

Nouveau tracé du chemin Greenbank et prolongement du Transitway Sud-Ouest Contrat n° CP000521

Juin 2025

1.0 QUESTIONS D'ORDRE GÉNÉRAL

1.1. Quel est le calendrier de ce projet?

Le projet de nouveau tracé du chemin Greenbank et de prolongement du Transitway Sud-Ouest sera réalisé en plusieurs étapes. Les travaux de l'étape 1, du plateau Riverboat jusqu'au chemin Cambrian, devraient commencer au printemps 2026. Certains travaux liés aux services publics, y compris l'amélioration du réseau de gaz d'Enbridge, le déplacement des poteaux et des câbles aériens d'Hydro, etc., seront réalisés avant la construction du couloir.

La conception de tout le couloir devrait être terminée au début de 2026, mais le calendrier des étapes suivantes dépendra des contributions de financement. Dès que le financement des étapes suivantes sera assuré, le calendrier sera mis à jour sur le site Web du projet.

1.2. Qu'advient-il du chemin Greenbank actuel?

Le chemin Greenbank actuel sera ainsi modifié :

- Nord de la rivière Jock : le chemin Greenbank actuel se terminera en impasse et donnera accès aux occupants des habitations situées à cet endroit.
- Entre le pont actuel et le chemin Half Moon Bay : le chemin Greenbank actuel sera transformé en sentier polyvalent destiné aux cyclistes et aux piétons.
- Sud du chemin Half Moon Bay : le chemin Greenbank actuel sera conservé et portera un autre nom.

1.3. Combien coûtera ce projet?

Le coût total du projet est actuellement estimé à environ 380 millions de dollars, incluant la construction, le déplacement des services publics et l'acquisition des terrains nécessaires. L'étape 1, qui concerne le tronçon allant du plateau Riverboat au chemin Cambrian, devrait coûter environ 58 millions de dollars. Le coût final dépendra de l'échelonnement des travaux et des conditions du marché au moment de la construction.

1.4. Pourquoi les demandes d'aménagement résidentiel continuent-elles d'être approuvées par la Ville avant que d'importants travaux d'infrastructures de soutien, comme le nouveau tracé du chemin Greenbank, soient réalisés?

La Ville d'Ottawa, à l'instar d'autres municipalités de l'Ontario, finance de nombreux projets d'envergure, comme les artères et le prolongement des infrastructures connexes, à l'aide de fonds obtenus par le biais des redevances d'aménagement. Ces fonds sont obtenus auprès des promoteurs au moment de la délivrance des permis de construire. Comme la ville connaît une croissance rapide, de nombreux promoteurs se disputent le financement disponible. Le Conseil municipal décide, dans le cadre du processus budgétaire annuel de la Ville, des projets qui seront financés et du délai dans lequel ce poste budgétaire pourra être remboursé. Pour soumettre des commentaires sur des demandes d'aménagement local particulières, veuillez vous adresser à l'urbaniste responsable dont la liste figure sur la page www.Ottawa.ca/demdam.

1.5. D'autres terrains seront-ils requis pour aménager le nouveau tracé du chemin Greenbank?

Dans l'ensemble, une emprise d'au moins 41,5 mètres a été prévue le long du couloir pour les travaux prévus. Pour certains secteurs isolés le long du couloir, d'autres terrains seront requis pour répondre aux normes de conception en

vigueur et aux exigences du projet. Ils se trouvent généralement près des intersections et dans des aménagements plus anciens. Les besoins exacts en matière de terrains feront l'objet de négociations menées par le Bureau des biens immobiliers municipaux avec chaque propriétaire de terrain au fur et à mesure que progresse la conception du projet. Si vous avez des questions ou des préoccupations à ce sujet, veuillez communiquer avec le gestionnaire de projet de la Ville.

1.6. Le projet de modification du tracé est-il coordonné en fonction des diverses demandes et approbations d'aménagements?

Oui. Les aménagements le long du tracé ont été conçus et approuvés en fonction du tracé futur du chemin Greenbank, et conformément aux études d'évaluation environnementale (ÉE) réalisées entre 2006 et 2017. La conception du nouveau tracé du chemin Greenbank combine les ÉE déjà approuvées et certaines mises à jour visant à intégrer les nouvelles directives en matière de conception et les normes actuelles.

1.7. Pourquoi le pont n'est-il pas construit dans le cadre de l'étape 1?

Pour que le nouveau pont permette de réduire efficacement les embouteillages observés sur le pont actuel, il doit être pleinement intégré au réseau routier des deux côtés de la rivière. Le projet ne dispose pas des fonds suffisants pour permettre à la fois la construction du nouveau pont sur la rivière Jock et des infrastructures de raccordement nécessaires des deux côtés. Par conséquent, l'étape 1 sera focalisée sur les infrastructures nécessaires au sud de la rivière. En plus de rendre possibles de futurs liens vers le nord, les nouvelles infrastructures construites dans le cadre de l'étape 1 permettront aux résidents du secteur d'accéder aux nouveaux centres commerciaux du chemin Cambrian et de réduire la circulation sur les routes collectrices locales. L'étape 2 comprendra la construction du nouveau pont et débutera dès que le financement sera disponible.

2.0 RÉPERCUSSIONS DES TRAVAUX

2.1. En quoi ces travaux me toucheront-ils?

D'une manière générale, on s'attend à ce que les accès locaux soient maintenus tout au long des travaux pour la circulation automobile, les piétons et les cyclistes. Un certain niveau de bruit et de vibrations est anticipé; cependant, les travaux seront réalisés conformément aux règlements municipaux qui limitent les heures de travail et le bruit sur le site récepteur (soit près des habitations). D'autres détails sur la planification et la préparation des travaux seront fournis lors des séances d'information suivantes, au fur et à mesure que progresse le travail de conception.

2.2. Je suis préoccupé par les répercussions des travaux échelonnés sur le plateau Riverboat, l'avenue River Run et l'avenue Perseus.

Comme pour tout projet de construction, les résidents subiront des répercussions. L'équipe responsable du projet évalue actuellement l'incidence que les travaux par étapes pourraient avoir sur la circulation dans ce secteur, et la Ville mettra en place des mesures d'atténuation si nécessaire. Si des problèmes imprévus surviennent dans ces rues après l'achèvement du projet, la Ville envisagera d'installer des dispositifs de modération de la circulation.

2.3. La phase 1 du lotissement résidentiel Riversbend prendra fin en mars 2026. Comment les résidents pourront-ils y accéder pendant les travaux?

Des travaux à l'intersection seront réalisés afin d'assurer l'accès des résidents pendant toutes les étapes du projet.

3.0 CIRCULATION ET GÉOMÉTRIE DU COULOIR

3.1. Les voies proposées sont trop larges. Quelles mesures sont prévues pour empêcher les excès de vitesse?

La largeur des voies de circulation proposées est conforme aux normes de la Ville d'Ottawa et est conçue pour accueillir les volumes de circulation et les types de

véhicules attendus, y compris les autobus et les camions. Bien que les excès de vitesse soient généralement contrôlés par l'application de la réglementation en la matière, les mesures suivantes sont prévues dans la conception du projet afin d'améliorer la sécurité de tous les usagers de la route :

1. Vitesse maximale inférieure à celle des autres artères avoisinantes : 50 km/h entre l'avenue Marketplace et le chemin Cambrian, et 60 km/h entre les chemins Cambrian et Barnsdale.
2. Pas d'accotement, contribuant ainsi à réduire la perception de largeur et incitant à rouler moins vite.
3. Des infrastructures cyclables et piétonnes séparées pour protéger les usagers les plus vulnérables.
4. Toutes les nouvelles intersections seront aménagées selon le [Guide de conception des intersections protégées](#) de la Ville d'Ottawa. Les mesures ainsi appliquées (rayons de braquage réduits, refuges sur le terre-plein central, etc.) inciteront les usagers à ralentir aux intersections et comprendront des barrières physiques pour protéger les piétons.

Si la vitesse devient un problème après les travaux, des radars et d'autres mesures de contrôle seront mis en place au besoin.

3.2. Les voies proposées sont trop étroites et il y a trop d'intersections. Qu'a-t-on prévu pour optimiser la circulation?

La largeur des voies de circulation proposées est conforme aux normes de la Ville d'Ottawa et est conçue pour accueillir les volumes de circulation et les types de véhicules attendus, y compris les autobus et les camions. Ces voies sont conçues en vue de trouver un équilibre entre l'efficacité de la circulation, la sécurité et l'accessibilité de tous les usagers. Le nombre de feux de circulation dans ce couloir tient compte des aménagements prévus dans le secteur et est conforme aux normes municipales, étant espacés raisonnablement à chaque point d'accès à la circulation. L'espacement des feux dépend du nombre de voies qui se croisent, des exigences en matière d'accès et des aménagements futurs. Pour favoriser un bon débit de circulation, les feux le long du couloir seront coordonnés en fonction de la vitesse affichée et de la demande en temps réel, notamment les volumes de véhicules, de piétons et de cyclistes.

3.3. Qu'a-t-on prévu pour résoudre les problèmes de circulation à la hauteur de l'avenue Darjeeling?

Un nouveau carrefour à feux doit être aménagé d'ici octobre 2025 à la hauteur de l'avenue Darjeeling. Cette mesure provisoire contribuera à gérer la circulation dans le secteur avant l'étape 2, qui comprendra l'installation d'autres feux de circulation à l'angle de la promenade Chapman Mills, de l'avenue Darjeeling et du chemin Jockvale, dans son nouveau tracé. Un accès tourne-à-droite sera également mis en place à la hauteur de la voie Cortado.

3.4. Pourquoi accorde-t-on la priorité aux cyclistes par rapport aux automobilistes?

Conformément aux politiques de la Ville approuvées par le Conseil, le couloir est conçu pour soutenir et équilibrer les déplacements en toute sécurité des usagers de tous les modes de transport. Aux intersections, la priorité sera donnée aux usagers les plus vulnérables (piétons et cyclistes). Toutes les intersections seront classées comme « intersections protégées », conçues pour accroître la sécurité et limiter les conflits.

3.5. Pourquoi l'infrastructure cyclable est-elle distincte et hors de l'infrastructure routière?

Les plans des travaux ont été mis à jour afin d'intégrer les dernières directives de la province et de la Ville d'Ottawa en matière de conception. Compte tenu du volume élevé de véhicules et de la vitesse de circulation sur le nouveau tracé du chemin Greenbank, il semble préférable d'aménager des pistes cyclables surélevées et séparées. Ce type d'installation offre plus de confort et de sécurité aux cyclistes en réduisant les conflits avec les véhicules automobiles et en

améliorant la visibilité aux intersections.

3.6. Comment ce projet améliorera-t-il la capacité de circulation dans le secteur?

Le nouveau tracé du chemin Greenbank comprendra quatre voies de circulation et des voies de virage réservées entre la promenade Chapman Mills et le chemin Barnsdale, permettant ainsi d'augmenter considérablement la capacité de circulation dans les communautés situées au sud de la rivière Jock. Cette voie qui sert d'artère, de route pour camions, d'itinéraire cyclable et piétonnier ainsi que de couloir de transport en commun rapide par autobus est réaménagée en « rue complète » bordée d'installations améliorées pour tous les usagers, ce qui améliorera la mobilité en général et réduira les embouteillages dans le secteur.

3.7. Je laisse mon enfant devant l'école secondaire St. Joseph. Est-ce que le nouveau tracé du chemin Greenbank comprendra une zone de débarquement ou une zone de stationnement d'autobus devant l'école?

Oui. Des places de stationnement sur rue et une zone de débarquement seront aménagées près de l'école secondaire. Une station du Transitway sera également construite à l'angle de l'avenue Darjeeling afin de desservir l'école. En outre, un nouveau lien routier (prolongement de Darjeeling) juste au nord de l'école secondaire et deux liens additionnels seront construits pour relier l'école secondaire et le chemin Greenbank.

3.8. Peut-on envisager de réduire le nombre de voies de dépassement pour les voies d'autobus afin d'améliorer la sécurité globale?

Certaines voies d'entrecroisement sont nécessaires pour permettre aux autobus d'intégrer ou de quitter efficacement les voies réservées au transport en commun rapide par autobus et de desservir les secteurs environnants. Cependant, l'équipe de conception est en train de revoir le nombre et l'emplacement de ces voies. Plusieurs d'entre elles pourraient être supprimées ou modifiées dans la conception finale afin d'améliorer la sécurité et de réduire la complexité de circulation, tout en maintenant l'efficacité du transport en commun.

3.9. À quel moment les données de circulation ont-elles été collectées pour étayer la conception?

Un modèle prévisionnel complet de la circulation a été élaboré pour étayer ce projet. Les premières données de circulation ont été obtenues au début du projet (avant 2020) et ont été mises à jour tout au long de la conception, à mesure que les aménagements à proximité ont été réalisés. L'approche adoptée pour déterminer les volumes de circulation futurs est conforme aux normes d'ingénierie pertinentes et tient compte de la croissance prévue à Barrhaven.

4.0 INTERSECTIONS

4.1. Qu'est-ce qu'une intersection protégée?

Il s'agit d'une intersection contrôlée par des feux de circulation et conçue pour améliorer la sécurité et le confort de tous les usagers de la route, notamment les piétons, les cyclistes et les automobilistes. Grâce aux intersections protégées, les passages sont écourtés et simplifiés, les déplacements sont plus prévisibles et la visibilité est meilleure pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes. À la différence des intersections traditionnelles, les cyclistes ne sont pas obligés de se mêler à la circulation automobile. Ils ont plutôt accès à une piste exclusive lorsqu'ils traversent l'intersection. La distance entre la voie de circulation automobile et l'infrastructure cyclable permet aux automobilistes qui font des virages de mieux voir les cyclistes par rapport à une intersection traditionnelle, ce qui, conjugué aux éléments de conception dont les îlots de sécurité des intersections, les passages piétonniers et les passages cyclables en retrait, ainsi que les feux de circulation pour les cyclistes, réduit les risques de conflits parmi tous les usagers. Pour obtenir plus d'information à ce sujet, consultez la page <https://ottawa.ca/fr/stationnement-routes-et-deplacements/securite-routiere/cyclistes/installations-cyclables>.

4.2. Les intersections seront-elles toutes protégées?

Oui, toutes les intersections le long du corridor sont conçues comme des intersections protégées. À certains endroits toutefois, des ajustements pourraient être nécessaires pour tenir compte des contraintes liées aux propriétés, aux bâtiments ou au nivellement.

4.3. Comment justifie-t-on l'aménagement de voies réservées aux virages à droite?

Compte tenu des volumes de circulation prévus, des voies de virage à droite sont nécessaires. Les voies réservées aux virages à droite permettent de réduire les distances de traversée pour les piétons et d'améliorer la sécurité. Lorsque des volumes élevés de circulation de poids lourds, comme des autobus et des camions, sont prévus, on fait appel à des « voies intelligentes ». Ces voies sont conçues pour permettre des rayons de braquage plus grands tout en réduisant l'encombrement global de l'intersection. Les voies intelligentes empêchent la circulation à grande vitesse dans le virage. Des mesures de régulation de la circulation seront mises en place pour donner la priorité aux piétons qui traversent les voies.

5.0 TRANSPORT EN COMMUN

5.1. La conception actuelle comprend des voies réservées pour le transport en commun rapide par autobus (TCRA). Comment cela fonctionnera-t-il?

Deux voies réservées aux autobus seront construites, une dans chaque direction, dans le terre-plein central du nouveau chemin Greenbank. Cela permettra de prolonger le Transitway Sud-Ouest actuel vers le sud, du centre-ville de Barrhaven à Kilbirnie, conformément au Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa. La construction de stations est prévue au centre-ville de Barrhaven, sur l'avenue Darjeeling, le plateau Riverboat, l'avenue River Run, le chemin Cambrian, la promenade Dundonald et la promenade Kilbirnie (y compris un parc relais). Les circuits d'autobus locaux permettront également d'entrer et de sortir du couloir du Transitway pour ainsi desservir les secteurs adjacents.

5.2. Pourquoi l'étape 1 du projet ne comprend-elle pas de voies réservées au transport en commun?

La construction des deux voies intérieures séparées de transport en commun rapide par autobus (TCRA) dépend du financement apporté par d'autres ordres de gouvernement. Afin d'éviter tout retard dans le projet, la Ville poursuit l'étape 1 en aménageant un terre-plein central temporaire recouvert de gazon à la place des voies réservées au TCRA. Les voies réservées au transport en commun entre le plateau Riverboat et le chemin Cambrian devraient être construites dans le cadre de l'étape 2, une fois obtenu le financement externe.

5.3. Est-ce que cette conception permettra une conversion future du TCRA au TLR?

Comme le précisent le Plan officiel et l'actuel Plan directeur des transports de la Ville, le passage du TLR n'est pas prévu au sud de la promenade Chapman Mills dans un avenir prévisible. Par conséquent, le prolongement du Transitway Sud-Ouest a été conçu exclusivement pour le transport en commun rapide par autobus.

5.4. Est-ce que les circuits d'OC Transpo ou les arrêts d'autobus seront modifiés?

Avant l'ouverture des nouvelles installations du Transitway, les circuits d'OC Transpo seront modifiés de manière à profiter des nouvelles voies d'autobus et d'améliorer le service pour les résidents de Barrhaven au sud de la rivière Jock. Les stations d'autobus sur le nouveau tracé du chemin Greenbank se trouveront aux intersections, et les arrêts hors du couloir du Transitway seront répartis sur le trajet conformément aux normes de service d'OC Transpo. OC Transpo continuera de surveiller la croissance dans ce secteur et adaptera ses niveaux de service en conséquence.

5.5. Quels équipements seront proposés aux arrêts d'autobus? Les abribus seront-ils chauffés?

On retrouvera des supports pour vélos, des bancs et des abris aux arrêts d'autobus. Les abribus ne seront pas chauffés.

6.0 ENVIRONNEMENT ET AMÉNAGEMENT PAYSAGER

6.1. Quelles sont les mesures prises pour atténuer les conséquences de ce projet sur l'environnement?

Un vaste processus d'examen environnemental et de consultation a été suivi dans le cadre de ce projet. Les travaux seront conformes à l'ensemble des règlements, lignes directrices et pratiques exemplaires en matière d'environnement, et seront réalisés en coordination avec les organismes de réglementation, notamment l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau, le ministère des Pêches et des Océans et le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs. Des espèces potentiellement en péril ont été identifiées lors de la conception, et des mesures d'atténuation seront intégrées aux conditions contractuelles. Le projet a été conçu de manière à garantir l'absence de conséquence négative nette sur la plaine inondable existante.

6.2. Comment les eaux pluviales sont-elles gérées?

Les eaux pluviales provenant de ce couloir seront principalement gérées par des bassins de rétention, préalablement conçus et construits en fonction du nouveau tracé du chemin Greenbank. De plus, des terre-pleins centraux gazonnés avec un sol de fondation perméable seront aménagés de chaque côté des voies réservées au transport en commun rapide par autobus et à l'extérieur des voies extérieures, lorsque l'espace est suffisant.

6.3. Comment le bruit de la circulation provenant de la nouvelle voie de circulation sera-t-il pris en compte?

Le couloir du nouveau tracé du chemin Greenbank a été pris en compte lors de la planification des aménagements adjacents. Les habitations et les propriétés donnant sur le couloir ont été conçues avec des caractéristiques destinées à atténuer le bruit de la circulation, notamment des clôtures préservant l'intimité et des finitions extérieures. Là où le profil de la route est modifié, les responsables du projet détermineront s'il est nécessaire de mettre en place des mesures antibruit supplémentaires.

6.4. Pourquoi n'y a-t-il pas plus d'espaces verts et comment l'aménagement paysager et les arbres plantés seront-ils intégrés au projet?

Les normes actuelles de la Ville en matière de coupe transversale (visant les voies et les stations de transport en commun, les voies de circulation automobile, les pistes cyclables et les trottoirs) doivent être harmonisées pour s'intégrer dans l'emprise disponible du couloir. Lorsque de l'espace supplémentaire est disponible, des éléments paysagers comme des arbres et d'autres végétaux seront intégrés, en coordination avec les services publics et les aménagements adjacents.

Des terre-pleins centraux gazonnés seront aménagés et des arbres seront plantés si l'espace est suffisant. La conception paysagère est en cours d'élaboration, et plus de détails seront communiqués une fois la phase de conception détaillée terminée. De plus, l'aménagement d'espaces verts, de parcs et d'un sentier de transport actif est prévu le long de la rivière Jock, située à proximité, dans le cadre d'un projet distinct.

6.5. Veillerez-vous à ce que l'aménagement urbain évoque la faune indigène et contribue à l'écologie du secteur (p. ex. arbres qui produisent des baies pour la faune ou qui fleurissent pour les abeilles)?

Oui. Dans la mesure du possible, nous choisirons des plantes indigènes lorsqu'elles sont appropriées pour le site.

7.0 AUTRES SUJETS

7.1. L'école secondaire St. Joseph participera-t-elle à la coordination des itinéraires et de l'accès à l'établissement?

Le conseil scolaire et l'Ottawa Student Transportation Association ont été consultés afin de déterminer les besoins en matière de transport scolaire dans la zone du projet. Cette collaboration se poursuivra tout au long du projet. Une zone de débarquement désignée sur le chemin Greenbank et une aire de demi-tour pour les autobus ont été intégrées à la conception afin de permettre un accès sûr et efficace à l'école secondaire St. Joseph.

7.2. Quel est le calendrier du projet d'échangeur du chemin Barnsdale à la hauteur de l'autoroute 416?

Il s'agit d'un projet du ministère des Transports de l'Ontario, dont vous pouvez consulter le site Web pour obtenir plus d'information.

7.3. Les lignes de transport d'électricité en hauteur seront-elles enfouies?

À l'heure actuelle, il n'est pas prévu d'enfouir les lignes de transport d'électricité dans les limites du projet. Conformément à la politique de la Ville relative aux voies de circulation de cette catégorie, les lignes de transport d'électricité sont habituellement aériennes, à moins qu'il n'y ait une exigence technique justifiant leur enfouissement. La nécessité d'enfouir les lignes électriques sera examinée dans le cadre des études techniques en cours.