

**Dispositif de régulation de la circulation
à l'intersection des chemins
Conroy et Davidson
Contrat n° CP000842**



Séance d'information publique
10 avril 2025

Reconnaissance du territoire

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

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

Mot de bienvenue et présentations

Bienvenue à la séance d'information publique virtuelle sur le projet de dispositif de régulation de la circulation à l'intersection des chemins Conroy et Davidson.

L'objectif de cette séance d'information publique est de présenter le travail de conception fonctionnelle réalisé jusqu'à présent pour le projet et de recueillir les réactions de la communauté concernant les deux options pour un dispositif de régulation de la circulation à cet endroit : feux de circulation ou carrefour giratoire.

La Ville d'Ottawa a retenu les services de Novatech pour confirmer le dispositif de régulation de la circulation privilégié pour la mise en œuvre et effectuer les tâches de conception détaillée afin de passer à l'étape de la construction. Dillon Consulting Limited a déjà réalisé une étude de conception fonctionnelle (mars 2023) pour le projet.

Personnel clé du projet :

Gestionnaire de projet de la Ville

Kyle Carson, ing.

Ingénieur, Projets d'infrastructure

Construction et design municipaux

Services d'infrastructure et d'eau

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

Téléphone : 613-580-2424, poste 16874

Courriel : kyle.carson@ottawa.ca

Consultant principal en conception

Nathan Quinn, ing.

Gestionnaire principal de projet

Ingénierie du secteur public

Novatech

240, promenade Michael-Cowpland, Ottawa (Ontario) K2M 1P6

Téléphone : 613-254-9643

Courriel : n.quinn@novatech-eng.com

Objectif du projet

- **Objectif principal** : Modifier les intersections décalées existantes du chemin Conroy et du chemin Davidson en une seule intersection alignée afin d'améliorer le fonctionnement et la sécurité pour tous les usagers de la route.
- **Objectifs de conception fonctionnelle** :
 1. Déterminer quel segment du chemin Davidson devrait faire l'objet d'un nouveau tracé (à l'est ou à l'ouest du chemin Conroy).
 2. Déterminer le dispositif de régulation de la circulation privilégié (feux de circulation ou carrefour giratoire) pour l'amélioration des opérations et la prise en compte de la circulation actuelle et future, tout en intégrant les exigences en matière d'accessibilité de l'Ontario (LAPHO).

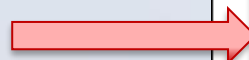
Un nouveau tracé privilégié pour le chemin Davidson a été déterminé et fera l'objet de discussions lors de la séance d'information publique.



Évaluation environnementale municipale de portée générale

- Ce projet est planifié conformément au processus de l'annexe C de l'Évaluation environnementale municipale de portée générale (EEMPG) exigée par le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs de l'Ontario.

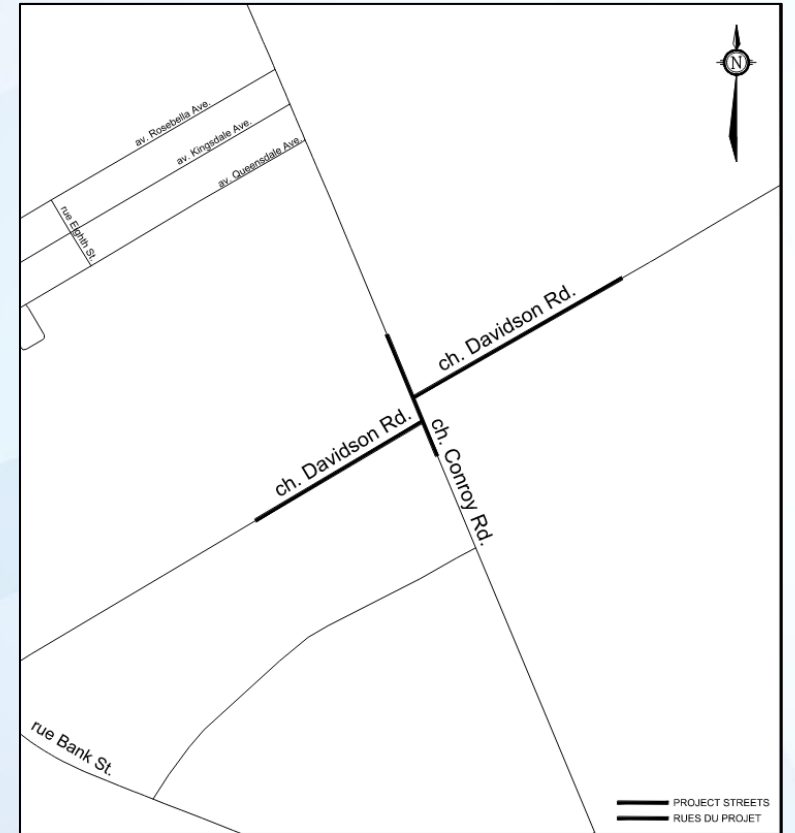
Nous sommes ici



	ÉTAPE 1	ÉTAPE 2	ÉTAPE 3	ÉTAPE 4	ÉTAPE 5
PROCESSUS DE BASE (Voir la pièce A.2 pour un schéma détaillé)	PROBLÈME OU OCCASION	SOLUTIONS DE RECHANGE	CONCEPTS DE RECHANGE POUR LA SOLUTION PRIVILÉGIÉE	RAPPORT D'ÉTUDE ENVIRONNEMENTALE	SOLUTIONS DE RECHANGE
<i>Exigences relatives à la consultation</i>	Facultatif	Obligatoire	Obligatoire	Obligatoire	Facultatif
EXEMPTION	✓				✓
PROJETS DE L'ANNEXE B	✓	✓		✓	✓
PROJETS DE L'ANNEXE C	✓	✓	✓	✓	✓
PLANS DIRECTEURS	✓	✓	✓	✓	✓

Conditions actuelles

- Le chemin Davidson croise actuellement le chemin Conroy à deux intersections en T décalées, espacées d'environ 50 mètres.
- Dans les limites du projet :
 - Le chemin Conroy est une artère et un circuit désigné pour les camions, avec une limite de vitesse de 70 km/h;
 - Le chemin Davidson, à l'ouest du chemin Conroy, est une route collectrice et, à l'est du chemin Conroy, une route locale. Sur ces deux tronçons, la limite de vitesse est de 80 km/h;
 - Il n'y a pas d'aménagements pour les piétons;
 - Les autobus d'OC Transpo circulent sur le chemin Conroy;
 - Le chemin Conroy est désigné comme voie cyclable de printemps dans le Plan directeur des transports (PDT) 2013 de la Ville d'Ottawa; on suppose que les cyclistes utilisent les accotements asphaltés existants.
- Cet endroit répond à 100 % des critères d'installation de feux de circulation.



Considérations foncières

- **Propriété des terrains** : La Commission de la capitale nationale (CCN) est propriétaire des terrains entourant les emprises actuelles du chemin Conroy et du chemin Davidson. La partie de l'emprise du chemin Davidson qui n'est plus nécessaire après la reconfiguration du tracé sera naturalisée et fournie à la CCN dans le cadre de l'échange de terrains avec la Ville d'Ottawa. Le projet est soumis au processus d'approbation fédérale de l'utilisation du sol, du design et des transactions immobilières (AFUSDTI).
- **Utilisation des terrains** : Il existe des habitations et des entreprises commerciales dans les environs immédiats du projet. L'acquisition des terrains nécessaires au projet ne modifiera pas les baux et/ou l'exploitation de ces biens.



Tronçon ouest du chemin Davidson en direction du nord-est

Considérations environnementales

- Un examen des contraintes de l'environnement naturel et de la faune en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* du Canada a été réalisé dans le cadre de l'étude de conception fonctionnelle. D'autres études environnementales et de terrain auront lieu au printemps 2025.
- Un milieu humide d'importance provinciale, la zone marécageuse du chemin Lester, se trouve dans le quadrant nord-ouest de l'actuel tronçon sud de l'intersection du chemin Conroy et du chemin Davidson.



Tronçon nord du chemin Conroy en direction sud

Processus d'évaluation

Sept considérations essentielles doivent être évaluées dans le cadre du processus de l'évaluation environnementale municipale de portée générale pour la sélection de la conception privilégiée. Un résumé des considérations clés et de la manière dont elles sont traitées dans le cadre du projet est présenté ci-dessous :

- | | |
|---|--|
| 1 Objectifs de planification de l'aménagement du territoire | – Le Plan officiel et les politiques (classification des routes, circulation, sécurité, etc.) de la Ville d'Ottawa appuient les modifications apportées à l'intersection en question. |
| 2 Infrastructures patrimoniales naturelles | – La note de service sur le patrimoine naturel traite des incidences sur l'environnement et sur les espèces en péril, ainsi que des mesures d'atténuation recommandées à intégrer dans la conception et la construction. |
| 3 Environnement social | – Impacts sur la communauté et les parties prenantes du projet (y compris le propriétaire et les locataires). |
| 4 Environnement culturel | – Étape 1 de l'évaluation archéologique, avec recommandation de l'étape 2 de l'évaluation archéologique dans certaines zones. |
| 5 Communautés autochtones | – Prise en compte des communautés touchées par le projet. <i>Une consultation des communautés autochtones est prévue après la séance d'information publique.</i> |
| 6 Environnement économique | – L'impact du projet sur les terrains commerciaux et industriels environnants a été examiné, de même que l'estimation des coûts de construction. |
| 7 Propriétés | – L'acquisition de propriétés supplémentaires sera limitée dans la mesure du possible. |

Les commentaires reçus dans le cadre de cette séance d'information publique seront pris en compte dans cette section.

Options de tracé

Quatre options de tracé ont été examinées dans le cadre de l'étude de conception fonctionnelle :

1. Nouveau tracé au nord du chemin Davidson
 - a) Feux de circulation traditionnels
 - b) Carrefour giratoire à une seule voie
2. Nouveau tracé au centre du chemin Davidson
 - a) Feux de circulation traditionnels
 - b) Carrefour giratoire à une seule voie
3. Nouveau tracé au sud du chemin Davidson
 - a) Feux de circulation traditionnels
 - b) Carrefour giratoire à une seule voie
4. Conserver les tracés du chemin Davidson
 - a) Deux carrefours giratoires



Sélection du tracé

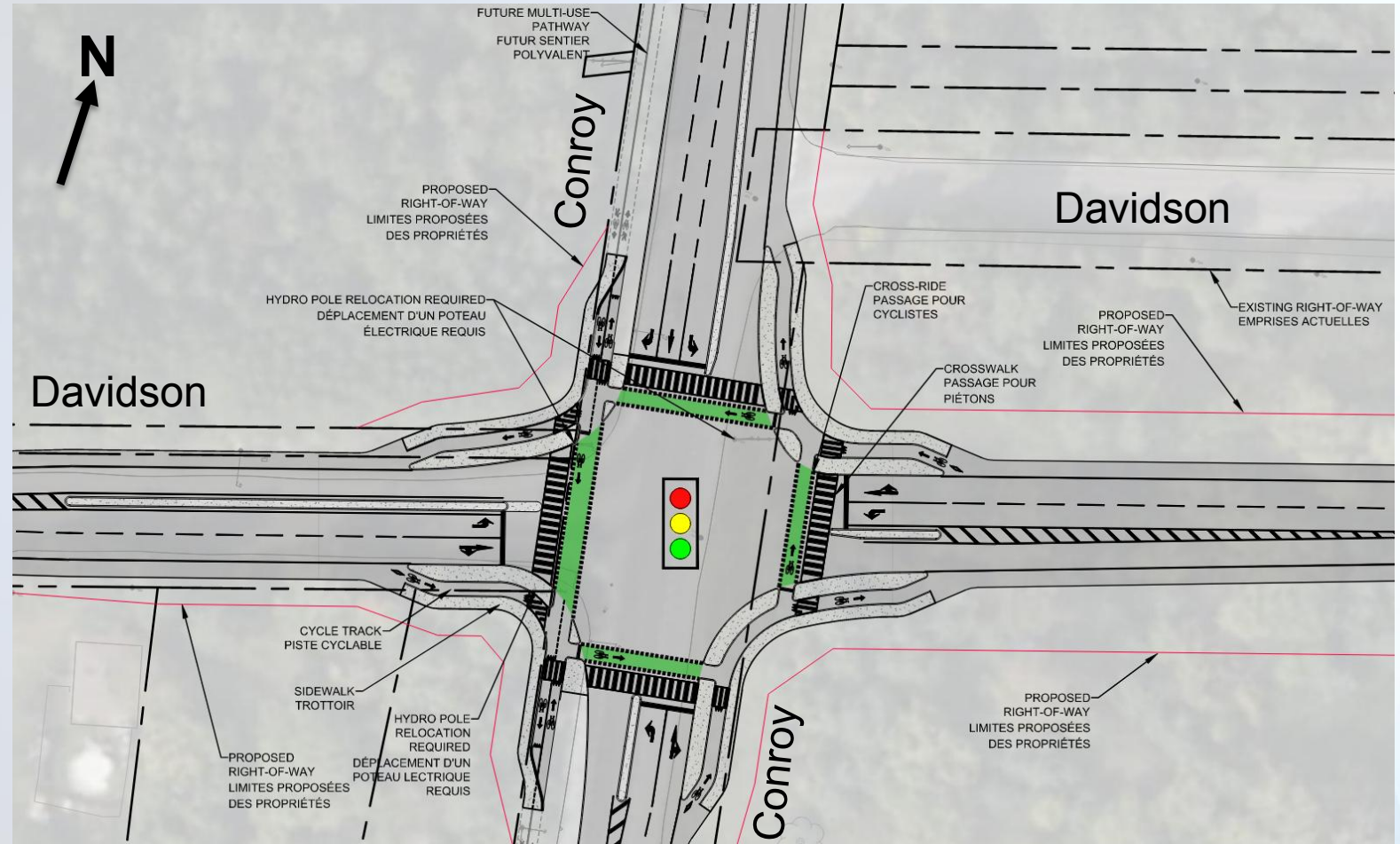
Les avantages et désavantages majeurs suivants ont été identifiés pour les quatre options de tracé :

Option de tracé	Avantage	Désavantage
Tracé au nord	Évite les impacts sur les bâtiments existants dans le quadrant sud-ouest de l'intersection.	- Impacts environnementaux importants (perte de parties de la zone marécageuse du chemin Lester et d'un habitat potentiel pour des espèces en péril); - Modification de l'affluent d'un drain municipal et remplacement d'un ponceau requis; - Acquisition d'une propriété requise à l'ouest du chemin Conroy.
Tracé au centre	Évite les impacts sur les bâtiments existants dans le quadrant sud-ouest de l'intersection.	- Impacts environnementaux importants (perte de parties de la zone marécageuse du chemin Lester et d'un habitat potentiel pour des espèces en péril); - Modification de l'affluent d'un drain municipal et remplacement d'un ponceau requis; - Augmentation des coûts de construction et du nombre de propriétés à acquérir du fait de la reconstruction des deux voies d'accès au chemin Conroy.
Tracé au sud	Aucun impact sur la zone marécageuse du chemin Lester.	- Impacts environnementaux (perte potentielle d'habitat pour des espèces en péril); - Impacts potentiels sur l'accès aux habitations dans le quadrant sud-ouest de l'intersection; - Acquisition d'une propriété requise à l'est du chemin Conroy.
Maintien du tracé actuel	Impact limité sur l'environnement naturel, y compris sur l'habitat potentiel d'espèces en péril, grâce au maintien des tracés existants sur le chemin Davidson.	- Une configuration inhabituelle des carrefours giratoires peut entraîner des erreurs humaines, notamment des confusions lors de la navigation dans les carrefours giratoires; - L'ajout de courbes à faible rayon pourrait s'avérer problématique pour la circulation des gros véhicules; - Des volumes importants de gros véhicules pourraient entraîner une augmentation des bouchons aux heures de pointe, car aucun véhicule ne devrait entrer dans le ou les carrefours giratoires lorsqu'un autre véhicule s'y trouve déjà; - Route moins directe pour la circulation des piétons et des cyclistes.

Tracé privilégié pour la configuration du nouveau dispositif de régulation de la circulation (feux de circulation ou carrefour giratoire).

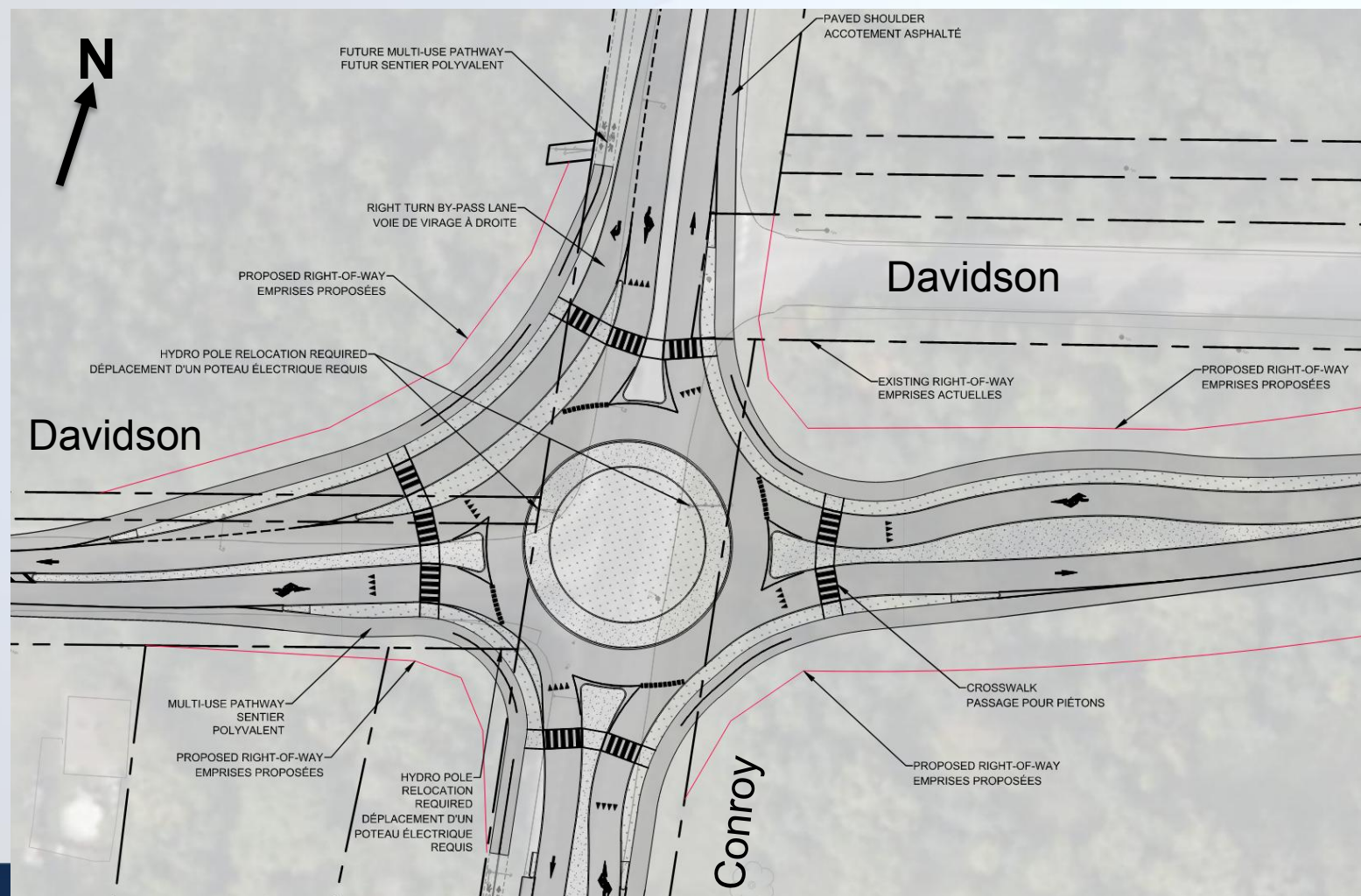
Configuration du dispositif de régulation de la circulation

a) Feux de circulation traditionnels



Configuration du dispositif de régulation de la circulation

b) Carrefour giratoire à une seule voie



Évaluation du dispositif de régulation de la circulation

Considérations principales	Dispositif de régulation de la circulation	
	Feux de circulation	Carrefours giratoires
Objectifs de planification de l'aménagement du territoire	- Améliorations de la circulation routière - Tient compte du Plan sur le cyclisme - Amélioration de la sécurité des véhicules et des usagers de la route vulnérables	- Améliorations de la circulation routière - Tient compte du Plan sur le cyclisme - Amélioration de la sécurité des véhicules et des usagers de la route vulnérables
Infrastructures patrimoniales naturelles	- Estimation de la perte de zones marécageuses et forestières (impacts sur les milieux humides et l'habitat d'espèces vulnérables) à confirmer - Modifications potentielles des passages de ponceaux existants sur le chemin Davidson à l'est et à l'ouest du chemin Conroy	- Estimation de la perte de zones marécageuses et forestières (impacts sur les milieux humides et l'habitat d'espèces vulnérables) à confirmer - Aucun impact sur les cours d'eau existants
Environnement social	- Impacts potentiels sur le 3302, chemin Davidson - élargissement de la route en façade - Impacts potentiels sur le 3359, chemin Davidson - prolongation de la voie d'accès pour la relier au nouveau tracé de la route	- Impacts potentiels sur le 3302, chemin Davidson - élargissement de la route en façade - L'amélioration de l'esthétique pourrait servir de porte d'entrée vers la Ceinture de verdure d'Ottawa et les terrains de la CCN
Environnement culturel	Zone de potentiel archéologique à confirmer, possibilité de procéder à l'étape 2 de l'évaluation archéologique	Zone de potentiel archéologique à confirmer, possibilité de procéder à l'étape 2 de l'évaluation archéologique
Environnement économique	Coûts de construction légèrement réduits par rapport à un carrefour giratoire	Coûts d'exploitation légèrement moindres sur le cycle de vie par rapport à des feux de circulation
Propriétés	Zone à acquérir pour les emprises à confirmer	Zone à acquérir pour les emprises à confirmer

Calendrier du projet

- **Clôture de la période de commentaires et de la séance d'information publique** : 24 avril 2025
- **Achèvement des enquêtes environnementales / de terrain** : fin du printemps 2025
- **Conception fonctionnelle privilégiée** : fin du printemps / début de l'été 2025
- **Publication du rapport de l'étude environnementale (EEMPG)** : été 2025
- **Conception préliminaire** : fin de l'été 2025
- **Approbation AFUSDTI de la CNN** : début de l'automne 2025
- **Conception détaillée** : fin de l'automne 2025
- **Construction** : printemps 2026 – printemps 2027 (sous réserve de l'approbation du financement de la construction)

Merci

Nous vous remercions d'avoir participé à cette séance d'information publique virtuelle sur le projet de dispositif de régulation de la circulation à l'intersection des chemins Conroy et Davidson.

La Ville utilise une approche proactive en matière de communications. L'équipe responsable du projet fournira des mises à jour sur le projet au moyen de diverses méthodes de communication, y compris des lettres et des publications sur la page Web du projet à ottawa.ca/DavidsonConroy.

Nous vous encourageons à nous faire part de vos réflexions et à nous soumettre vos questions ou commentaires au moyen du [formulaire en ligne](#) d'ici le **24 avril 2025**.

