intérêts et de visions parfois différenciés complexifie les interactions entre les acteurs. Cependant, même s'ils ne partagent pas toujours les mêmes objectifs en matière d'aménagement et de transport, ils s'entendent tout de même sur une multitude de principes importants qui peuvent faciliter les collaborations (p. ex. : volonté de coopérer, développement durable, efficacité, intensification et densification du centre-ville, transport durable). Plusieurs initiatives transfrontalières en cours, en particulier dans la région de la capitale nationale, illustrent d'ailleurs la volonté des différents acteurs à collaborer et à innover. La reconnaissance par la Ville d'Ottawa du « cœur métropolitain » en tant qu'espace plus vaste qui englobe le centre-ville de Gatineau, dans son nouveau Plan officiel (l'équivalent du plan d'urbanisme au Québec), est un exemple éloquent de cette volonté émergente de planification conjointe.

EXEMPLES DE COLLABORATION TRANSFRONTALIÈRE

La CCN est la seule organisation officielle ayant juridiction sur le territoire transfrontalier, et plus spécifiquement sur la région de la capitale nationale (RCN), un territoire de 4 715 km² dont 11,6 % appartient au gouvernement fédéral (voir la carte). Cette société d'État créée par le Parlement dans les années 1950 est principalement chargée d'aménager et d'embellir la région de la capitale nationale, « afin de doter le siège du gouvernement du Canada d'un cachet et d'un caractère dignes de son importance nationale » (CCN, 2017a, p. 6). Bien que son mandat se limite aux terrains publics, la CCN est un acteur de premier plan qui a préséance sur les autorités locales sur les terrains dont elle assure l'intendance. En plus d'agir à titre d'urbaniste principale de la RCN, elle joue un rôle important dans la coordination des efforts communs sur les différents dossiers qui impliquent les deux côtés de la rivière. Le récent processus de révision du Plan directeur du Parc de la Gatineau, mené en consultation avec les différentes parties prenantes (municipalités avoisinantes, Nation algonquienne, élus, etc.), témoigne d'une volonté de la CCN d'adopter une approche de gestion partagée avec ses différents partenaires (CCN, 2021c). La plus grande place accordée aux maires des deux grandes villes dans sa structure de gouvernance est un autre exemple de l'ouverture manifestée par la CCN à une plus grande collaboration avec ses partenaires locaux.



Zibi est un projet immobilier d'envergure développé par un promoteur privé directement sur la frontière interprovinciale, principalement sur l'île des Chaudières au milieu de la rivière des Outaouais. La réalisation de ce projet a soulevé de nombreux défis en raison de la présence de multiples juridictions politico-administrative (deux provinces, deux villes et le gouvernement fédéral), mais les Villes de Gatineau et d'Ottawa ainsi que la CCN ont privilégié une approche collaborative souple de type ad hoc pour aplanir ces difficultés. Par exemple, un comité mixte d'évaluation temporaire a été créé pour simplifier le processus d'approbation des différentes demandes de zonage et d'aménagement.

Enfin, en matière de transport interprovincial, les défis sont considérables sur le territoire transfrontalier, et en particulier dans le cœur métropolitain où se vivent les problématiques de congestion et de mouvements pendulaires. L'arrimage des services de transport en commun entre les deux rives est un de ces grands défis, en raison notamment de l'absence d'une structure de gouvernance formelle pour assurer la gestion et la planification des déplacements sur les deux territoires, comme on en trouve dans d'autres régions métropolitaines. En dehors de l'entente d'intégration des titres de transport entre les sociétés de transport des deux grandes villes et de la planification étroite des déplacements dans les centres-villes, la connectivité entre OC Transpo et la STO demeure plutôt limitée à l'heure actuelle. Toutefois, Gatineau et Ottawa misent de plus en plus sur une approche collaborative avec le nouveau projet de tramway dans l'ouest de Gatineau et sa connexion prévue avec le centre-ville d'Ottawa. En 2017, les deux villes ont signé une entente qualifiée d'« historique » pour l'arrimage du transport collectif régional.

La construction d'un sixième pont reliant Ottawa et Gatineau comme solution préconisée par certains élus et de nombreux citoyens pour régler le problème de congestion routière est un autre enjeu de transport, hautement politique celui-là. La concrétisation de ce projet demeure très incertaine en raison de la difficulté des différents acteurs à s'entendre sur une vision commune, certains privilégiant des investissements dans des projets de mobilité durable.

ATOUTS ET OPPORTUNITÉS

- Les villes, municipalités, MRC et comtés qui composent le territoire transfrontalier disposent d'outils de planification et d'aménagement du territoire basés sur des principes similaires (p. ex. : volonté de coopérer, développement durable, efficience, efficacité, etc.), ce qui peut favoriser les collaborations.
- Les maires de Gatineau et d'Ottawa détiennent désormais un siège au conseil d'administration de la CCN qui, même sans droit de vote, leur donne la possibilité de participer aux échanges et de faire entendre leur voix dans les dossiers d'aménagement et de planification de l'espace urbain transfrontalier (Mévellec et al., 2018).

Collaboration transfrontalière

- Dans son nouveau Plan officiel, la Ville d'Ottawa reconnaît l'importance de penser l'aménagement de son centre-ville en tant que « cœur du centre-ville métropolitain plus vaste, qui comprend le centre-ville de Gatineau » et la nécessité de chercher des solutions qui dépassent la frontière interprovinciale (Ville d'Ottawa, 2021, p. 152).
- La CCN fait maintenant une plus grande place aux deux villes dans sa structure de gouvernance et adopte une approche plus collaborative avec ses différents partenaires.
- La volonté manifestée ces dernières années par les maires d'Ottawa et de Gatineau de collaborer sur des projets importants comme le quartier Zibi et le dossier de l'arrimage des transports collectifs illustre « le rôle moteur des politiciens locaux dans la mise en œuvre de projet de collaboration transfrontalière » (Mévellec et al., 2018, p. 593).

FAIBLESSES ET ENJEUX

- La gestion et la planification du territoire sont complexifiées par la pluralité des acteurs et le chevauchement des juridictions, deux facteurs qui peuvent être sources de tension dans différents dossiers, comme la répartition des coûts (infrastructures, services, etc.), les impôts fonciers, la satisfaction des besoins et des intérêts des différents partenaires quant au développement des lieux avoisinants, etc.

Pour en savoir plus

CCN (2017a). [Le Plan de la Capitale du Canada](#). De 2017 à 2067. Commission de la Capitale Nationale. Consulté le 11 mai 2021.

CCN (2021c). [Plan directeur du Parc de la Gatineau](#). Commission de la Capitale Nationale. Consulté le 5 avril 2021.

Mévellec, A. et al. (2018). Gouvernance métropolitaine et régimes politiques de frontière. Analyse à partir du cas d'Ottawa-Gatineau. *Revue d'économie régionale et urbaine*, no 3 : 581-600.

Ville d'Ottawa (2021). [Plan officiel](#). Volume 1, 24 novembre 2021.

