

SYNTHÈSE ADMINISTRATIVE

Introduction

Dans le Plan directeur des transports (PDT), le tronçon du chemin Blair compris entre la station Blair sur la Ligne 1 de l'O-Train et le chemin Innes est un couloir prioritaire de transport en commun dans le Réseau abordable 2031. L'évaluation environnementale de ce couloir prioritaire de transport en commun sur le chemin Blair faisait partie de l'Étude d'évaluation environnementale du prolongement du boulevard Brian-Coburn et du Transitway de Cumberland (EE PBBC/TC) pour tenir compte de sa proximité et pour assurer la continuité du réseau de transport en commun. Parce que l'étude de l'EE PBBC/TC devenait de plus en plus complexe, le Conseil municipal a approuvé, le 22 avril 2020, une motion visant à sortir, du périmètre de cette étude, ce tronçon du couloir du chemin Blair pour en faire un projet autonome. Ce tronçon d'environ 2 kilomètres du chemin Blair est représenté dans la figure EX-1; les recommandations proposées et la conception fonctionnelle de l'élargissement sont exposées ci-après.



Figure EX-1 : Aire de l'étude

Déroulement de l'étude

L'étude s'est déroulée conformément à l'annexe C de l'Évaluation environnementale (EE) municipale de portée générale, qui constitue un processus approuvé en vertu de la Loi sur les évaluations environnementales. Ce processus a consisté à élaborer, expertiser et évaluer les solutions de rechange qui ont donné lieu au Plan recommandé.

Consultation

La consultation a donné lieu à deux cycles de réunions avec le Groupe de consultation des organismes (Commission de la capitale nationale, ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs, ministère des Richesses naturelles et des Forêts, ministère des Industries du patrimoine, du sport, du tourisme et de la culture de l'Ontario, Office de protection de la nature de la vallée Rideau, Hydro Ottawa et différentes directions générales de la Ville) et avec l'ensemble des groupes de la consultation des entreprises et du public (propriétaires fonciers, commerces et entreprises, associations communautaires et groupes d'intérêt). En outre, deux séances portes ouvertes ont eu lieu de concert avec la consultation ciblée auprès de la Commission de la capitale nationale (CCN), en raison des répercussions sur les terrains de la ceinture de verdure de la CCN et des impératifs liés à ces terrains.

Nous avons également consulté les peuples autochtones en leur adressant par courriel des avis à différents intervalles pendant l'étude; nous n'avons toutefois pas reçu de réponses.

Dans l'ensemble, le public est généralement favorable à ce projet; nous nous sommes penchés, selon les modalités exposées dans ce rapport, sur les problèmes soulevés pendant la consultation du public. On a exprimé des inquiétudes à propos de la circulation plus bruyante dans l'élargissement du chemin Blair. On propose d'aménager des écrans antibruit (dans les cas justifiés) du côté ouest du chemin Blair, d'après une étude du bruit.

Les besoins et les possibilités dans le cadre du projet

À l'heure actuelle, le chemin Blair, compris entre le chemin Meadowbrook et le chemin Innes, est une artère rurale à deux voies congestionnée, qui donne directement accès à la route 174 d'Ottawa (RO 174). Au moment d'écrire ces lignes, environ 430 autobus font chaque jour la navette à destination et au départ de la station Blair sur la Ligne 1 de l'O-Train en parcourant le chemin Blair et en se mêlant à la circulation, ce qui a pour effet de retarder le service de transport en commun. Pour corriger ces retards, il faut élargir la route pour la voie prioritaire du transport en commun afin d'améliorer les délais de transport et la fiabilité du service. Conformément à la politique des rues complètes de la Ville, il faut aussi améliorer les infrastructures piétonnables, cyclables et accessibles pour assurer la connectivité avec les transports en commun, les magasins de détail (Centre Gloucester), l'emploi (Service canadien du renseignement de sécurité et Centre de la sécurité des télécommunications, entre autres) et les collectivités voisines.

D'après une étude de la circulation dans ce secteur, l'élargissement du chemin Blair permet d'aménager des voies combinées prioritaires pour le transport en commun et les VTOE. Les voies réservées aux VTOE sont nécessaires pour répondre à la demande actuelle et projetée

en déplacements jusqu'en 2031 et dans les années ultérieures. Nous avons expertisé et évalué différentes options pour la conception afin d'améliorer les infrastructures piétonnables, cyclables et accessibles comme les sentiers polyvalents (SP), les trottoirs et les pistes cyclables ou une combinaison de ces infrastructures, ce qui nous a amenés à sélectionner le modèle de conception privilégié.

Élaboration du plan recommandé

Le projet du chemin Blair comprend deux sections distinctes :

1. le secteur de l'échangeur de la RO 174;
2. le sud de la RO 174 jusqu'au chemin Innes.

1. Chemin Blair/secteur de l'échangeur de la RO 174

La structure existante du passage supérieur Blair qui enjambe la RO 174 comprend deux voies de circulation générale dans chaque sens, une voie auxiliaire commune dans le sens nord à grande vitesse avec les bretelles d'accès et de sortie de la RO 174 et en alternance et des bandes cyclables discontinues dans chaque sens, qui aboutissent à chaque extrémité du passage supérieur. La voie cyclable dans le sens nord donne lieu à des inquiétudes pour la sécurité, puisqu'elle « flotte » entre deux voies de circulation et qu'elle entre en conflit avec les véhicules qui empruntent les bretelles de raccordement qui permettent d'avoir accès à l'autoroute et d'en sortir. Il n'y a pas non plus d'infrastructures piétonnières dans ce tronçon. Les figures 2 et 3 représentent les vues en coupe transversale et les vues en plan des conditions existantes.

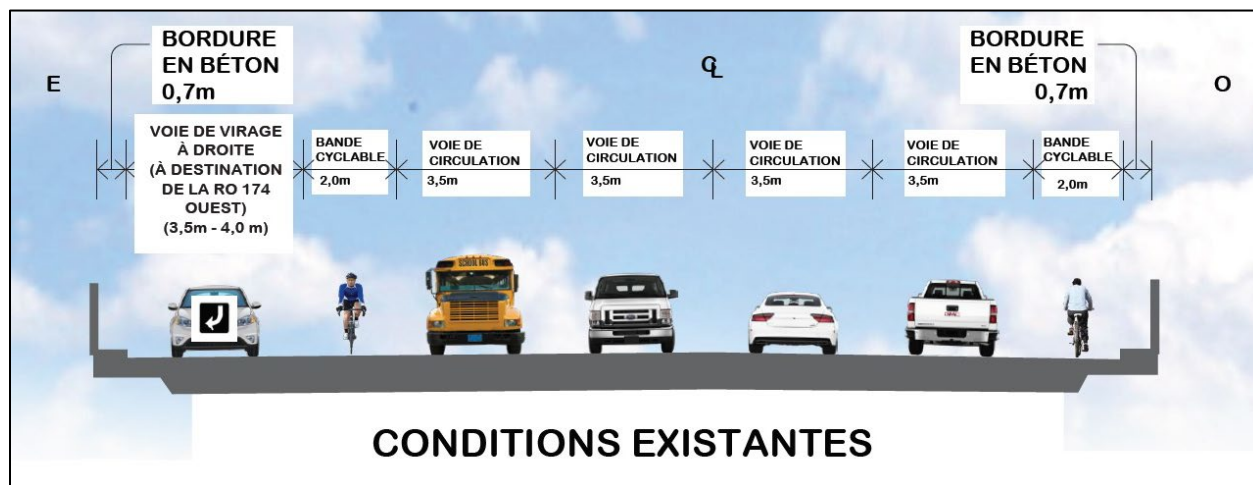


Figure EX- 2 : Vue en coupe des infrastructures existantes du chemin Blair et du passage supérieur de la RO 174

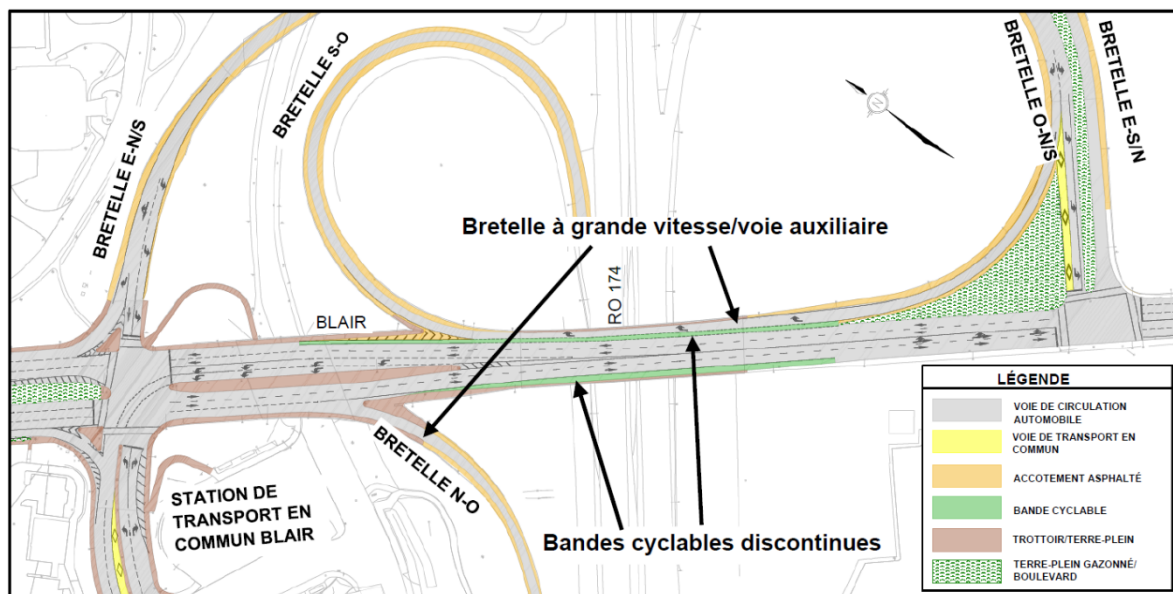


Figure EX- 3 : Vue en plan des infrastructures existantes de l'échangeur du chemin Blair et de la RO 174

Dans le cadre du réaménagement recommandé (figure EX-4), on propose d'aménager des infrastructures parfaitement accessibles pour tous les modes de transport, en gardant les deux voies de circulation générale et en évitant d'apporter à la structure des modifications majeures. Pour ralentir la vitesse des véhicules, on remaniera le tracé des trois bretelles du croisement à niveaux multiples en prévoyant des rayons de virage réduits aux points d'intersection avec le chemin Blair. On propose de reconverter l'espace consacré aux voies cyclables existantes et à la voie auxiliaire commune dans le sens nord des bretelles d'accès et de sortie de la RO 174 pour permettre d'aménager un SP de 4 mètres du côté ouest, ainsi qu'un trottoir et une piste cyclable de 1,8 mètre chacun du côté est. La figure 5 représente le nouveau tracé des bretelles d'accès de la RO 174 et indique qu'on a enlevé les bretelles de circulation à grande vitesse d'origine.

Les carrefours à feux aux deux intersections de la station Blair et au sud de la RO 174 font partie des autres améliorations qui sont apportées aux infrastructures piétonnables, cyclables et accessibles.

La figure EX-6 représente la conception de l'intersection protégée à la station Blair, les liaisons améliorées donnant accès au SP proposé du côté ouest du chemin Blair, ainsi qu'un trottoir et une piste cyclable distincts du côté est. Le sentier en boucle existant du côté est du chemin Blair, qui passe sous la structure du chemin Blair assurant la liaison avec la station du TLR, sera réaménagé pour en faire un SP parfaitement accessible, doté d'une liaison avec le SP projeté dans le prolongement de l'Étape 2 de la Ligne de la Confédération du TLR. Du côté ouest du chemin Blair, le SP proposé remplacera le trottoir existant et assurera, plus à l'ouest, la liaison avec la station.



Figure EX-4 : Vue en coupe recommandée du passage supérieur du chemin Blair et de la RO 174

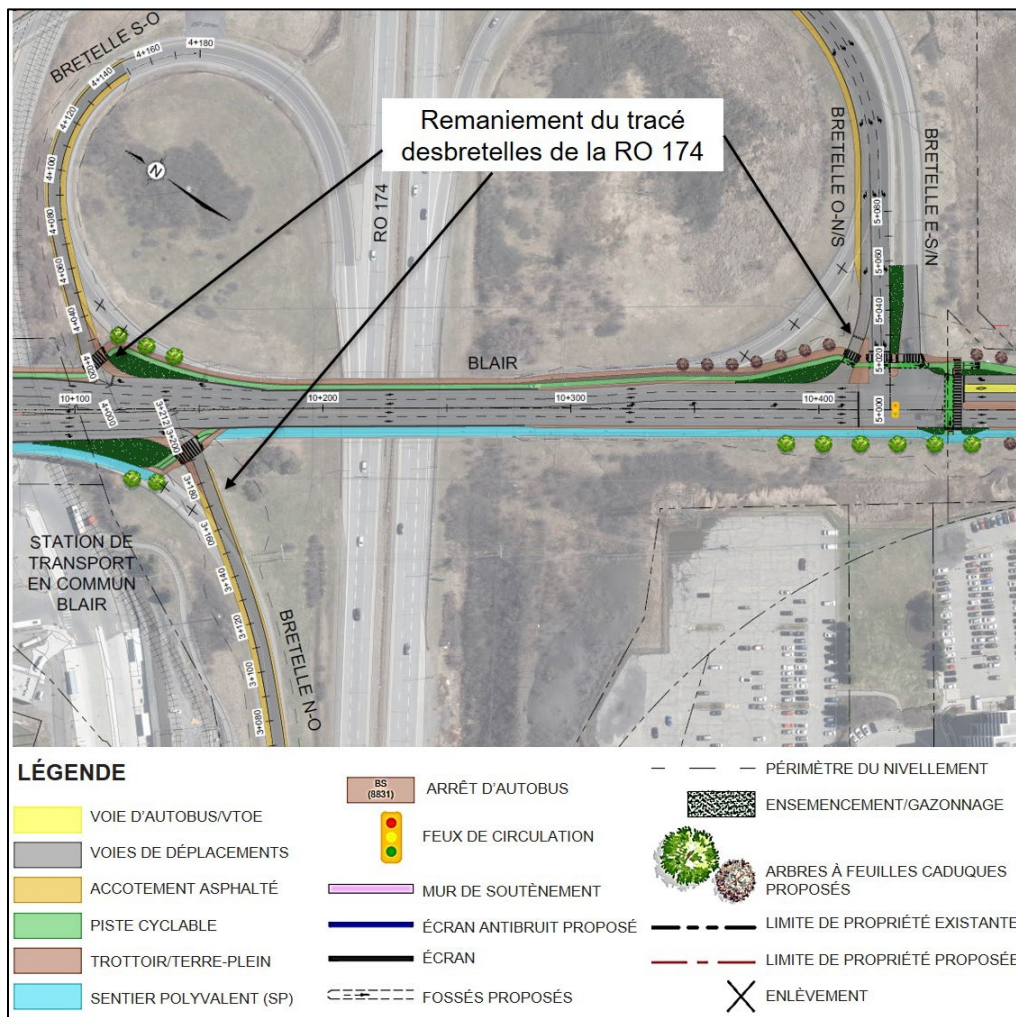


Figure EX-5 : Remaniement du tracé des bretelles de raccordement de la RO 174

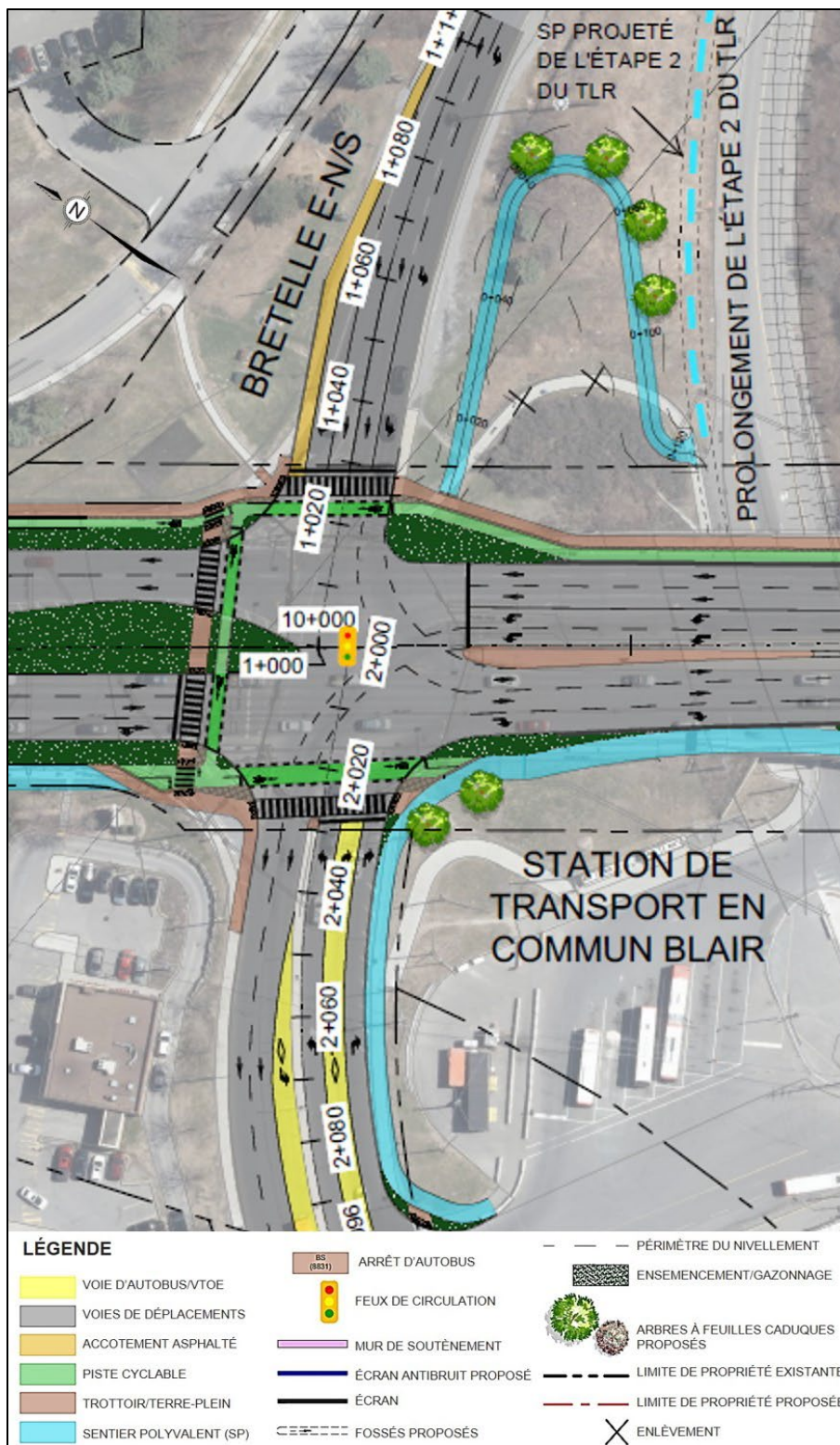


Figure EX-6 : Intersection protégée et faits saillants des travaux d'aménagement de la station Blair

2. Chemin Blair – à partir du sud de la RO 174 jusqu’au chemin Innes

Au sud de la RO 174, le chemin Blair passe actuellement de quatre à deux voies de circulation un peu au sud du chemin Meadowbrook. Dans les tronçons où il y a actuellement quatre voies à partir du sud de la RO 174 jusqu’au chemin Meadowbrook, seuls de légers travaux d’élargissement sont nécessaires, et on propose de convertir les deux voies de circulation générale éloignées en voies prioritaires de transport en commun et réservées aux VTOE. La voie réservée aux transports en commun et aux VTOE dans le sens nord aboutit à l’intersection au sud de la RO 174, pour permettre aux autobus destinés à la station Blair d’emprunter la voie de gauche. Plus loin au sud, entre le chemin Meadowbrook et le chemin Innes, le chemin Blair est actuellement une route à deux voies, que l’on recommande d’élargir à quatre voies pour aménager les voies prioritaires du transport en commun et réservées aux VTOE et les infrastructures piétonnables et cyclables.

La ceinture de verdure de la CCN se trouve du côté est du chemin Blair dans le cadre de ce projet, on propose de conserver le nivellement et le fossé rural afin de préserver le caractère rural de la ceinture de verdure. Du côté ouest du chemin Blair, le SP sera prolongé à partir du passage supérieur de la RO 174 jusqu’au chemin Innes et donnera directement accès à la collectivité de Pineview voisine. On privilégie l’aménagement d’un SP du côté ouest, ce qui est adapté aux déplacements des cyclistes dans les deux sens et ce qui réduit l’obligation, pour les cyclistes qui se déplacent dans le sens nord, de traverser le chemin Blair. La figure EX-7 donne une vue en coupe type de l’élargissement.



Figure EX-7 : Vue en coupe type du chemin Blair (au sud de la RO 174)

Aux arrêts d'autobus du côté est, on propose d'aménager un quai piétonnier de 4 mètres avec la piste cyclable derrière l'abribus afin d'éviter des conflits entre piétons et cyclistes (figure EX-8). Pour mieux assurer la connectivité avec les arrêts d'autobus, on propose d'aménager de nouveaux passages pour piétons à deux endroits : l'un un peu au nord du chemin Innes et l'autre un peu au sud de la privée Laura.

À l'intersection du chemin Meadowbrook, le modèle de conception proposé est une intersection protégée partielle (figure EX-9). Les voies de virage à droite réservées ont été enlevées pour améliorer les déplacements des piétons et des cyclistes. Les bandes cyclables protégées représentées en vert assureront la transition avec la voie cyclable aménagée sur le chemin Meadowbrook. Le long du côté est du chemin Blair, on propose d'aménager une piste cyclable dans le sens nord et un trottoir séparés à l'arrêt d'autobus un peu au nord de l'intersection. On pourra éventuellement modifier l'accès au parcours de golf Pine View pour l'harmoniser avec le carrefour à feux du chemin Meadowbrook.

Il y a actuellement un feu pour les piétons à la promenade Beaverpond; on propose de faire de cette intersection un carrefour à feux en ajoutant une voie de virage à gauche dans le sens nord pour permettre aux piétons et aux cyclistes de traverser la chaussée en toute sécurité, comme l'indique la figure EX-10.

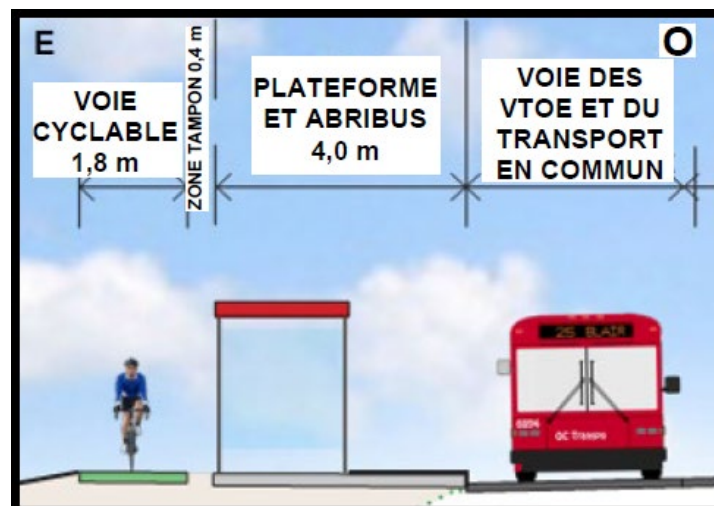


Figure EX-8 : Traitement type aux arrêts d'autobus

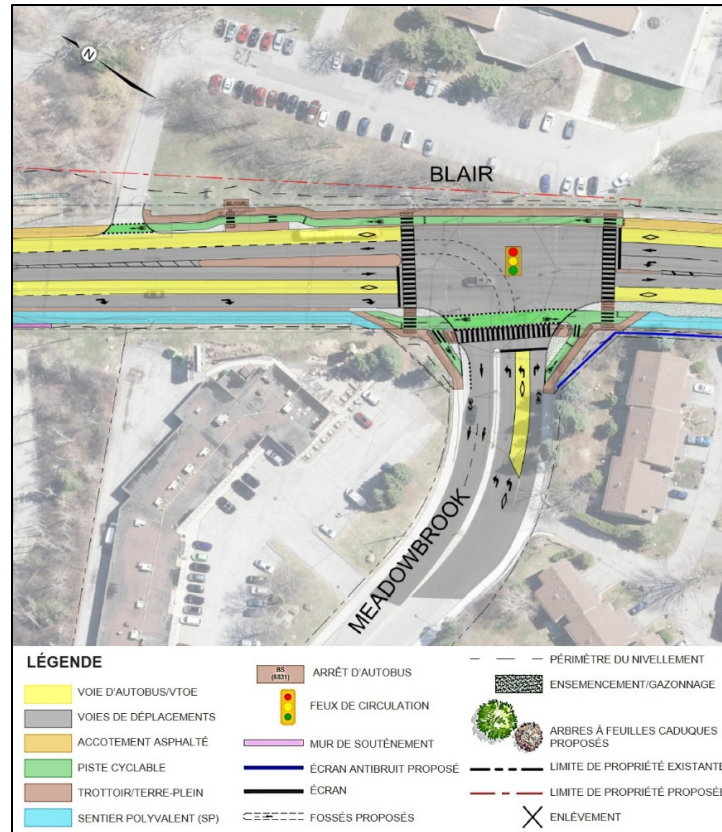


Figure EX-9 : Aménagement recommandé à l'intersection du chemin Meadowbrook

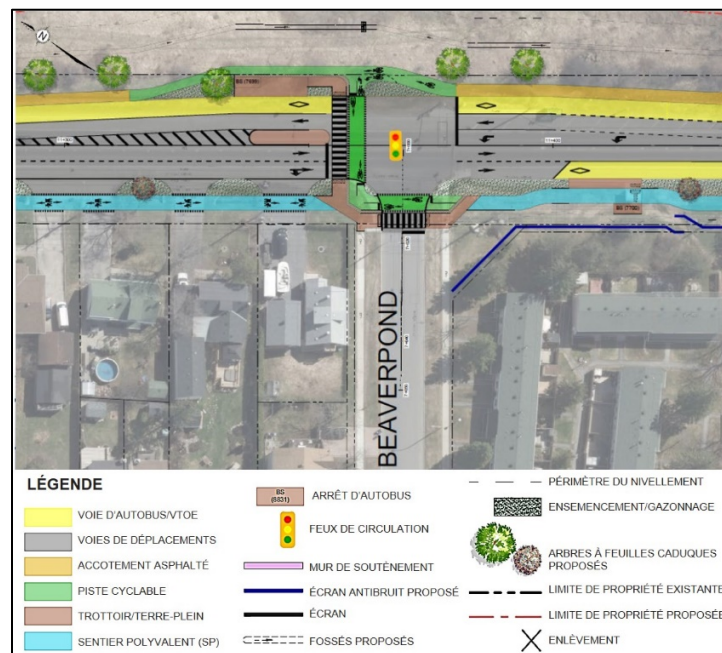


Figure EX-10 : Aménagement recommandé à l'intersection de la promenade Beaverpond

L'intersection du chemin Blair et du chemin Innes se trouve à la lisière sud de ce projet. L'intersection protégée aménagée à cet endroit (figure EX-11) permettra aux piétons et aux cyclistes d'avoir accès à la galerie marchande et aux infrastructures projetées sur le chemin Innes. D'après une étude de la demande projetée en déplacements, la voie de virage à droite réservée entre le chemin Blair au sud et le chemin Innes à l'ouest n'est pas nécessaire, et on propose de l'enlever pour aménager une voie de transit partagée et une voie de virage à droite afin d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes. L'enlèvement de cette voie de virage à droite réservée permet aussi de prolonger le SP du côté ouest du chemin Blair jusqu'à l'intersection du chemin Innes, puisqu'il n'est pas possible de faire l'acquisition d'autres propriétés à cet endroit en raison de la proximité des réservoirs de carburant de la station-service.



Figure EX-11 : Intersection protégée à l'angle du chemin Blair et du chemin Innes

Répercussions environnementales

Répercussions foncières

Entre le chemin Meadowbrook et le chemin Innes, l'emprise existante du chemin Blair a généralement 30 mètres de largeur et s'élargit au nord du chemin Meadowbrook. On recommande d'élargir la voie du côté est du chemin Blair et de l'ancrer du côté ouest afin d'éviter de produire des répercussions sur le domaine privé et sur les deux poteaux d'électricité existants. Il faut aménager une bande d'environ 10 mètres des terrains de la ceinture de verdure de la CCN sur une superficie totale estimée à un hectare, essentiellement pour le nivellement et le drainage. Il faut aussi consacrer, sur deux propriétés privées, une superficie totale de 0,01 hectare (100 mètres carrés) à l'aménagement de l'intersection protégée proposée à l'angle du chemin Blair et du chemin Innes.

Répercussions du bruit

D'après l'étude du bruit réalisée pour ce projet, on propose d'aménager des écrans antibruit du côté ouest du chemin Blair afin de protéger les propriétés résidentielles dont les cours arrière sont attenantes au chemin Blair entre le chemin Meadowbrook et le chemin Innes et dans les cas où il n'y a pas déjà d'écran antibruit.

Paysagement

Il faudra émonder certains arbres aux endroits où seront aménagés les écrans antibruit et débroussailler le terrain. Dans les cas où les services publics le permettent, on plantera des arbres sur le boulevard afin de créer un environnement plus agréable pour les usagers du SP et de créer un couloir visuellement plus étroit.

Gestion des eaux pluviales (GEP)

Le plan recommandé aura pour effet d'accroître modérément les surfaces imperméables causées par l'élargissement du chemin Blair. Le traitement de la qualité et le contrôle de la quantité des eaux de ruissellement (atténuation du débit de pointe) seront assurés grâce au rehaussement des rigoles gazonnées, des barrages fixes déversants et des bandes de végétation filtrantes. On privilégie cette approche en raison du nombre de sorties d'écoulement et des fossés ruraux par opposition à une approche urbanisée de traitement de l'égout pluvial dans le transport des eaux pluviales. Les contrôles proposés pour la gestion des eaux pluviales et tous les dispositifs d'atténuation seront intégrés dans l'emprise proposée pour le chemin Blair.

Environnement naturel

On perdra peu de végétation dans les collectivités végétalisées existantes du côté ouest du chemin Blair, et les collectivités terrestres seront temporairement dérangées ou le seront peu du côté est du chemin Blair. Grâce aux dispositifs d'atténuation, on pourra éviter les répercussions potentielles. La végétation conservée sera protégée contre les inconvénients passagers durant les travaux de construction, et on mettra en œuvre un plan de réaménagement et de plantation

du site pour remplacer, par des espèces végétales indigènes, la végétation enlevée. Les répercussions potentielles sur la végétation et sur la faune seront réduites ou éliminées.

Il se peut que ce projet interagisse avec les espèces en péril (EP) ou leur habitat. On a consigné par écrit l'obligation de mener des études et d'établir des inventaires plus ciblés des espèces, et lorsqu'on aura aménagé les dispositifs d'atténuation, on réduira ou éliminera les répercussions potentielles. Ce projet se déroulera conformément au Protocole de protection de la faune pendant les chantiers de construction de la Ville d'Ottawa.

En ce qui a trait aux répercussions sur les poissons et sur leur habitat, on propose d'aménager des fossés le long du côté est du couloir du chemin Blair, ce qui permettra de transporter les eaux pluviales jusqu'à l'effluent sans nom du ruisseau Green, situé à 280 mètres environ au nord du chemin Innes. Les études menées sur le terrain ont permis de constater que l'effluent sans nom du ruisseau Green soutient les habitats indirects des poissons. Nous n'avons pas relevé d'habitats de poissons importants ou sensibles, ni d'espèces en péril aquatiques protégées par le gouvernement fédéral ou par le gouvernement provincial. Les travaux proposés peuvent se dérouler conformément aux dispositions sur la protection des poissons et de leur habitat de la Loi sur les pêches.

Les engagements projetés obligeront à consulter le ministère des Richesses naturelles et des Forêts et l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau afin de veiller à réduire ou à éliminer les répercussions potentielles sur l'environnement naturel.

Changement climatique

En décembre 2017, le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs a publié, sous le titre « Prendre en considération le changement climatique dans le processus d'évaluation environnementale », des directives précisant qu'il s'attend à ce que les promoteurs des projets tiennent compte, entre autres, des répercussions potentielles de leurs projets sur le changement climatique, ainsi que des effets potentiels du changement climatique sur les projets.

L'EE a permis d'étudier les répercussions potentielles de ce projet sur les émissions de gaz à effet de serre, d'évaluer la résilience ou la vulnérabilité du projet dans l'évolution des conditions climatiques et de recenser les adaptations potentielles au changement climatique et les obligations de surveillance éventuelle d'après les projections régionales du climat et des conditions climatologiques rigoureuses jusqu'en 2050 et dans les années ultérieures. Par exemple, les épisodes plus fréquents de violentes tempêtes, qui auront pour effet d'accroître le volume des eaux de pluie dans le drainage de la chaussée, pourraient obliger à aménager des égouts pluviaux et des fossés plus larges sur le bord des routes. L'accroissement de la fréquence des jours de canicule extrême pourrait obliger à repaysager les arrêts d'autobus pour mieux les protéger.

Le réaménagement du chemin Blair prévoit de nouvelles infrastructures pour les modes durables de transport actif et de transport en commun, en encourageant le covoiturage grâce aux voies réservées aux VTOE, ce qui permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre. L'élargissement des boulevards le long du chemin Blair permettra aussi de planter des arbres, qui serviront de puits de carbone.

Répercussions financières

Les coûts du projet ont été calculés conformément au processus approuvé par le Conseil municipal pour l'examen de l'exécution du projet et l'estimation des coûts dans le cadre de la mise en œuvre des projets d'infrastructures. Le coût de la conception, de la construction, de la propriété, de l'art public et des imprévus est estimé, en dollars de 2020, à 32 millions de dollars. Bien que ce projet fasse partie du Plan du réseau abordable de transport en commun rapide 2031 de la Ville, le financement sera soumis aux priorités du budget des immobilisations municipal projeté.