

Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux véhicules à taux d'occupation élevée – De la station de TLR Blair au chemin Innes

Séance portes ouvertes

Le 12 avril 2023

Reconnaissance du territoire

Nous reconnaissons qu'Ottawa se trouve sur un territoire non cédé de la Nation Anishinabe Algonquine.

Nous tenons d'ailleurs à saluer l'ensemble des membres des Premières Nations et des peuples inuits et métis pour leur apport précieux, passé et présent, dans la région.

De plus, nous reconnaissons et respectons la diversité culturelle des membres des Premières Nations, des Inuits et des Métis, diversité qui enrichit notre ville.

Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

Aperçu du projet

La Ville d'Ottawa est heureuse de fournir une mise à jour sur la conception continue des voies réservées au transport en commun et aux VTOE sur le chemin Blair, depuis la station de TLR Blair jusqu'au chemin Innes.

Voici les renseignements importants présentés ici :

- La décision et les orientations du Conseil à l'égard du projet
- Le contexte et les objectifs du projet
- Les ébauches de la conception préliminaire
- La conception générale et le calendrier des travaux
- Les occasions de participation des intervenants

Vos commentaires sont essentiels au succès de cette étude. De plus, ils nous aideront à élaborer le plan préliminaire détaillé du projet de voies réservées au transport en commun du chemin Blair. Veuillez **prendre connaissance** de l'information présentée et **soumettre vos commentaires et vos préoccupations** par téléphone ou par courriel, comme indiqué à la dernière page du présent document, **d'ici 23 h 59 le 26 avril 2023**.

Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

Objectif, portée et limites du projet

La Ville d'Ottawa propose de modifier le chemin Blair en aménageant des voies réservées au transport en commun et aux véhicules à taux d'occupation élevé (VTOE) entre la station de TLR Blair et le chemin Innes. De nouvelles installations favorisant l'accessibilité des piétons et des cyclistes le long du couloir routier sont également proposées afin d'assurer la connectivité (station de TLR, secteurs résidentiels, d'emploi, de commerces de détail et autres aires d'agrément), de promouvoir le transport actif et d'améliorer la sécurité de tous les usagers de la route.

Le projet entraînera l'élargissement de la chaussée et la reconstruction des intersections afin que ces installations de transport constituent une rue complète.

Ces investissements proposés permettront de mettre en œuvre l'étude d'évaluation environnementale des voies réservées au transport en commun et du chemin Blair qui a été approuvée par le Conseil municipal d'Ottawa en 2021.



Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

Étude d'évaluation environnementale approuvée par le Conseil pour les voies réservées au transport en commun et aux VTOE sur le chemin Blair :

En 2021, le Conseil municipal a approuvé l'Étude d'évaluation environnementale (EE) des voies réservées au transport en commun sur le chemin Blair.

Cette décision indique au personnel d'effectuer un **plan de conception détaillé** qui privilégie :

- de nouvelles voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé (VTOE) et aux commodités pour le transport en commun par autobus;
- un nouveau sentier polyvalent pour assurer un lien direct avec la station de TLR Blair, sur le côté ouest du couloir;
- un nouvel aménagement cyclable en direction nord le long du côté est du couloir;
- cinq (5) nouvelles intersections protégées et deux (2) nouveaux passages piétonniers en section courante dotés de feux de circulation;
- le réaménagement des bretelles de l'échangeur de la route 174 afin de réduire la vitesse des véhicules et d'améliorer la sécurité à proximité du chemin Blair et des passages pour le transport actif.



Figure EX-1: Aire de l'étude

Consultation des intervenants

Au cours de l'étude d'évaluation environnementale, la Ville a consulté le public, des organismes et des groupes consultatifs techniques. L'étude comprenait des consultations avec des communautés, des particuliers, des institutions, des organismes provinciaux, la Commission de la capitale nationale (CCN) et des groupes autochtones.

Ces consultations se poursuivent tout au long de l'étude de conception détaillée subséquente.

La consultation des parties intéressées s'articule sur les initiatives suivantes :

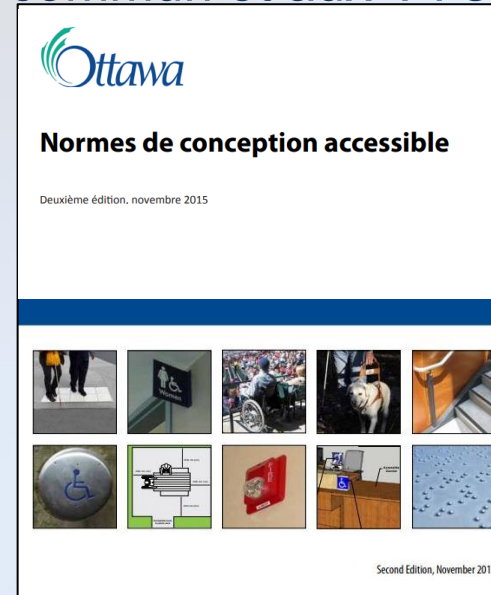
- réunions du groupe de travail communautaire;
- réunions du groupe consultatif technique;
- deux séances portes ouvertes;
- publication d'information sur le site Web;
- rencontres individuelles avec les intervenants.

Activités et résultats clés des études de conception

- Réalisation d'analyses de la planification, de l'environnement et des aspects techniques de l'état du site qui orienteront les conceptions préliminaires
- Mise à jour de la conception fonctionnelle approuvée par le Conseil afin de tenir compte des pratiques exemplaires et des normes de conception actuelles
- Réalisation d'analyses et d'études détaillées concernant le nivellement, le drainage, la gestion des eaux pluviales, les infrastructures municipales, les routes, le transport actif, le transport en commun, l'atténuation du bruit, l'éclairage de rue et l'aménagement paysager
- Collaboration avec la Commission de la capitale nationale (CCN) en ce qui concerne les exigences et les approbations relatives aux terrains
- Préparation d'un dossier d'appel d'offres complet
- Possibilité pour les intervenants de participer en continu

Accessibilité, transport actif et sécurité routière

- Les rues rénovées respecteront les Normes de conception accessible de la Ville ainsi que les exigences de la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (LAPHO).
- L'arrêt d'autobus reconstruit comprendra des zones d'attente appropriées et des points d'accessibilité désignés pour traverser la rue et accéder aux autobus, dotés d'éléments tactiles d'orientation, notamment des indicateurs tactiles de surface de marche.
- Les intersections et les passages piétonniers mettront en œuvre le Guide de la conception des intersections protégées de la Ville.
- La vitesse affichée dans le couloir sera 50 km/h, et des mesures pour gérer la vitesse des véhicules seront intégrées à la conception.



Indicateurs tactiles de surface de marche (ITSM)



Études des caractéristiques physiques, environnementales et culturelles

Les études supplémentaires suivantes sont effectuées dans le cadre de ces travaux de conception :

- Études sur la circulation et la sécurité
- Inventaire des arbres et des végétaux
- Plan d'aménagement paysager
- Étude sur le bruit et les vibrations
- Conception de l'éclairage des rues
- Études sur les espèces en péril
- Évaluation des répercussions sur le patrimoine culturel
- Évaluation archéologique
- Étude géotechnique
- Évaluation des utilisations antérieures

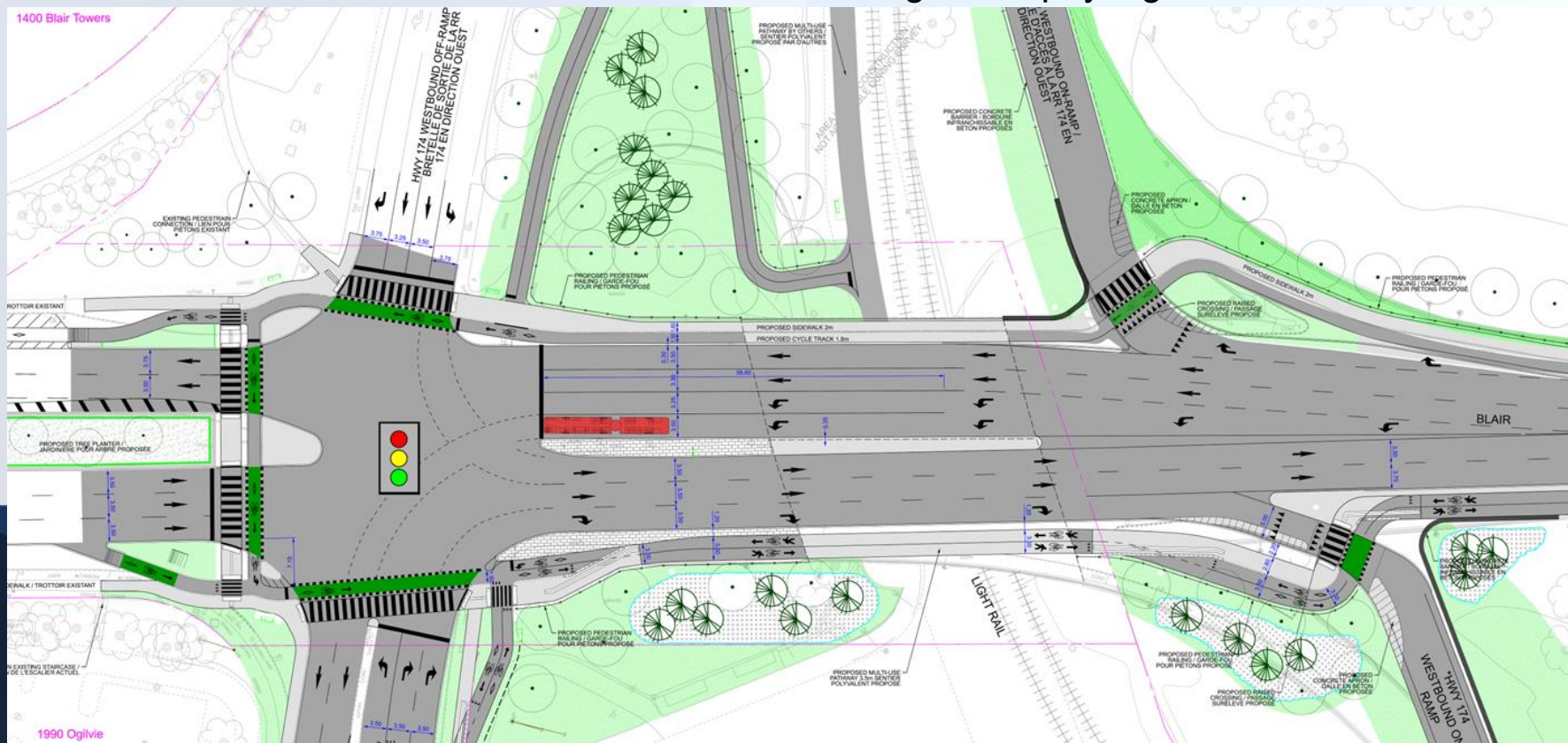


Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

De l'intersection du Centre Gloucester à la structure et aux accords des bretelles de la route 174

- Intersection protégée à l'angle du Centre Gloucester
- Sentier polyvalent le long du côté ouest
- Trottoir et piste cyclable le long du côté est

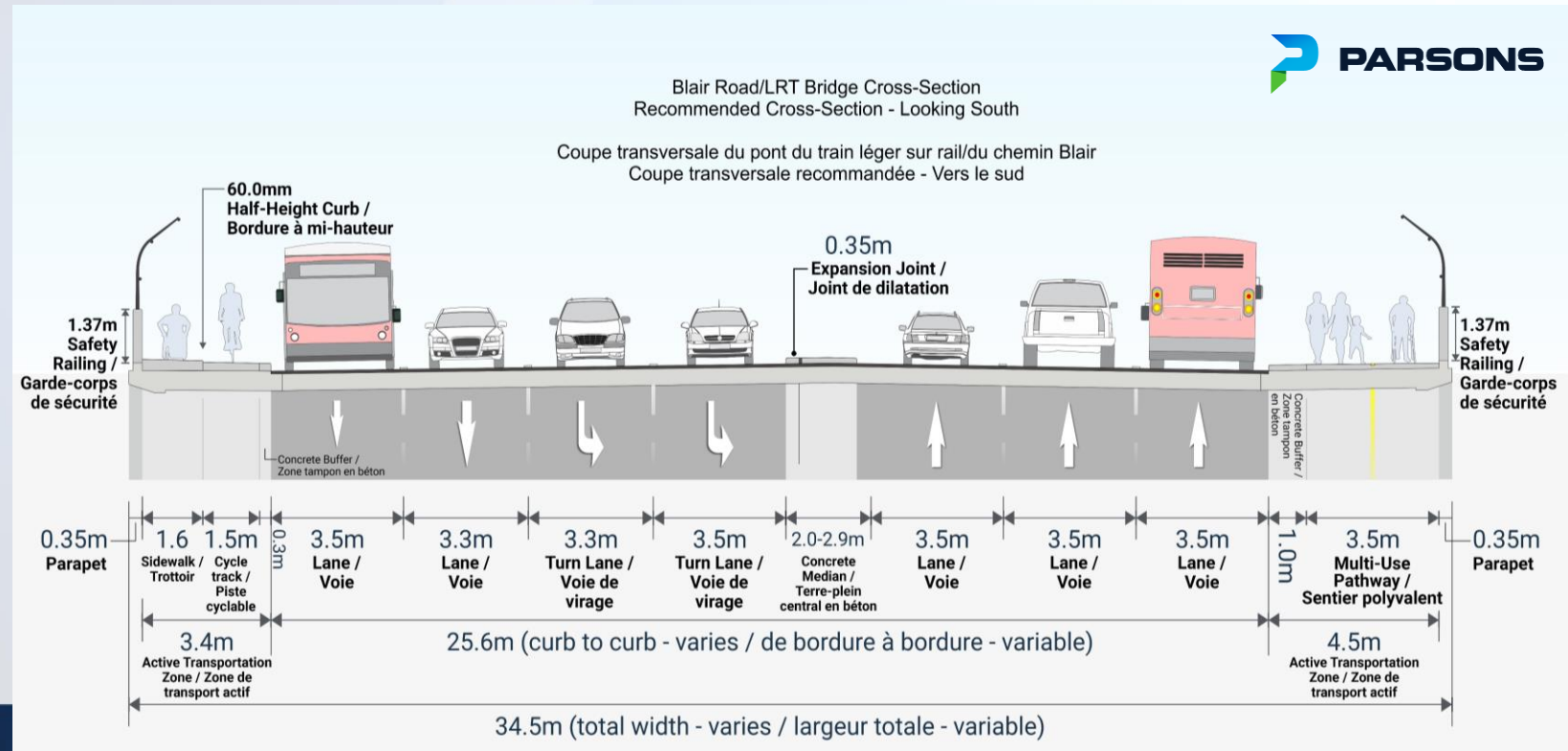
- Liaison avec le sentier polyvalent construit dans le cadre de l'Étape 2 du projet du TLR
- Modification des raccordements aux bretelles de la route 174 pour assurer des passages piétonniers et cyclables sécuritaires
- Aménagement paysager du couloir



Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

Configuration de la structure du TLR

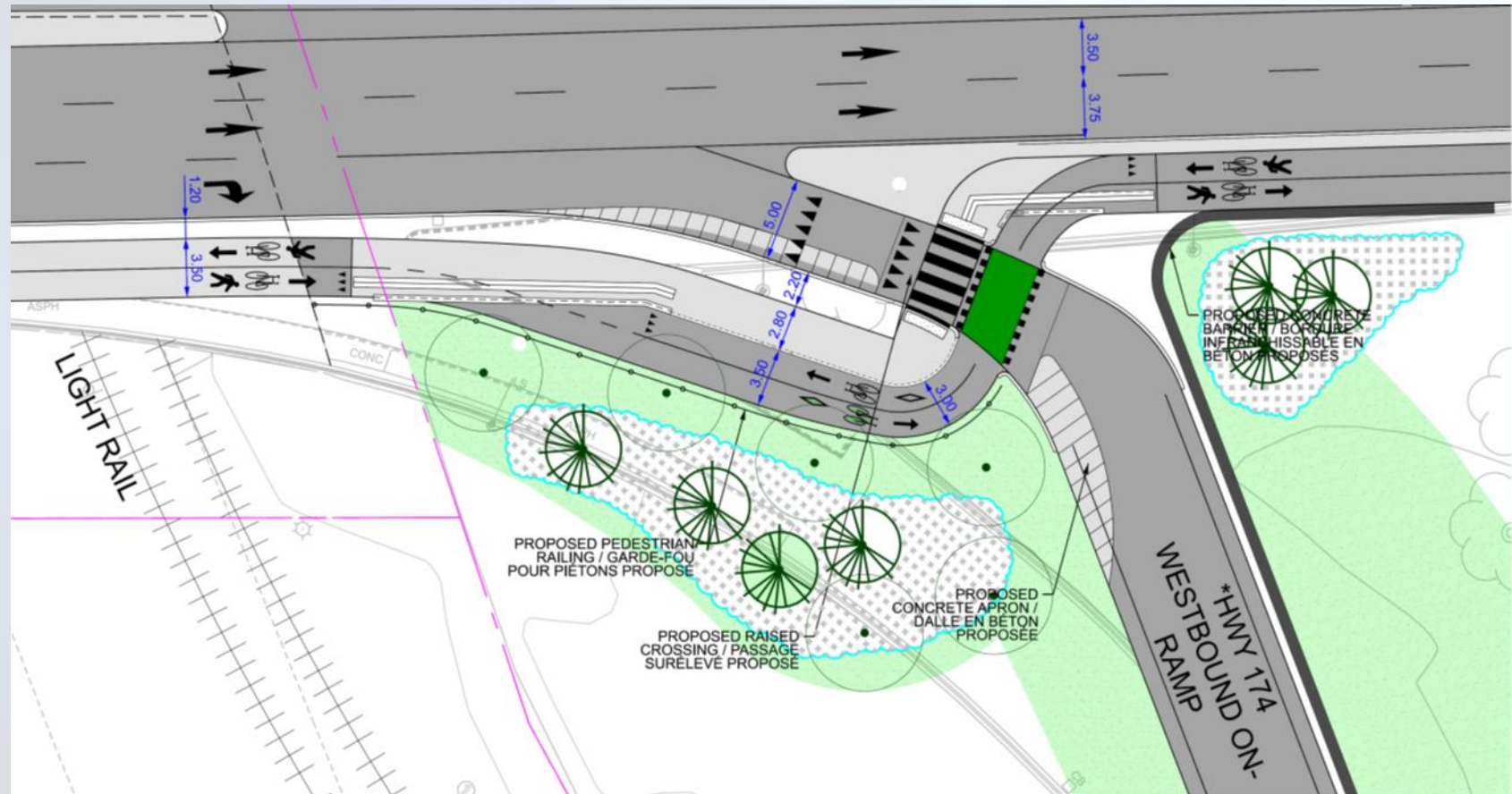
- Sentier polyvalent le long du côté ouest
- Trottoir et piste cyclable sur le côté est
- Maintien de l'aménagement général actuel des voies
- Nouveaux murs de parapet et garde-corps



Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

Transport actif – Passages piétonniers de style « couloir intelligent » traversant les bretelles de la route 174

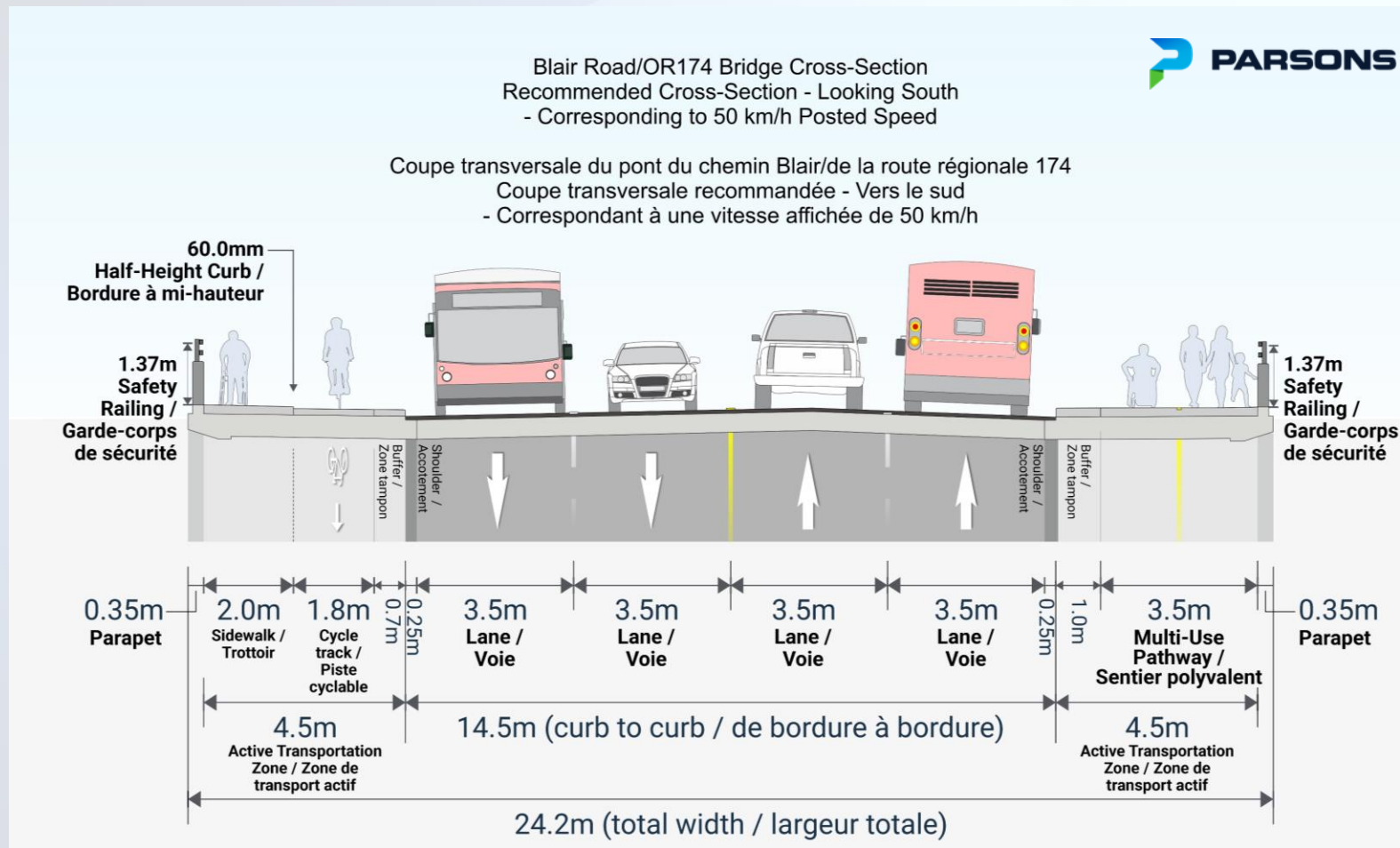
- Trottoir surélevé et passages piétonniers et cyclables séparés traversant la bretelle
- Accent mis sur de bonnes lignes de visibilité pour la sécurité des piétons et des cyclistes
- Élaboration des détails du marquage sur la chaussée et de la signalisation au cours de la conception détaillée
- Aménagement paysager



Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

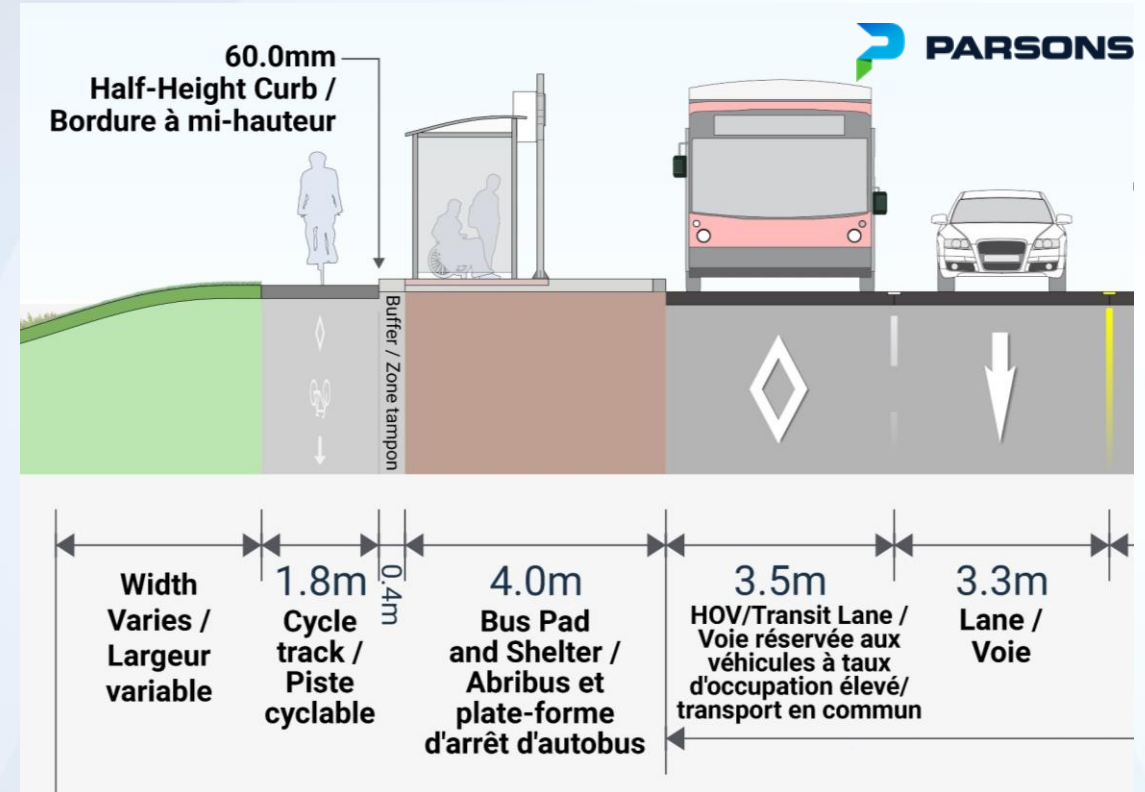
Configuration de la structure de la route 174

- Sentier polyvalent le long du côté ouest
- Trottoir et piste cyclable sur le côté est
- Voies modifiées (2 en direction nord, 2 en direction sud)
- Nouveaux murs de parapet et garde-corps



Voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé

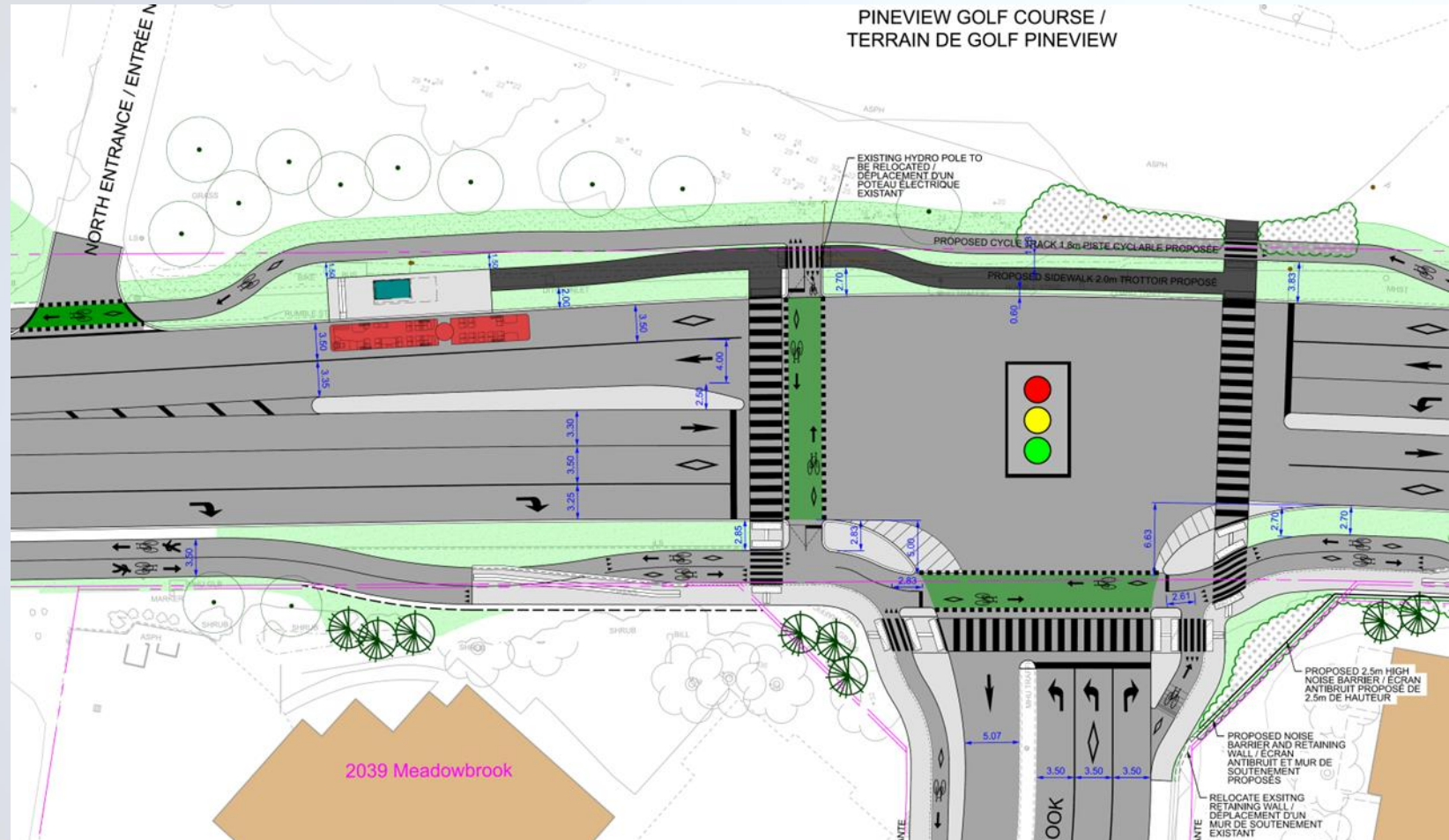
- Recommandées dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet
- Le couloir du chemin Blair est un itinéraire de raccordement important à destination et en partance du carrefour multimodal de la station de TLR Blair
- Fournissent une voie dédiée pour les autobus d'OC Transpo
- Améliorent les temps de déplacement et la fiabilité du réseau de transport en commun par autobus
- Associées à des arrêts d'autobus



Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

Intersection protégée de Meadowbrook

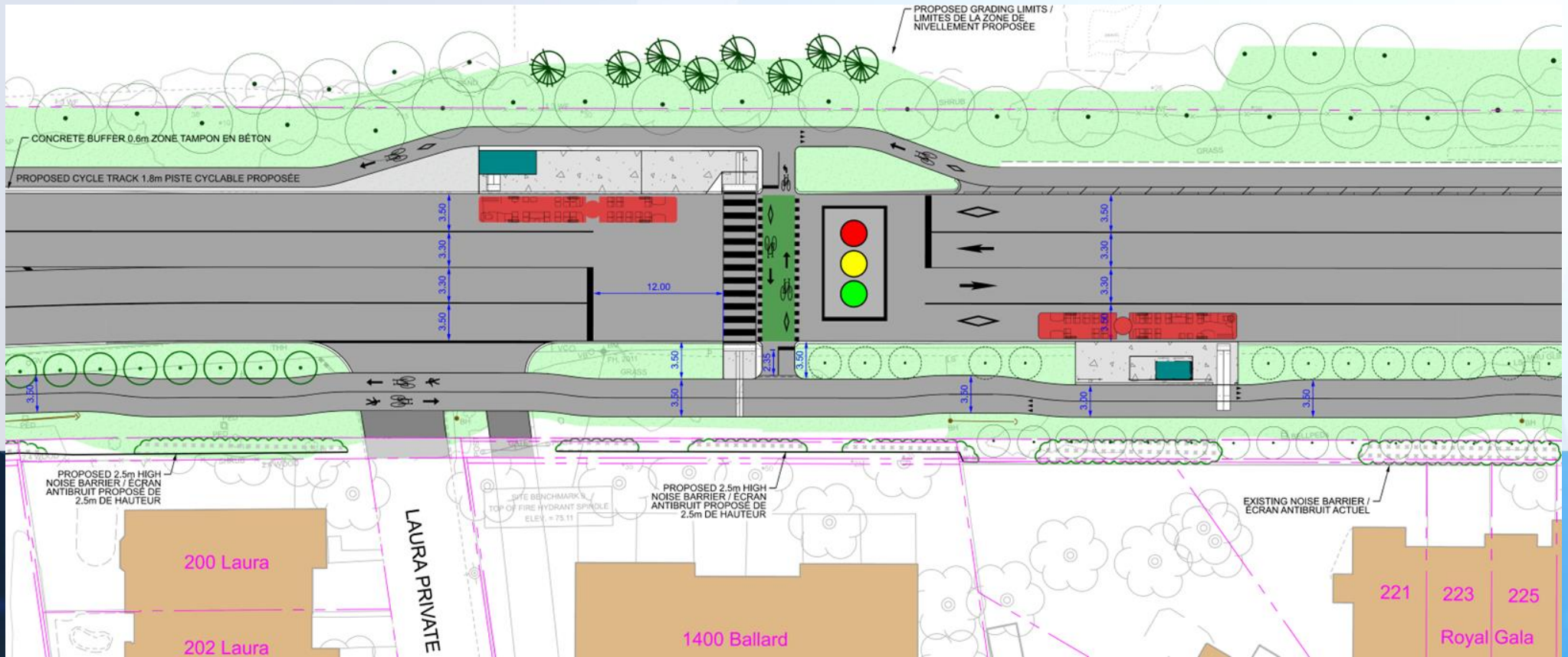
- Nouvelle intersection protégée de la promenade Meadowbrook et du chemin Blair
- Sentier polyvalent le long du côté ouest
- Trottoir et piste cyclable sur le côté est
- Nouvelles voies réservées aux VTOE des deux côtés de l'intersection
- Nouveaux écrans antibruit du côté ouest du chemin Blair, au sud de la promenade Meadowbrook
- Aménagement paysager



Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

Nouveau passage piétonnier du côté nord avec feux de circulation à l'arrêt d'autobus

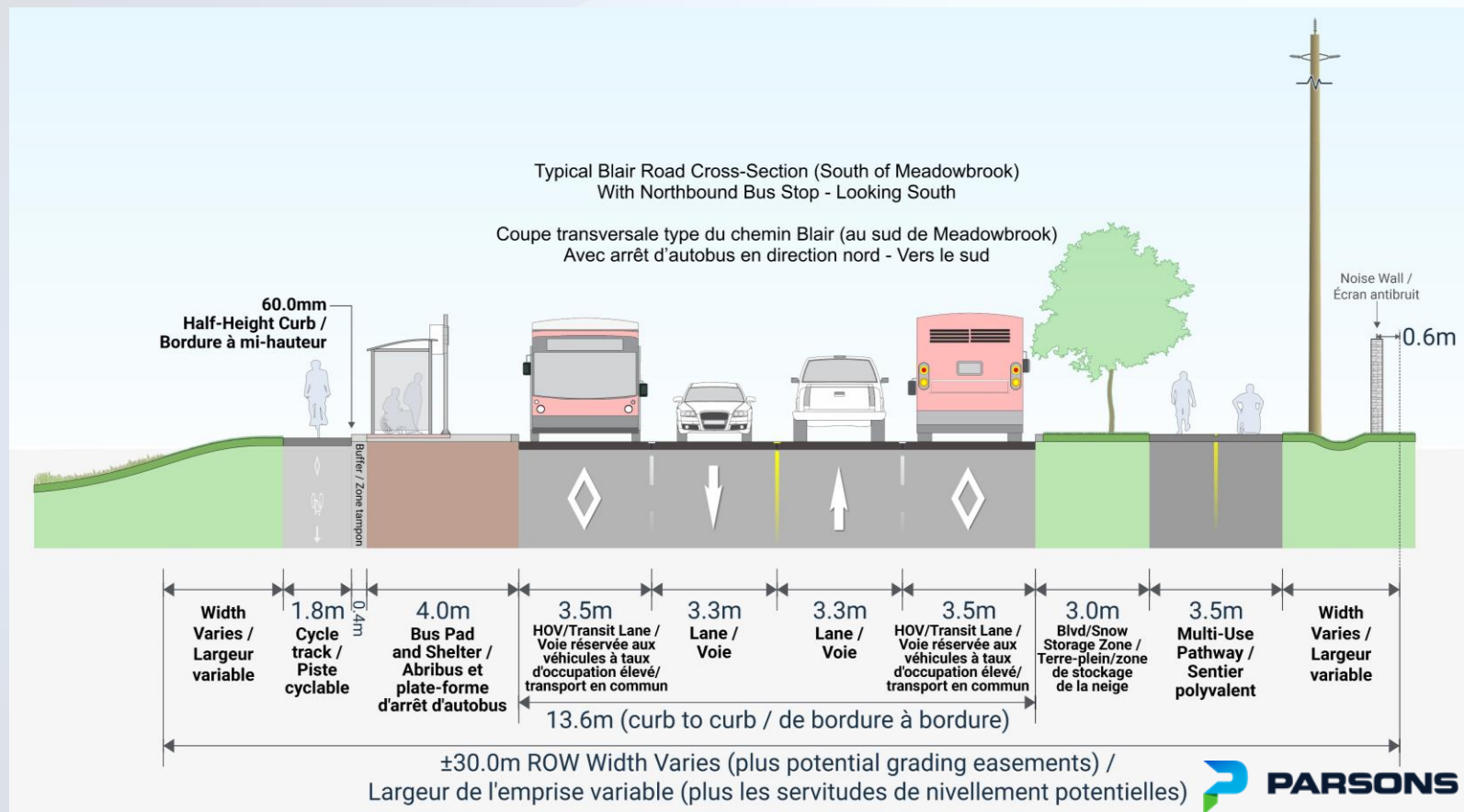
- Nouveau passage piétonnier avec feux de circulation pour accéder à l'arrêt d'autobus du côté est du chemin Blair
- Sentier polyvalent le long du côté ouest
- Bande cyclable avec zone tampon sur le côté est
- 2 voies de circulation générale, 2 voies réservées aux VTOE
- Écran antibruit du côté ouest
- Aménagement paysager



Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

Au sud de Meadowbrook - Aménagement de l'arrêt d'autobus du côté est

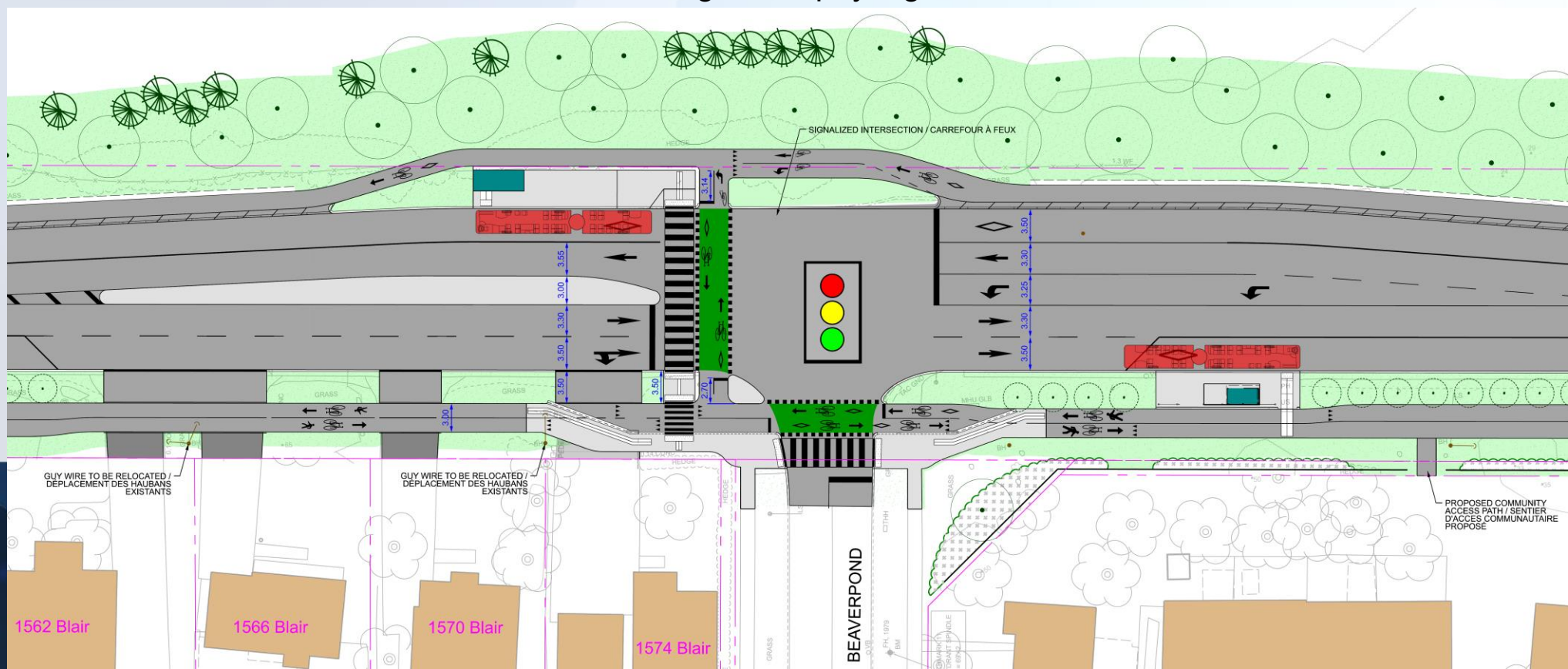
- Sentier polyvalent le long du côté ouest
- Trottoir à l'arrêt d'autobus, et piste cyclable le long du côté arrière
- 2 voies de circulation générale, 2 voies réservées aux VTOE
- Aménagement paysager



Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

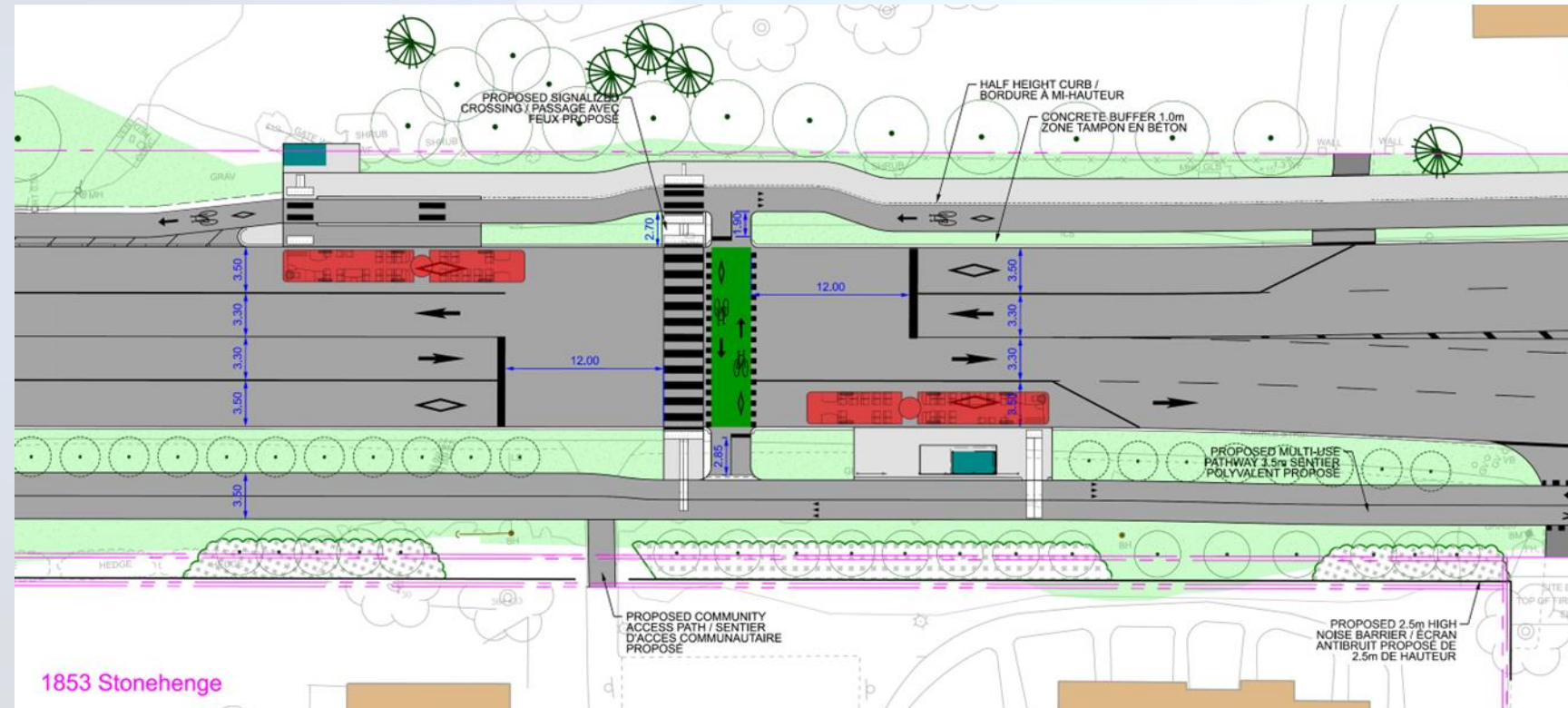
Intersection de la promenade BeaverPond

- Intersection protégée à la promenade BeaverPond
- Nouveau passage piétonnier avec feux de circulation pour accéder à l'arrêt d'autobus du côté est du chemin Blair
- Sentier polyvalent le long du côté ouest
- Bande cyclable avec zone tampon sur le côté est
- 2 voies de circulation générale, 2 voies réservées aux VTOE et voie de virage
- Nouvel écran antibruit du côté ouest
- Aménagement paysager



Nouveau passage piétonnier du côté sud avec feux de circulation à l'arrêt d'autobus

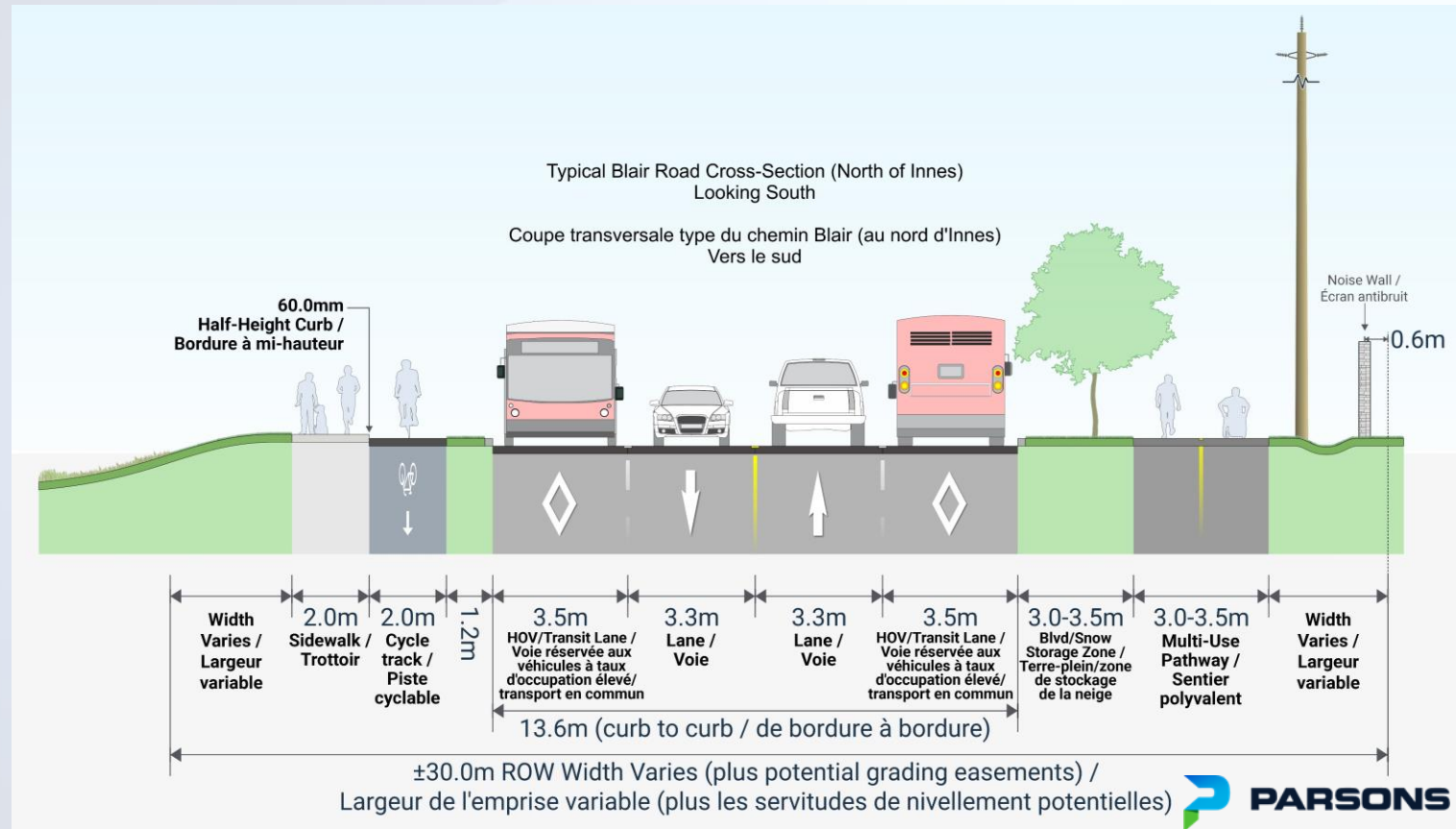
- Nouveau passage piétonnier avec feux de circulation pour accéder à l'arrêt d'autobus du côté est du chemin Blair
- Sentier polyvalent le long du côté ouest
- Bande cyclable avec zone tampon sur le côté est
- Écran antibruit du côté ouest, avec point d'accès communautaire
- Aménagement paysager



Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

À l'approche du chemin Innes

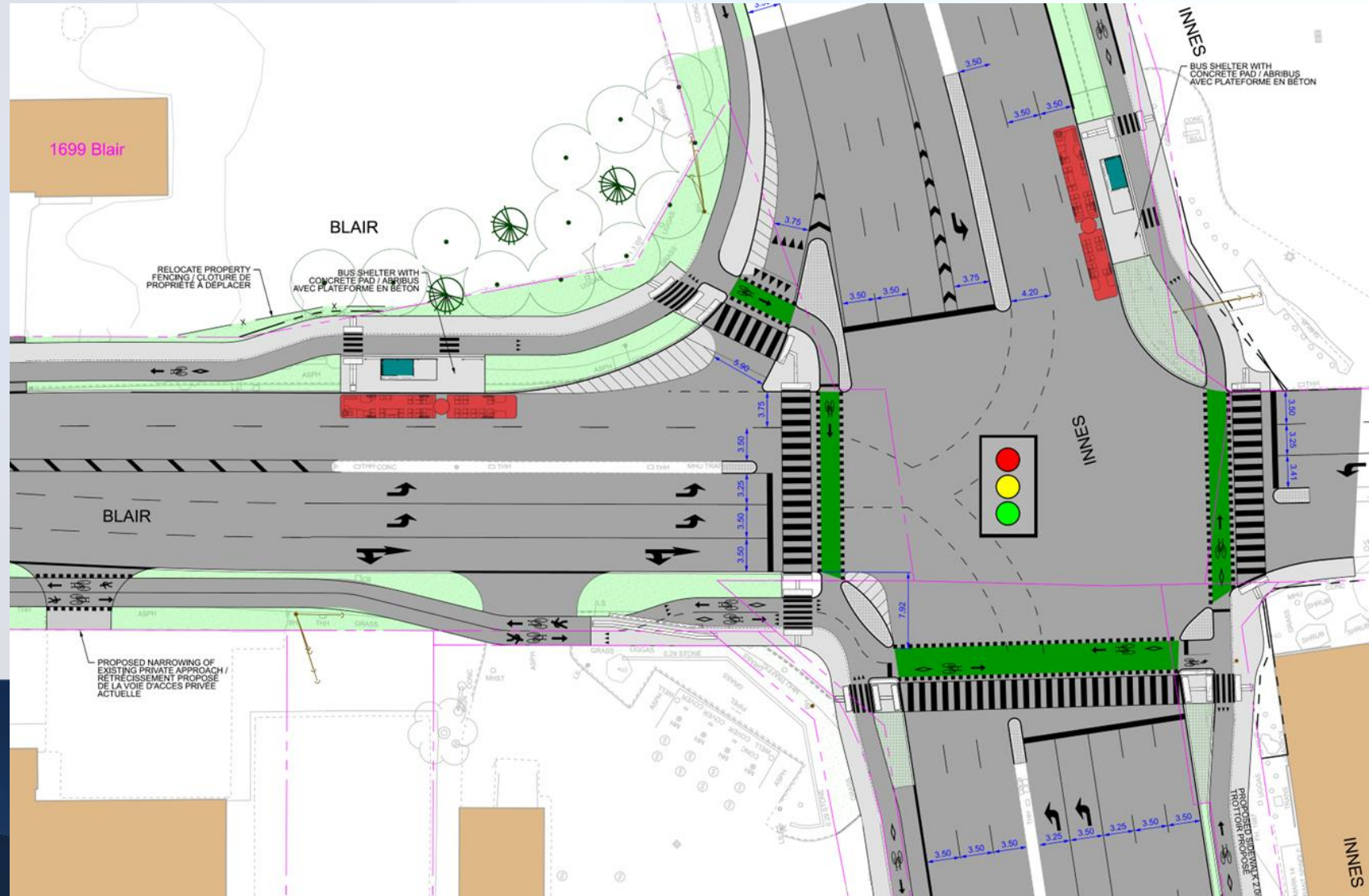
- Sentier polyvalent le long du côté ouest
- Trottoir et piste cyclable du côté est
- 2 voies de circulation générale, 2 voies réservées aux VTOE et voies de virage à l'intersection
- Aménagement paysager



Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

Intersection protégée du chemin Blair et du chemin Innes

- Intersection protégée à l'angle du chemin Innes
- « Couloir intelligent » au coin nord-ouest
- Nouveaux passages piétonniers et cyclables sur trois voies de l'intersection
- 2 voies de circulation générale, 2 voies réservées aux VTOE et voies de virage
- La piste cyclable surélevée s'étend vers l'est sur le chemin Innes vers le ruisseau Green



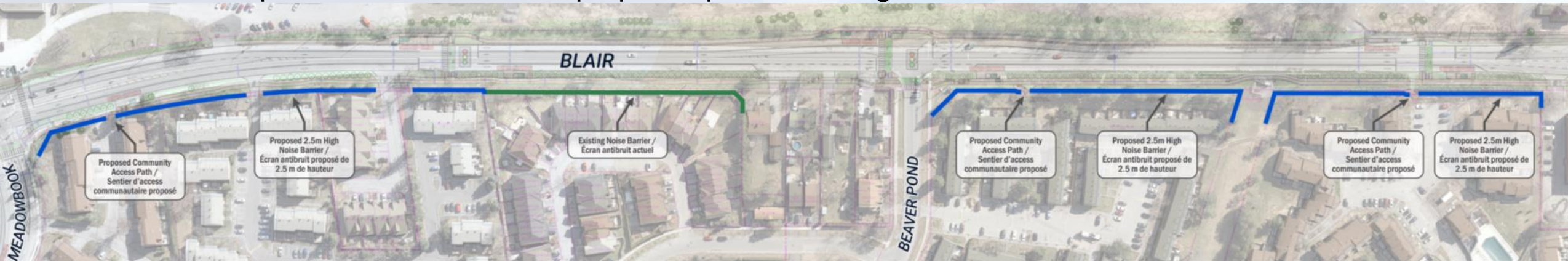
Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

Atténuation du bruit le long du couloir

- Des écrans antibruit seront construits le long du côté ouest du chemin Blair
- L'évaluation environnementale a permis d'établir les emplacements candidats qui ont ensuite été confirmés par l'étude actuelle sur le bruit et les vibrations.
- Les emplacements précis, l'emplacement des murs, le type d'écran et les traitements paysagers sont indiqués sur les dessins.
- La conception des murs sera semblable à celle des murs existants.



Carte des emplacements existants et proposés pour l'aménagement des écrans antibruit



Plan d'aménagement paysager

- Malgré les meilleurs efforts de l'équipe de conception pour minimiser l'empreinte du projet, la perte d'arbres est inévitable en raison des modifications proposées au couloir, et l'évaluation environnementale en tient compte.



Côté ouest du chemin Blair au sud de Meadowbrook

- Pour compenser cette perte d'arbres, l'équipe de conception a préparé un inventaire des arbres.
- Le plan d'aménagement paysager préliminaire correspondant indique les emplacements candidats pour la plantation d'arbres, conformément aux politiques de la Ville concernant la conservation des arbres et en tenant compte du contexte particulier du chemin Blair.
- L'emplacement final des nouveaux arbres proposés sera orienté par le processus de conception détaillée et la confirmation de l'emplacement des services publics souterrains.

Espèces d'arbres de remplacement proposées

Arbres de rue à feuilles caduques

- (Nom botanique et nom commun)
- Amelanchier canadensis – amélanchier
- Celtis occidentalis – micocoulier occidental
- Ginkgo biloba – arbre aux quarante écus
- Gleditsia triacanthos – févier épineux
- Espèces de Malus – espèces de pommier
- Quercus macrocarpa – chêne à gros fruits
- Quercus palustris – chêne des marais
- Quercus Rubra – chêne rouge
- Quercus robur 'Fastigiata' Columnar – chêne pédonculé
- Tilia cordata Littleleaf – tilleul

Arbres à feuilles caduques pour la périphérie de la Ceinture de verdure

- Acer rubrum – érable rouge
- Acer saccharinum – érable argenté
- Carya cordiformis – caryer cordiforme
- Juglans nigra – noyer noir
- Populus tremuloides – peuplier faux-tremble
- Populus balsamifera – peuplier baumier
- Quercus alba – chêne blanc
- Quercus macrocarpa – chêne à gros fruits
- Quercus palustris – chêne des marais
- Quercus Rubra – chêne rouge
- Tilia americana – tilleul d'Amérique

Conifères

- Picea glauca – épinette blanche
- Picea pungens – épinette du Colorado
- Pinus strobus – pin blanc
- Thuja occidentalis – thuya occidental
- Tsuga canadensis – pruche du Canada

Arbres à feuilles caduques dans le corridor de transport de l'électricité

- Acer ginnala – érable de l'Amour
- Elaeagnus angustifolia – olivier de Bohême
- Espèces de Malus – espèces de pommier
- Syringa reticulata – lilas japonais

Arbustes et vignes pour les écrans antibruit

- Amelanchier alnifolia – amélanchier à feuilles d'aulne
- Cornus sericea – cornouiller stolonifère
- Syringa vulgaris – lilas commun
- Rhus typhina – sumac vinaigrier
- Viburnum trilobum – viorne comestible
- Parthenocissures quinquefolia – vigne vierge commune
- Vitus riparia – vigne des rivages

- Nous encourageons les commentaires sur les emplacements et les espèces d'arbres proposés afin d'orienter le plan d'aménagement paysager détaillé.

Calendrier préliminaire de mise en œuvre

Calendrier du projet	
Début des études de conception	Juin 2022
Analyses des emplacements (études de l'environnement naturel et culturel, sols, relevés sur le terrain, évaluations de l'état, enquêtes sur les égouts en place)	Été/automne 2022
Achèvement des études de conception préliminaires (66 %)	Printemps 2023
Achèvement des études de conception détaillée	Automne 2023
Mise en œuvre du projet	Le financement pour la mise en œuvre est tributaire des priorités du futur budget des immobilisations de la Ville.

Possibilités de participation continue pour les intervenants et prochaines étapes

À la suite de cette consultation des intervenants, vos commentaires seront examinés ainsi que ceux d'autres personnes afin que nous puissions progresser dans la conception du projet.

Parmi les autres activités prévues, mentionnons les suivantes :

- Une deuxième séance portes ouvertes à mesure que le processus de conception avance
- Autres réunions du groupe de travail communautaire
- Rencontres individuelles avec les intervenants

Merci!

Nous vous remercions de votre participation à cette occasion d'engagement en ligne. Votre opinion est importante pour le succès de cette étude, et nous vous encourageons à nous faire part de vos commentaires et suggestions.

Nous vous invitons à soumettre à la Ville les commentaires ou les motifs de préoccupation que vous souhaitez porter à notre attention en vous servant des [coordonnées](#) qui se trouve sur le [site Web du projet](#) de la Ville **d'ici le 26 avril 2023**.

Toute demande de renseignements supplémentaires doit être adressée au gestionnaire de projet de la Ville d'Ottawa.

Gestionnaire de projet de la Ville d'Ottawa

Frédéric Lacasse, ing.

Ingénieur principal, Services d'infrastructure et d'eau

Construction et Design municipaux

100, promenade Constellation, Ottawa (Ontario) K2G 6J8

Tél. : 613-227-1459

Courriel : frederic.lacasse@ottawa.ca