

Étude d'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et du prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant)

Introduction

Bienvenue à cette première consultation publique sur l'étude d'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar et du prolongement de la rue Stittsville Main.

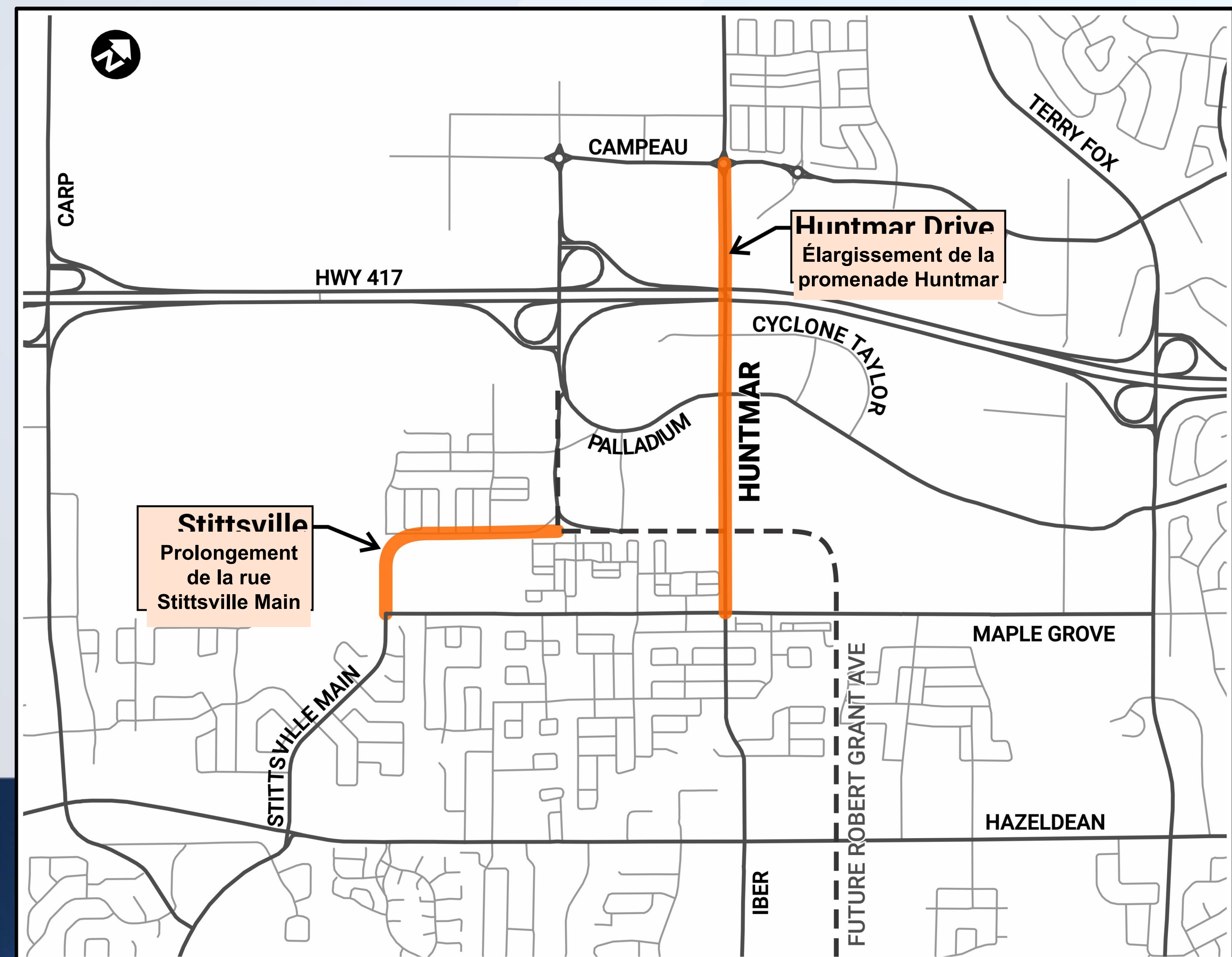
Les limites du projet d'élargissement de la promenade Huntmar commencent à la promenade Campeau dans le nord et s'étendent jusqu'au chemin Maple Grove dans le sud (soit environ 1,7 km). Les limites du prolongement de la rue Stittsville Main commencent au chemin Maple Grove et s'étendent jusqu'à l'avenue Robert-Grant. Les limites de ces projets sont représentées dans la figure ci-contre.

Le Plan directeur des transports de la Ville (PDT 2013) fait état de l'élargissement de la promenade Huntmar et du prolongement de la rue Stittsville Main dans le cadre du réseau routier projeté dans ce secteur.

La Ville souhaite recevoir, **entre le 15 juin et le 6 juillet 2022**, des commentaires sur l'information présentée dans cette séance, notamment sur les modèles de conception préliminaires privilégiés pour les routes.

Vous trouverez sur le site Web du projet de la Ville (Ottawa.ca/promenadehuntmarstittvillemain) les détails sur les formalités à accomplir pour nous adresser vos commentaires.

Votre avis est important pour le succès de l'étude!



Étude d'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et du prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant)

Land Acknowledgement

- Ottawa is located on unceded territory of the Algonquin Anishinabe Host Nation.
- The peoples of the Algonquin Anishinabe Host Nation have lived on this territory for millennia.
- Today, Ottawa is home to approximately 40,000 First Nations, Inuit and Métis people.
- Ottawa's Indigenous Community is diverse, representing many nations, languages and customs.
- The City honours the land of the First Peoples, as well as all First Nations, Inuit and Métis in Ottawa and their valuable past and present contributions to this land.

Reconnaissance du territoire

- Ottawa est aménagée sur le territoire non cédé de la nation hôte Anishinabe Algonquine.
- Les peuples de cette nation habitent ce territoire depuis des millénaires.
- Aujourd'hui, Ottawa réunit environ 40 000 membres des peuples des Premières Nations, des Inuits et des Métis.
- La communauté autochtone d'Ottawa est diverse et représente de nombreuses nations, langues et coutumes.
- La Ville respecte le territoire des premiers peuples; elle salue les Premières Nations, des Inuits et des Métis d'Ottawa et leur précieuse contribution, aujourd'hui et demain, à ce territoire.

Étude d'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et du prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant)

Processus de l'évaluation environnementale

Le plan recommandé sera élaboré et évalué conformément aux exigences du processus de l'évaluation environnementale municipale de portée générale du gouvernement de l'Ontario pour un projet de l'annexe C et sera harmonisé avec l'EE de portée générale du ministère des Transports de l'Ontario (MTO) pour des installations de transport provincial, dans les cas nécessaires.

Cette étude portera sur les phases 1 à 4 du processus de l'EE de portée générale.

Phase 1 : Confirmer que ce projet est nécessaire ou opportun.

Phase 2 : Évaluer les solutions de rechange.

Phase 3 : Évaluer les modèles de conception de rechange.

Phase 4 : Établir le Rapport de l'étude environnementale (REE) faisant état du déroulement de l'étude et prévoyant les mesures d'atténuation recommandées et les engagements projetés.

Les phases 1 et 2 ont été menées à l'origine dans le cadre du PDT de 2013. Dans cette étude, nous examinons et reconfirmons ces deux phases. À la fin des phases 1 à 4, le Plan recommandé sera présenté, pour approbation, au Comité des transports et au Conseil municipal d'Ottawa.

Consultation

On considérera alors que l'EE du projet est approuvée et on pourra enchaîner avec la phase 5 (mise en œuvre) lorsque le financement sera en place.

Les intervenants pourront donner leur avis pendant tout le déroulement de l'étude. Il y aura entre autres :

- trois séries de réunions du groupe de consultation avec les organismes, les associations communautaires, les groupes d'intérêts spéciaux, les propriétaires fonciers, les entreprises et le Comité consultatif sur l'accessibilité;
- deux consultations publiques;
- des assemblées avec les différents intervenants dans les cas nécessaires;
- une consultation sur le site Web du projet : Ottawa.ca/promenadehuntmarstittvillemain
- une consultation avec les communautés autochtones;
- une liste principale de destinataires pour prendre connaissance des comptes rendus du projet sur demande;
- un délai d'examen public de 30 jours pour le REE établi.

Calendrier

| | |
|--|----------------------|
| Réunion n° 1 du groupe de consultation | Automne 2021 |
| Réunion n° 2 du groupe de consultation | Hiver-printemps 2022 |
| Séance publique portes ouvertes n° 1 | Juin 2022 |
| Réunion n° 3 du groupe de consultation | Automne 2022 |
| Séance publique portes ouvertes n° 2 | Automne 2022 |
| Plan recommandé soumis au Comité des transports | Hiver 2023 |
| Période d'examen public de 30 jours du Rapport de l'étude environnementale (REE) | Hiver 2023 |



Nous nous situons dans cette phase!
(Juin 2022)

L'étude prend fin dans cette phase.
(Hiver 2023)

Étude d'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et du prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant)

Ce que nous avons entendu jusqu'ici

Les discussions et les commentaires portent jusqu'à maintenant sur les thèmes suivants :

- Il faut prévoir une capacité de transport pour servir le secteur; se concerter avec les travaux d'aménagement dans les lotissements actifs.
- On a l'occasion d'aménager les deux voies publiques pour en faire des rues complètes, dotées de trottoirs accessibles et de voies cyclables.
- On est très favorables aux infrastructures piétonnières et cyclables pour les deux couloirs, ainsi qu'à une passerelle sécuritaire enjambant l'autoroute 417.



- On a l'occasion d'installer des dispositifs de modération de la circulation sur la rue Stittsville Main.
- On est d'accord pour tenir compte, dans la conception, de la sécurité et de l'accessibilité pour tous les utilisateurs de tous les groupes d'âge et de tous les niveaux d'aptitude.
- On souhaite planter des arbres urbains dans les deux couloirs afin d'améliorer l'expérience offerte aux utilisateurs.
- On est favorable à la priorisation de la durabilité dans les modèles de conception.

On s'inspirera des commentaires pour affiner les modèles de conception préliminaire privilégiés

Étude d'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et du prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant)

Le projet : nécessaire et pertinent

Promenade Huntmar

- Il faut prévoir une capacité supplémentaire de transport multimodal pour tenir compte des projets d'aménagement planifiés et en cours importants.
- On a l'occasion d'aménager une liaison continue sous la forme « rues complètes » pour traverser l'autoroute 417, dont une passerelle de transport actif potentielle.

Rue Stittsville Main

- On est favorable à l'aménagement d'une collectivité dotée d'une nouvelle rue complète qui assure la liaison avec le réseau de transport multimodal du secteur.

S'agissant du transport actif, l'environnement de transport actif est insuffisant; on a l'occasion de l'améliorer :

- grâce à l'approche dans la conception des « rues complètes »;
- en intégrant la mobilité dans les liaisons menant aux stations de transport en commun rapide projetées;
- en prévoyant de l'espace pour planter des arbres;
- en aménageant une passerelle de transport actif enjambant l'autoroute 417.



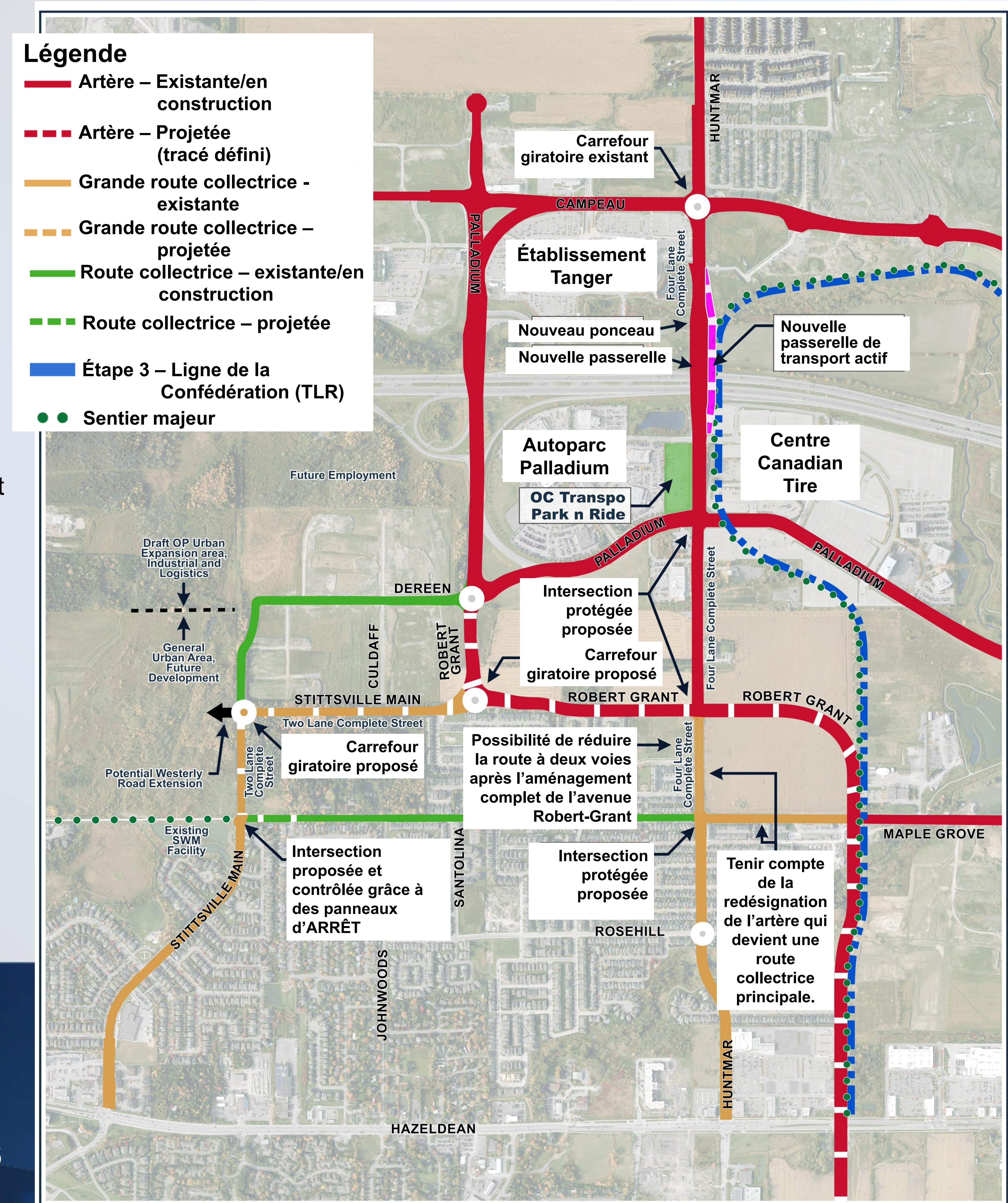
S'agissant du transport en commun par autobus, sans consacrer d'investissements, la congestion routière aura les incidences sur les délais des déplacements et sur la fiabilité du transport en commun par autobus dans les rues.



S'agissant des déplacements en véhicule, les conditions de circulation projetées dépasseront la capacité existante, et le niveau de service est voué à l'échec.



En tenant compte de ces projets nécessaires et opportuns, la carte ci-contre illustre l'avant-projet général pour les voies de transport proposées dans le secteur.



Étude d'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et du prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant)

Approche des rues complètes

- Approuvé par le Conseil municipal, le cadre de mise en œuvre des rues complètes (2015) guide la planification, la conception, l'exploitation et l'entretien des infrastructures routières.
- Il fait des routes des espaces publics et reconnaît qu'il est nécessaire d'assurer la sécurité, le confort et la commodité des utilisateurs de tous les groupes d'âge et de tous les niveaux d'aptitude physique, sans égard à leur mode de transport.
- La Ville a la volonté d'aménager des réseaux de rues complètes lorsqu'elle aura l'occasion de le faire dans la réfection des routes et dans la construction de routes nouvelles.
- Toutes les rues peuvent être complètes; les recommandations peuvent toutefois varier selon le contexte.

Carrefours et couloirs

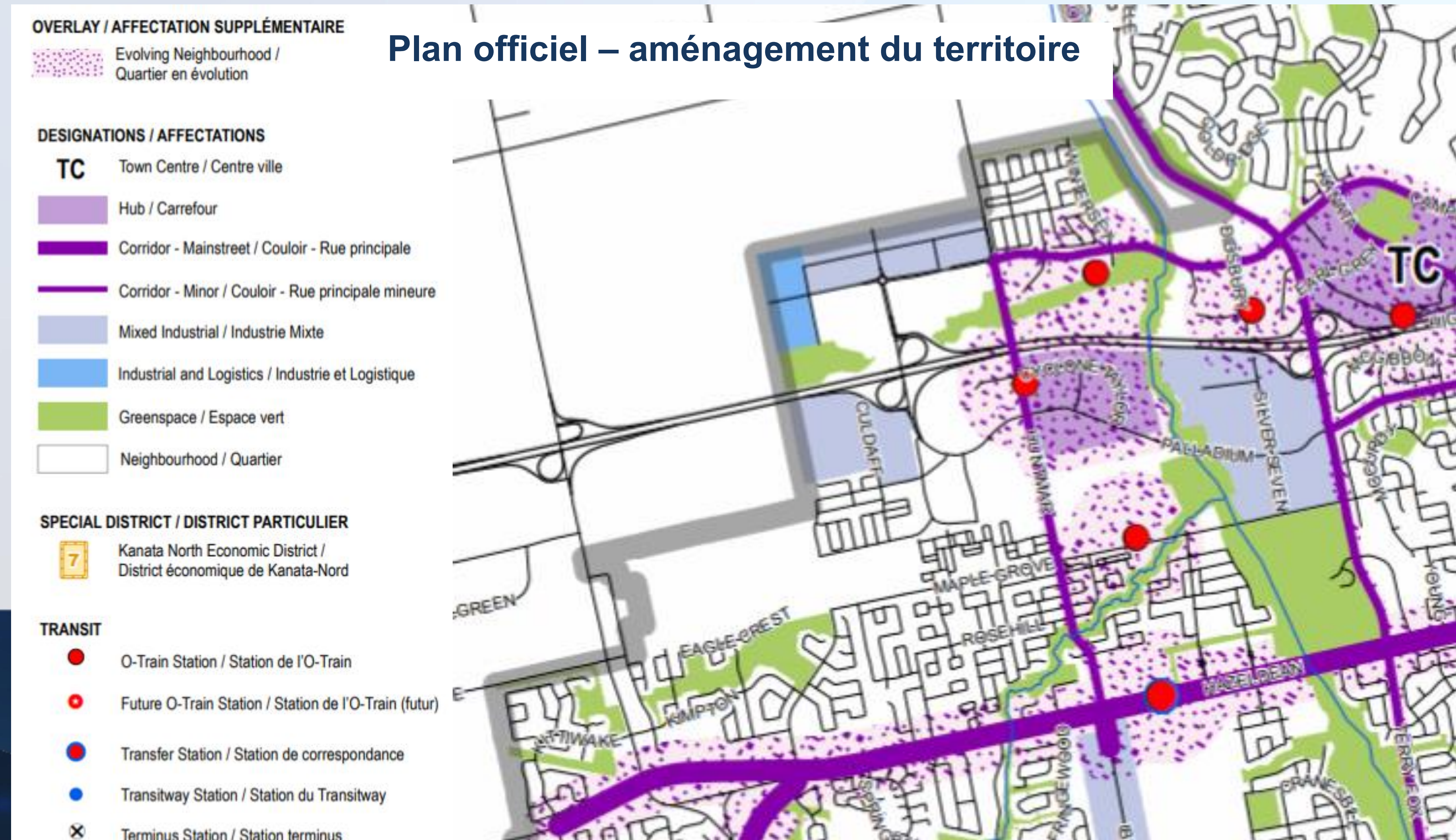
Carrefours (au Centre Canadian Tire)

- Centrage sur les stations de transports en commun rapides planifiées ou existantes
- Fonctions diverses et aménagements polyvalents
- Plus grande densité d'aménagement
- Niveau supérieur de connectivité des transports en commun
- Grands centres d'emploi

Guidage de la politique-cadre sur l'aménagement du territoire à partir du nouveau Plan officiel de la Ville d'Ottawa (2021) :

Couloirs – Mineurs (le long de la promenade Huntmar)

- Bandes de terrain le long des rues spécifiées, planifiées pour une plus grande densité d'aménagement et pour différentes vocations.
- Terrains plus denses que les quartiers environnants, mais moins denses que les carrefours.



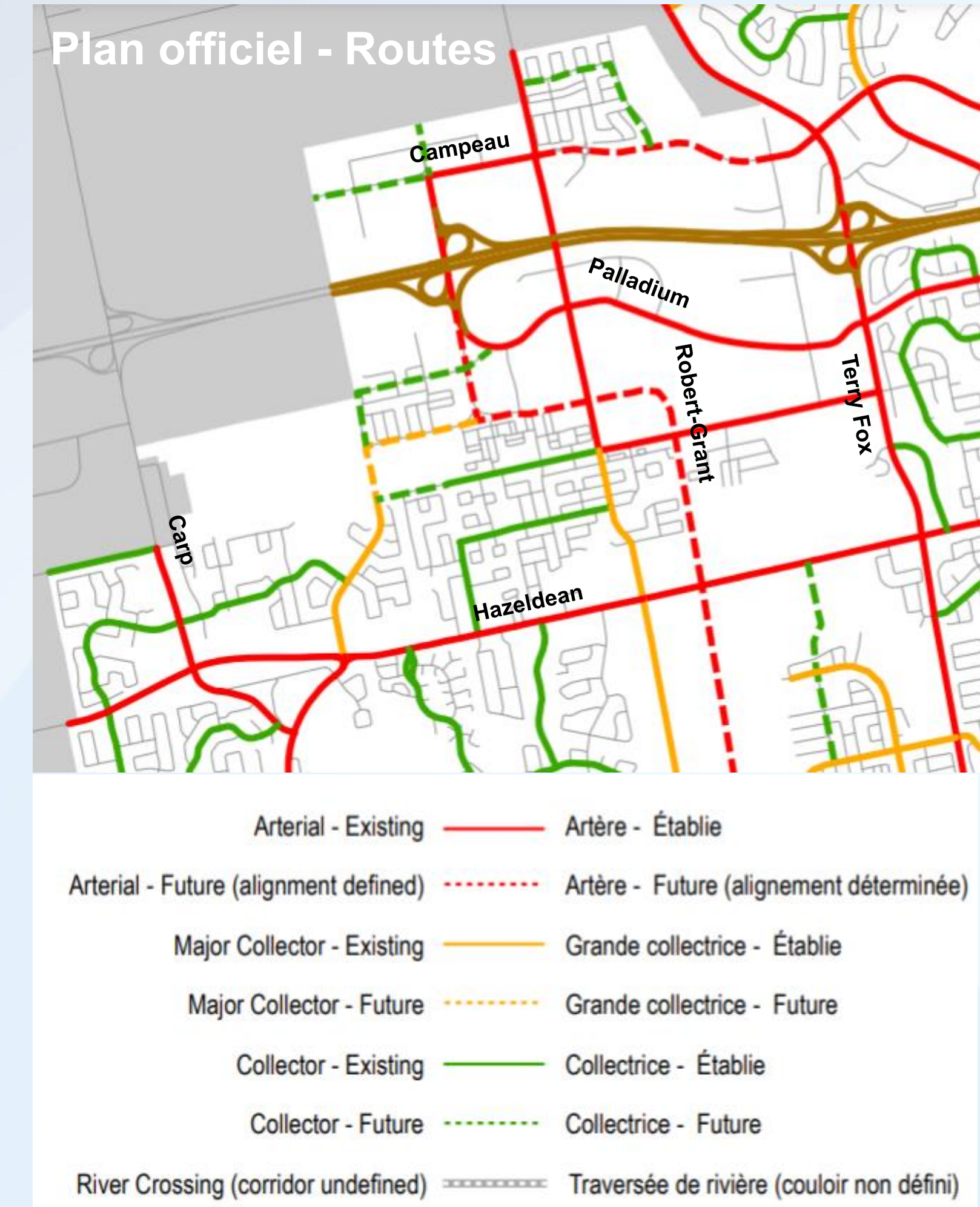
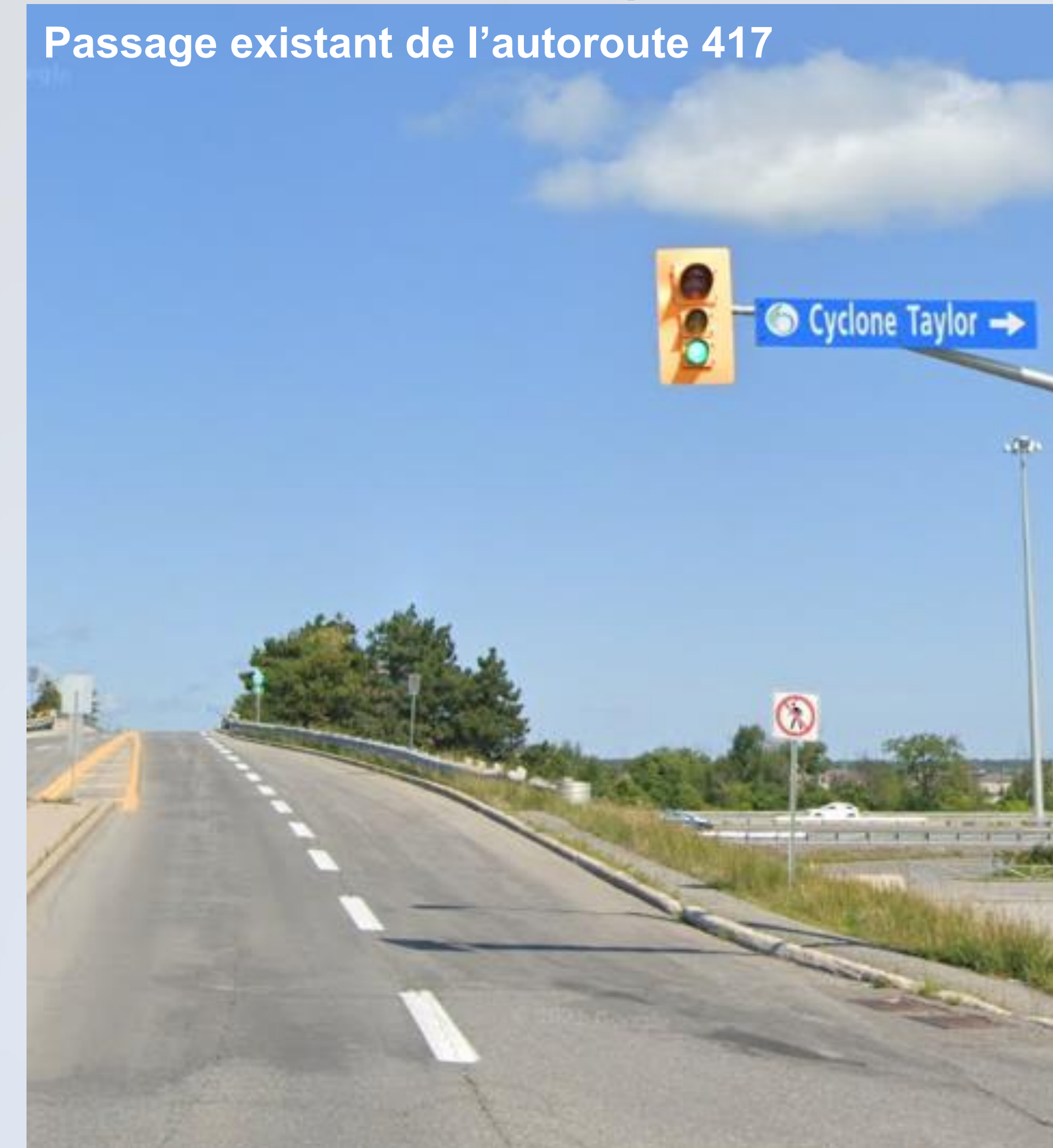
Étude d'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et du prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant)

Conditions de transport existantes

- Promenade Huntmar
 - Route rurale à deux voies vétuste
 - Elle n'est guère achalandée par les piétons et les cyclistes faute d'infrastructures, surtout au point de passage qui traverse l'autoroute 417.
 - Les transports en commun locaux sont exploités dans un environnement d'achalandage mixte; la fiabilité dépend de la congestion.
 - Les volumes d'achalandage existants atteignent ou dépassent la capacité routière.
- L'absence de liaison continue entre la rue Stittsville Main et le réseau d'artères crée un vide dans l'ensemble du réseau de transports.

Conditions de transport projetées

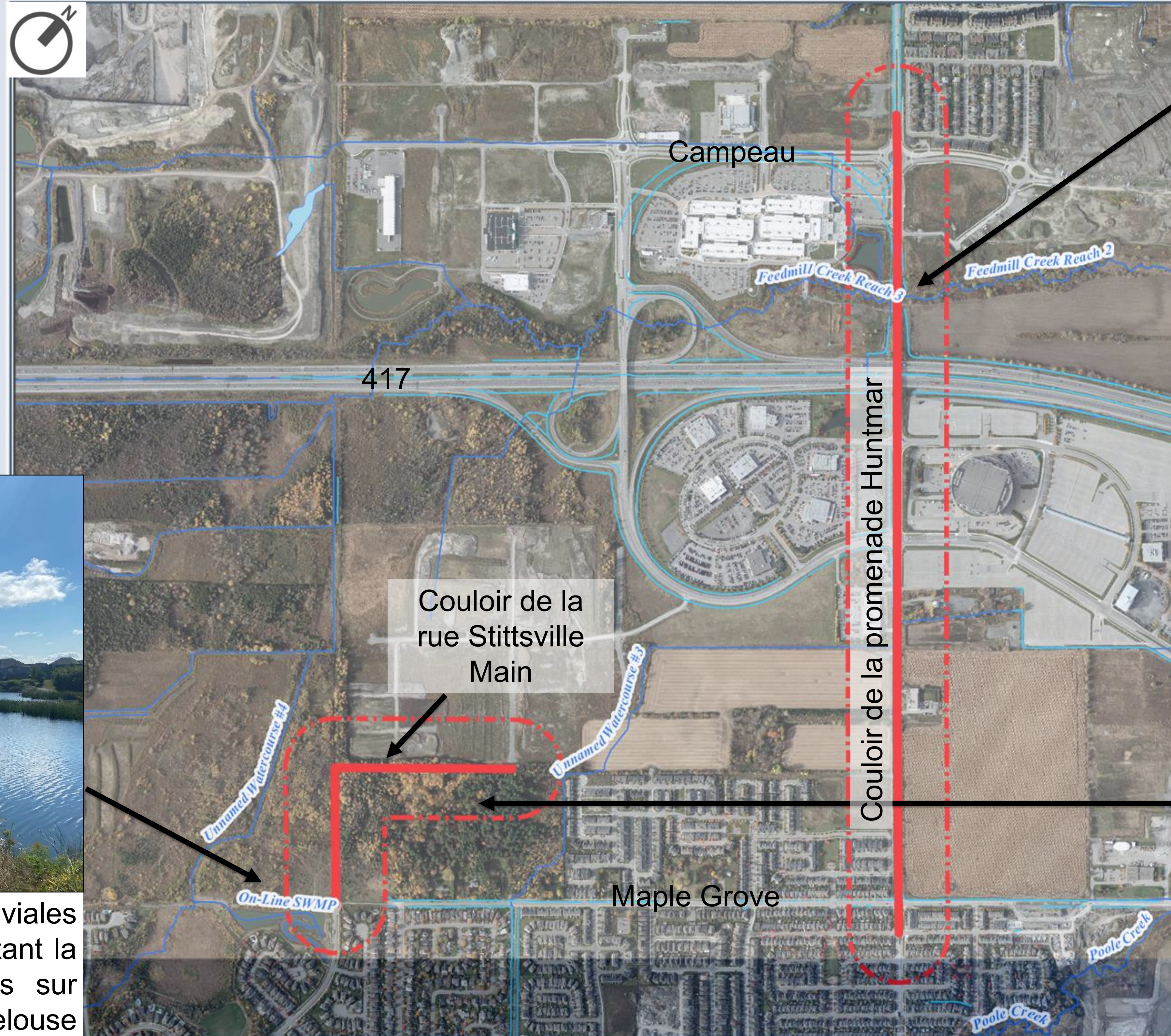
- Basculement modal prévu pour privilégier les modes actifs en raison du prolongement du TLR de l'O-Train jusqu'à Kanata et des améliorations apportées sur tout le territoire de la Ville aux réseaux piétonnables et cyclables.
- Forte croissance projetée de grande densité prévue pour le « carrefour » de la promenade Palladium et travaux d'aménagement continu sur les terrains des environs de l'aire de l'étude, ce qui augmentera la demande exprimée pour les déplacements dans le secteur.
- Malgré le basculement modal, les volumes d'achalandage de pointe projetés dépasseront la capacité assurée par la promenade Huntmar à deux voies, et on a l'occasion d'en assurer la réfection pour en faire une rue complète de quatre voies.



Étude d'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et du prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant)

Conditions existantes : physiques et environnementales

- Le ruisseau Feedmill est un habitat de poissons connu; le secteur des environs du ruisseau du côté ouest de la promenade Huntmar est reconnu comme une vallée importante.
- Ces caractéristiques obligeront à prévoir des considérations de conception spécifiques et à demander éventuellement des approbations.



Ruisseau Feedmill avec aménagement de roches en cascade, représentant la végétation riveraine, dont les quenouilles et la salicaire pourpre



Bassin de rétention des eaux pluviales de la rue Stittsville Main, représentant la végétation des marais naturalisés sur une bande étroite non loin de la pelouse méticuleusement entretenue



Couloir de la rue Stittsville Main dans le sens nord-est en direction du terrain boisé du chemin Maple Grove (ENU 32), représentant le couvert forestier de la forêt mixte et des sentiers

Étude d'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et du prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant)

Évaluation des solutions de rechange

Méthodologie et critères

Selon la définition donnée dans la version provisoire du PDT, « [E]n 2046, le réseau de transport d'Ottawa sera souple, fiable et économique, en permettant de s'adapter à l'évolution des besoins des résidents et des entreprises sur tout le territoire de la Ville, tout en offrant à cette dernière les moyens d'atteindre ses objectifs dans la lutte contre le changement climatique. Le réseau offrira des options pour les déplacements des usagers, sans égard à leur revenu, à leur identité ou à leur capacité ».

Principes de planification

Les principes de planification retenus pour cette étude s'inspirent de ceux qui font partie du PDT de 2013 et de la version provisoire du nouveau PDT. Il s'agit entre autres :

- de permettre de réduire la dépendance à l'endroit de l'automobile;
- d'intégrer le transport et l'aménagement du territoire;
- de protéger l'environnement et améliorer l'économie;
- de reconnaître les divers besoins dans la mobilité de tous les résidents, de toutes les entreprises et de tous les visiteurs et y répondre;
- de promouvoir l'amélioration de la santé publique;
- d'améliorer la sécurité.

Les solutions de planification de rechange sont des moyens fonctionnellement différents, mais généraux de réaliser des projets nécessaires ou opportuns. Le processus d'évaluation des solutions de rechange mené pour cette étude consiste à revalider les solutions recommandées dans le PDT pour les deux couloirs de transport en tenant compte des considérations existantes dans

l'aire de l'étude, des orientations de la politique de planification pour la croissance décrites dans leurs grandes lignes dans le Plan officiel de la Ville et les projets nécessaires ou opportuns reconfirmés pour cette étude.

Nous avons évalué, pour la promenade Huntmar, pour la passerelle de la promenade Huntmar et de l'autoroute 417 et pour la rue Stittsville Main, une série de solutions de rechange qui respecteraient le mieux les principes de planification de chacune des routes représentées dans le tableau ci-après..

| Promenade Huntmar | Passerelle de la promenade Huntmar et de l'autoroute 417 | Rue Stittsville Main |
|--|---|--|
| 1. Ne rien faire. | 1. Ne rien faire. | 1. Ne rien faire. |
| 2. Construire de nouvelles infrastructures piétonnables et cyclables seulement. | 2. Enlever la passerelle. | 2. Construire de nouvelles infrastructures piétonnables et cyclables seulement. |
| 3. Améliorer le service de transport en commun dans l'aire de l'étude. | 3. Convertir la passerelle existante pour en faire des voies de passage automobile dans le sens nord et dans le sens sud et aménager une passerelle pour en faire une rue complète. | 3. Étendre les infrastructures aménagées comme des rues complètes (solution du PDT). |
| 4. Reconstruction. Prévoir une capacité supplémentaire en élargissant et en reconstruisant la promenade Huntmar pour en faire une rue complète. | 4. Construire une nouvelle passerelle pour les véhicules et une passerelle séparée et parallèle pour le transport actif. | 4. Ne pas prolonger la rue au nord du chemin Maple Grove, mais a) construire une intersection appropriée et une liaison dans le sens est avec le chemin Maple Grove, et b) construire un nouveau tronçon de route reliant l'extrémité sud de l'avenue Derreen à l'avenue Robert-Grant. |
| 5. Augmenter la capacité des autres infrastructures nord-sud existantes. | 5. Construire une passerelle de rechange en en faisant une rue complète et offrir l'occasion de construire une première passerelle de transport actif. | |

Étude d'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et du prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant)

Recenser les solutions préliminaires privilégiées

La solution préliminaire privilégiée pour la **promenade Huntmar** consiste à la reconstruire pour en faire une rue complète.

La solution préliminaire privilégiée pour la passerelle de la **promenade Huntmar et de l'autoroute 417** consiste à remplacer la structure existante par une passerelle individuelle à l'endroit où elle se trouve aujourd'hui et à offrir l'occasion d'aménager une première passerelle pour le transport actif.

La solution préliminaire privilégiée pour la **rue Stittsville Main** consiste à prolonger cette rue pour en faire une rue complète, adaptée à tous les modes de transport, entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant projetée.

Pour chacune de ces solutions, il faut faire l'acquisition de terrains supplémentaires afin d'étendre l'emprise de la Ville pour apporter des améliorations routières.

Nous avons retenu les solutions privilégiées qui respectent le mieux les principes de planification de l'étude :

- **Promouvoir la réduction de la dépendance vis-à-vis de l'automobile** en construisant des rues complètes qui **tiennent compte des besoins divers en mobilité de tous les résidents, de toutes les entreprises et de tous les visiteurs et qui répondent à ces besoins**.
- Les infrastructures exclusives pour les piétons et les cyclistes, les véhicules de transport en commun et les voitures privées **améliorent la sécurité** tout en **favorisant l'amélioration de la santé publique**.
- Les solutions **intègrent les transports et les aménagements**, dont les aménagements projetés qui assurent la capacité du réseau de transport et les choix de déplacement et qui **rehaussent en même temps le développement économique**.
- Respecter le modèle de conception fonctionnelle existant du prolongement ouest du réseau de transport de train léger (TLR) de la Ville jusqu'à Kanata et Stittsville.
- La conception adaptée au contexte et la prise en compte de l'environnement des alentours permettent de **protéger l'environnement**. On tient également compte des occasions d'améliorer l'environnement.

Étude d'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et du prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant)

Considérations essentielles dans la conception

Voici les considérations essentielles dans la conception des travaux d'aménagement et d'évaluation des modèles de conception de rechange et du plan recommandé :

- **sécurité pour tous les modes de transport;**
- **accessibilité et aménagements piétonniers;**
- **connectivité cyclable;**
- **commodités des transports en commun;**
- **opérations et niveaux de service des transports;**
- **aménagements environnants et aménagements projetés;**
- **esthétique urbaine, dont la désignation de « carrefour »;**
- **coordination avec les modèles de conception fonctionnelle existants pour le TLR et pour la station Palladium;**
- **modération de la circulation et réduction de la vitesse;**
- **projets de stationnement;**
- **aménagement paysagers et urbains;**
- **gestion des eaux pluviales;**
- **accès et virages.**

Le Plan recommandé tiendra compte des mesures provisoires à adopter afin d'améliorer l'environnement des transports dans l'aire de l'étude.

L'accessibilité de la conception

Les espaces publics doivent être inclusifs et accessibles pour tous et pour toutes, dans tous les groupes d'âge et à tous les niveaux d'aptitude physique.

Le projet sera conçu pour respecter la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* et les Normes de conception accessibles de la Ville d'Ottawa. On tiendra également compte de la *Loi canadienne sur l'accessibilité*.

Voici entre autres les principales considérations de la phase de la conception en ce qui a trait à l'accessibilité :

- la nature des installations piétonnières et cyclables;
- la longueur et le type de traverse;
- les zones d'embarquement des passagers;
- les indicateurs podotactiles (IP);
- les trottoirs sans obstruction;
- les revêtements de sol;
- les aires de repos.

Le Comité consultatif sur l'accessibilité de la Ville participe à cette étude.

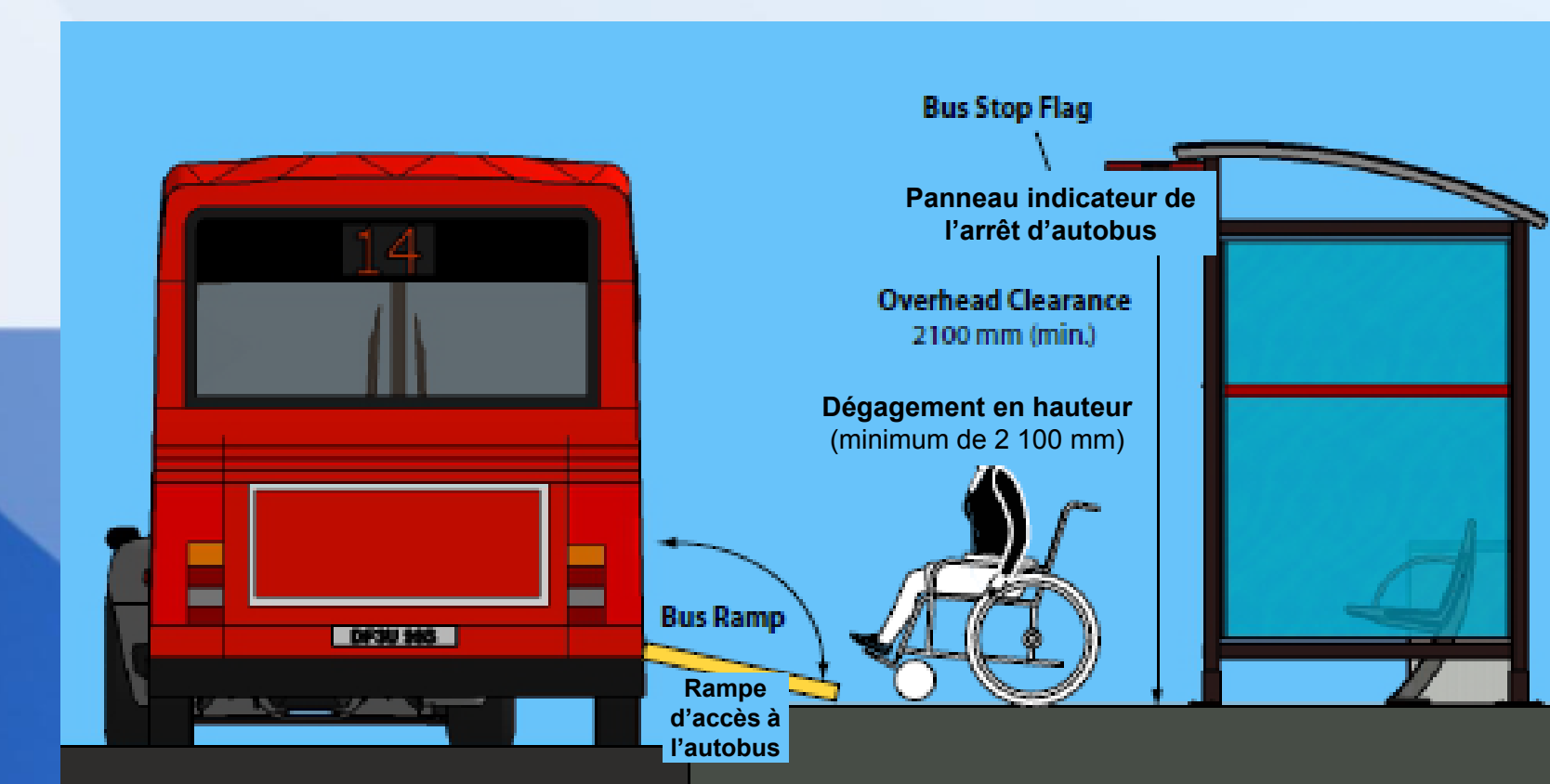
Ottawa

Accessibility Design Standards



Second Edition, November 2015

**LOI CANADIENNE SUR
L'ACCESSIBILITÉ**



Étude d'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et du prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant)

Évaluation des différents critères de conception et de la méthodologie

On a mis au point différents modèles de conception (sections transversales) pour l'élargissement de la promenade Huntmar et le prolongement de la rue Stittsville Main, de même que pour les projets de passerelle de l'autoroute 417, en tenant compte des critères spécifiques de la conception des routes, des politiques, des exigences de la conception géométrique et les effets environnementaux. On a déterminé les sections transversales privilégiées dans la foulée d'un processus d'évaluation dans lequel on a étudié les modèles de conception par rapport aux groupes de critères. Ces critères sont adaptés aux conditions existantes propres aux sites de l'aire de l'étude. On fait appel à des indicateurs qualitatifs et quantitatifs à la fois, le cas échéant.

Critères

Voici les quatre groupes de critères consultés pour permettre d'évaluer les différents modèles de conception.

1. Viabilité du réseau de transport

- Intégrer les infrastructures piétonnières et cyclables accessibles en prévoyant des liaisons adaptées aux commodités des environs.
- Prévoir une capacité routière suffisante pour les véhicules et leurs déplacements.
- Améliorer l'efficacité des couloirs et les délais de déplacement et réduire la congestion.
- Améliorer la qualité du service de transport en commun et rehausser la fiabilité des délais de déplacement.
- Favoriser la connectivité à destination et au départ des stations du TLR projetées et les points de correspondance à destination et au départ des autobus locaux.
- Promouvoir un basculement modal global pour privilégier les modes de transport durables.
- Assurer l'accessibilité et l'inclusion.
- Assurer la santé, la sécurité et la sûreté des utilisateurs des infrastructures.

2. Aménagement du territoire et durabilité sociale et communautaire

- Améliorer la mobilité pour les entreprises et les résidents du secteur.
- Promouvoir les aménagements voisins et les projets d'aménagement.
- Protéger les ressources du patrimoine culturel connues ou potentielles.
- Assurer la cohérence avec la politique de planification et les règlements municipaux applicables.
- Promouvoir l'ensemble des objectifs régionaux et provinciaux dans la planification.
- Protéger les collectivités contre les effets du bruit et des vibrations.

3. Durabilité physique et écologique

- Tenir compte de la sensibilité à l'environnement naturel.
- Limiter le risque pour la santé humaine dans les secteurs de contamination connue.
- Prévoir une marge de manœuvre pour réagir aux changements climatiques.
- Limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre produites par les infrastructures.
- Protéger les utilisateurs des couloirs contre les effets des dérèglements du climat.

4. Durabilité économique

- Préserver ou réutiliser les infrastructures existantes dans la mesure du possible.
- Limiter les coûts de construction des infrastructures et minorer les coûts du cycle de la durée utile.
- Protéger les infrastructures existantes et planifiées contre les effets des changements climatiques.
- Se pencher sur les options dans l'échelonnement de la construction et minorer les inconvénients.
- Limiter la superficie des terrains dont il faut faire l'acquisition.

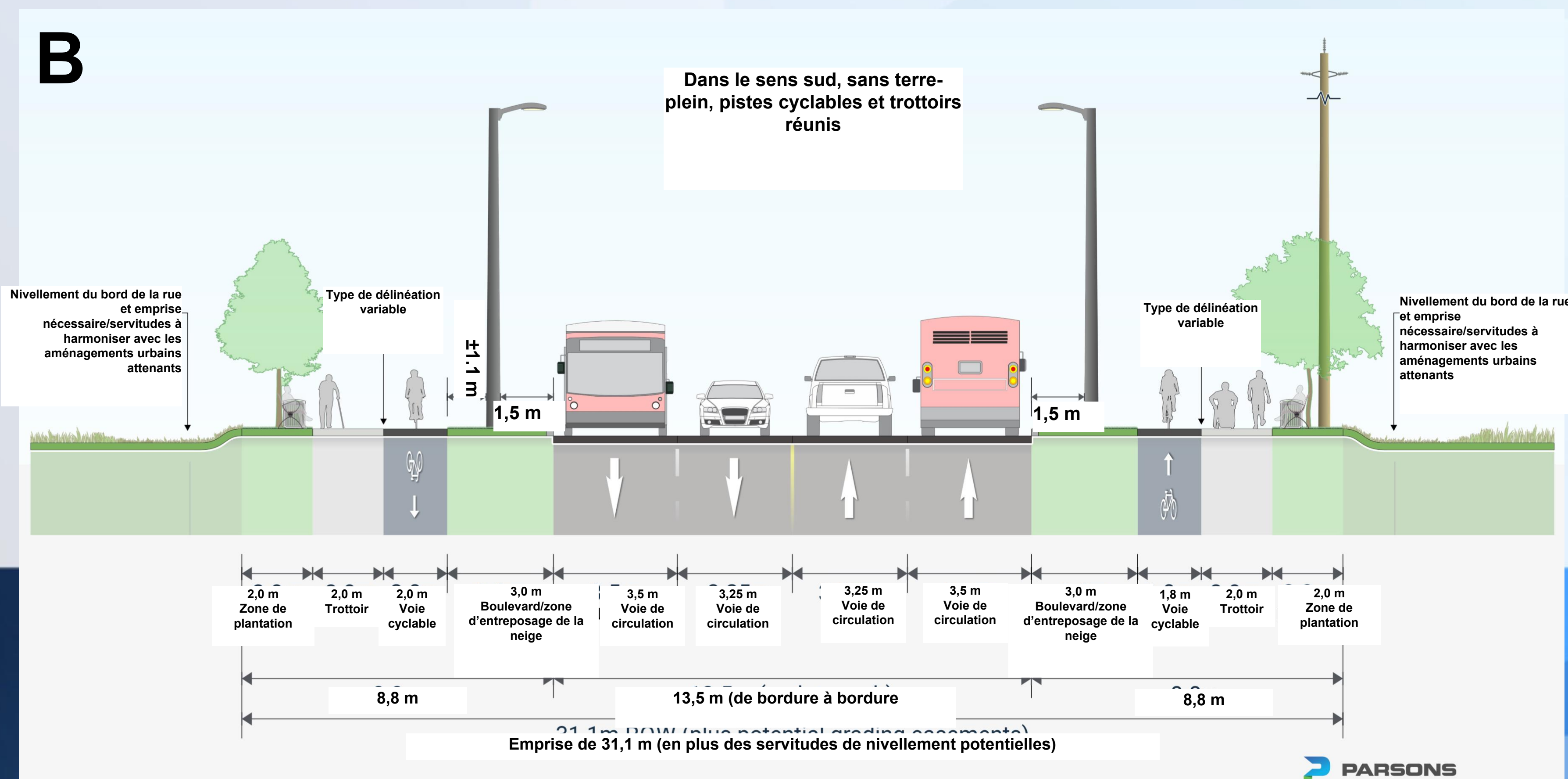
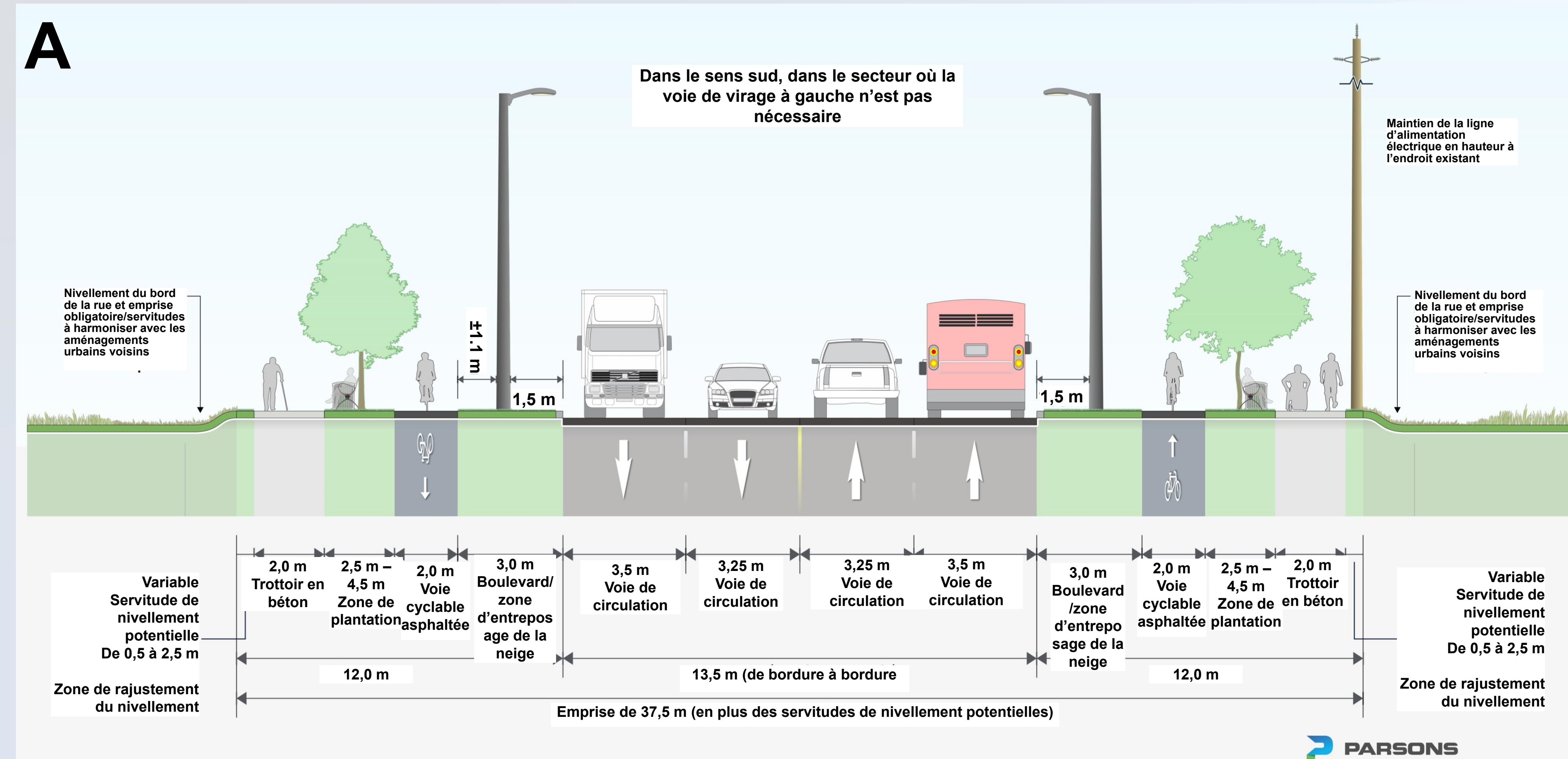
Étude d'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et du prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant)

Différents modèles de conception – Promenade Huntmar

Voici les caractéristiques de la section transversale proposée :

- **Route à chaussée unique (4 voies, soit 2 voies dans chaque sens)**
- **Banquettes intérieures larges** pour l'entreposage de la neige et zone tampon pour les infrastructures du transport actif
- **Voies cyclables** de 2 m dans un seul sens et trottoirs de 2 m des deux côtés
- Option pour séparer la voie cyclable et le trottoir par une zone végétalisée et paysagée ou pour les regrouper
- Éclairage à l'échelle piétonnière dans la zone de plantation
- Espace pour planter des arbres

Ces deux solutions de rechange respectent les objectifs des « rues complètes » de la Ville; toutefois, le modèle de conception préliminaire privilégié correspond à la **solution A**, qui assure la meilleure séparation entre les modes actifs de transport et qui permet aux arbres de rue de créer de l'ombre sur le trottoir et sur la voie cyclable.

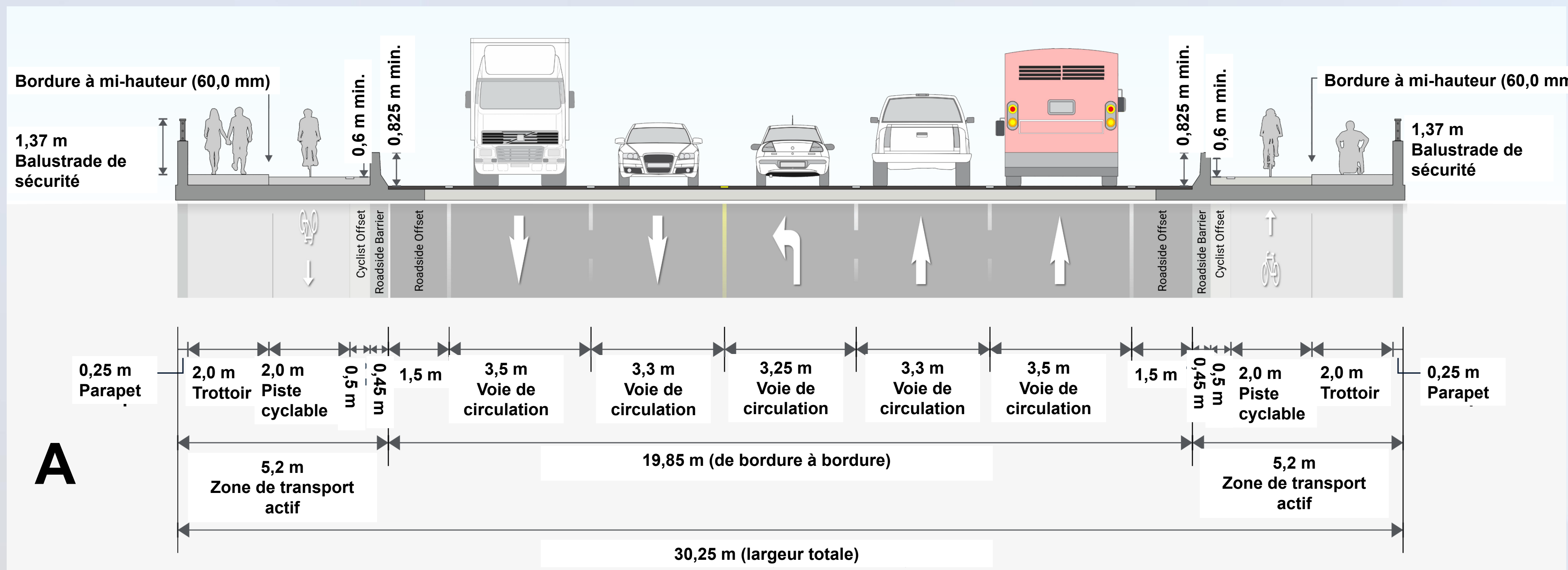


Étude d'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et du prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant)

Caractéristiques de la section transversale proposée

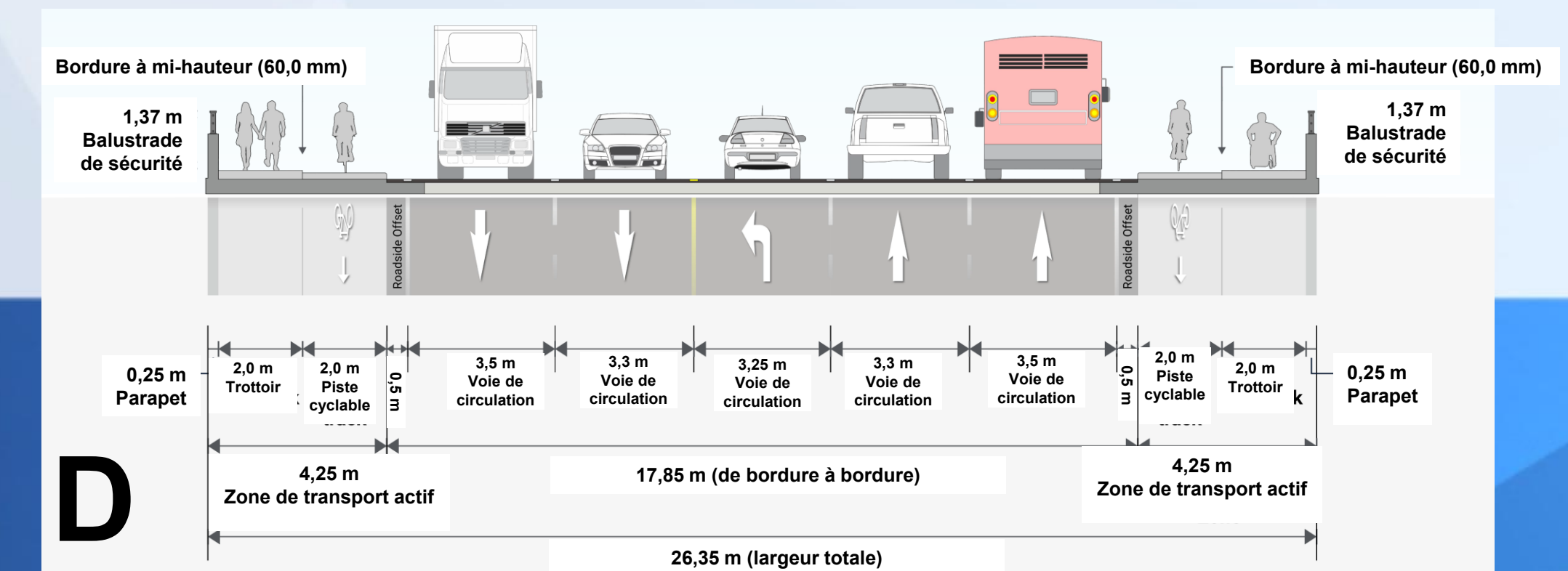
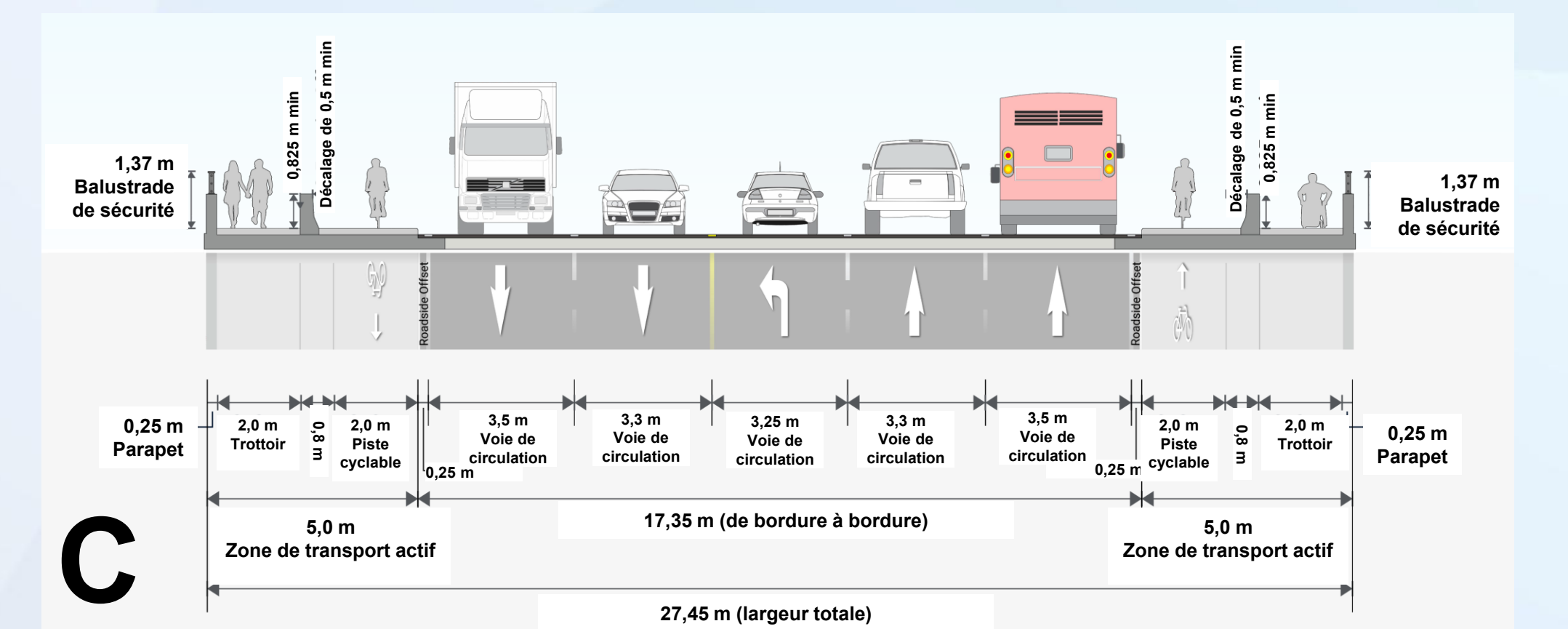
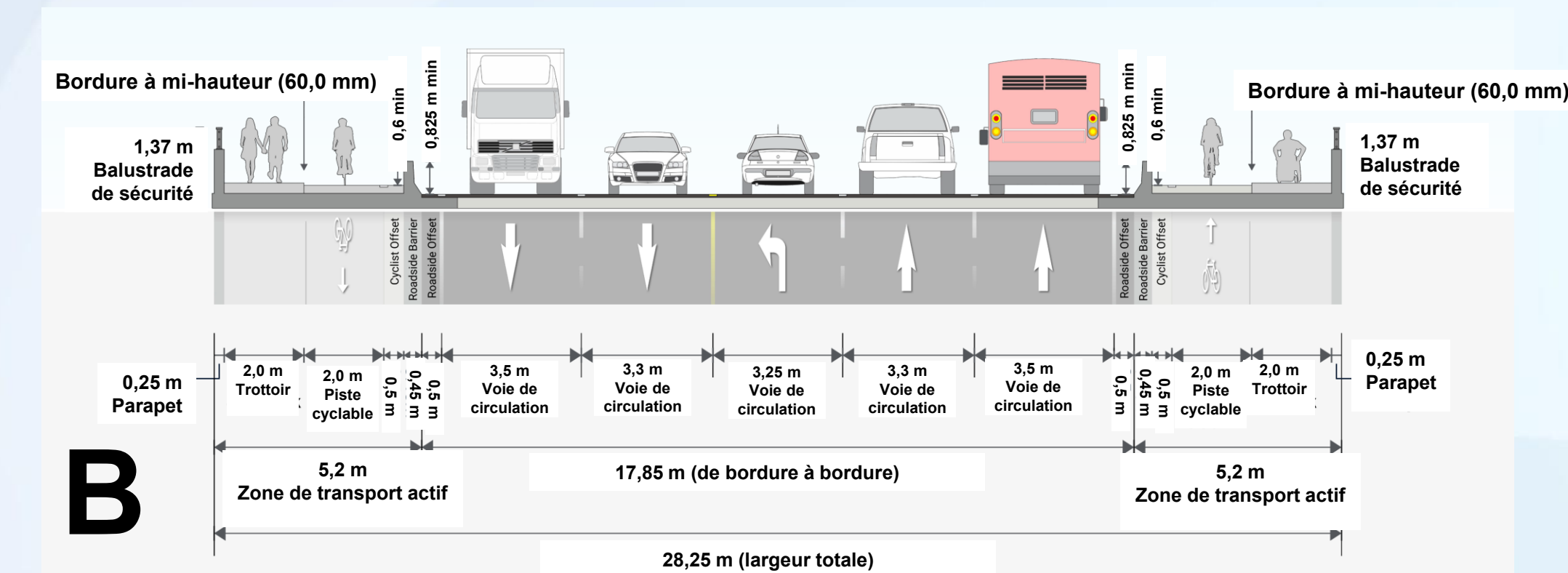
- Route à chaussée unique (4 voies, soit 2 voies dans chaque sens)
- Voie de virage à gauche dans le sens sud unique
- Voies cyclables de 2 m dans un seul sens
- Trottoirs de 2 m des deux côtés
- Option pour un délinéateur de bordure de rue à mi-hauteur
- Décalages du côté de la route pour la sécurité et l'entreposage de la neige

Différents modèles de conception – passerelle de la promenade Huntmar et de l'autoroute 417



- Option pour aménager une barrière de béton pour le transport actif

Le modèle de conception préliminaire privilégié est celui de la **solution A**, qui assure la meilleure séparation entre l'achalandage automobile et les usagers du transport actif; il s'agit aussi de la solution la plus sécuritaire et la plus facile d'entretien.

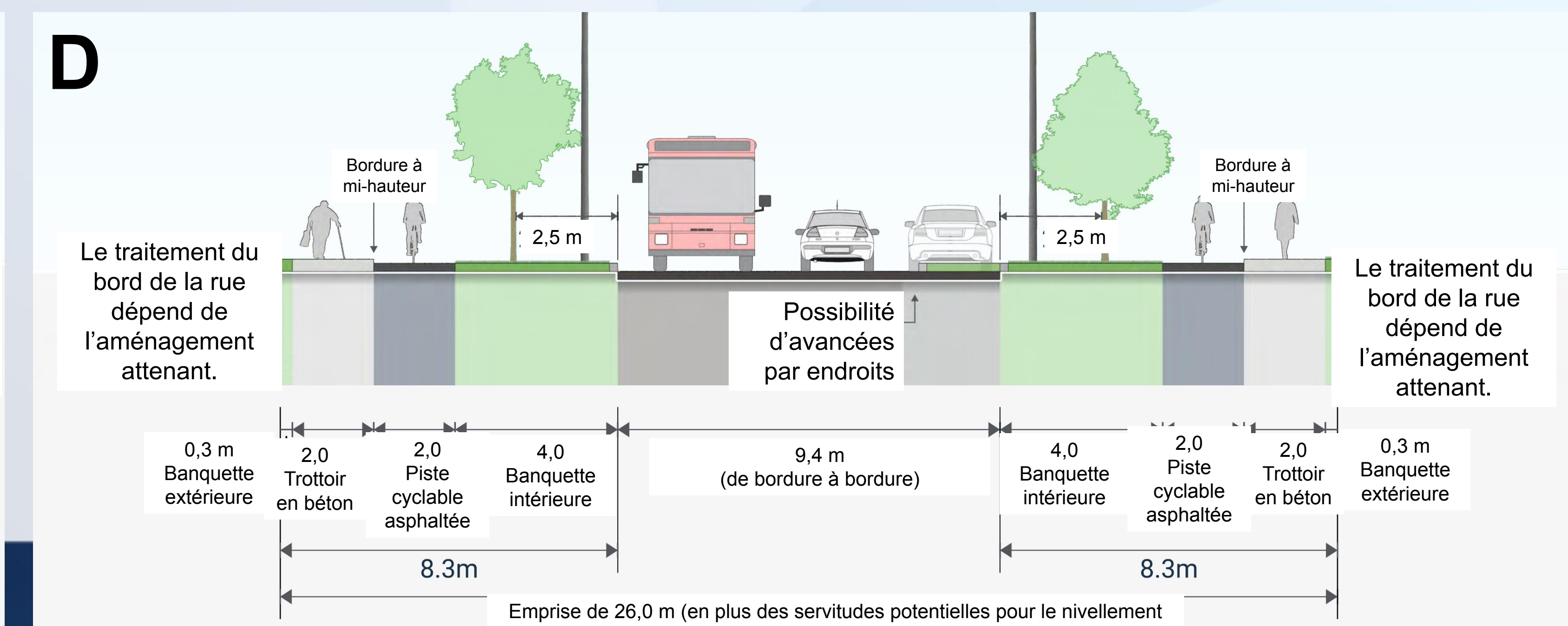
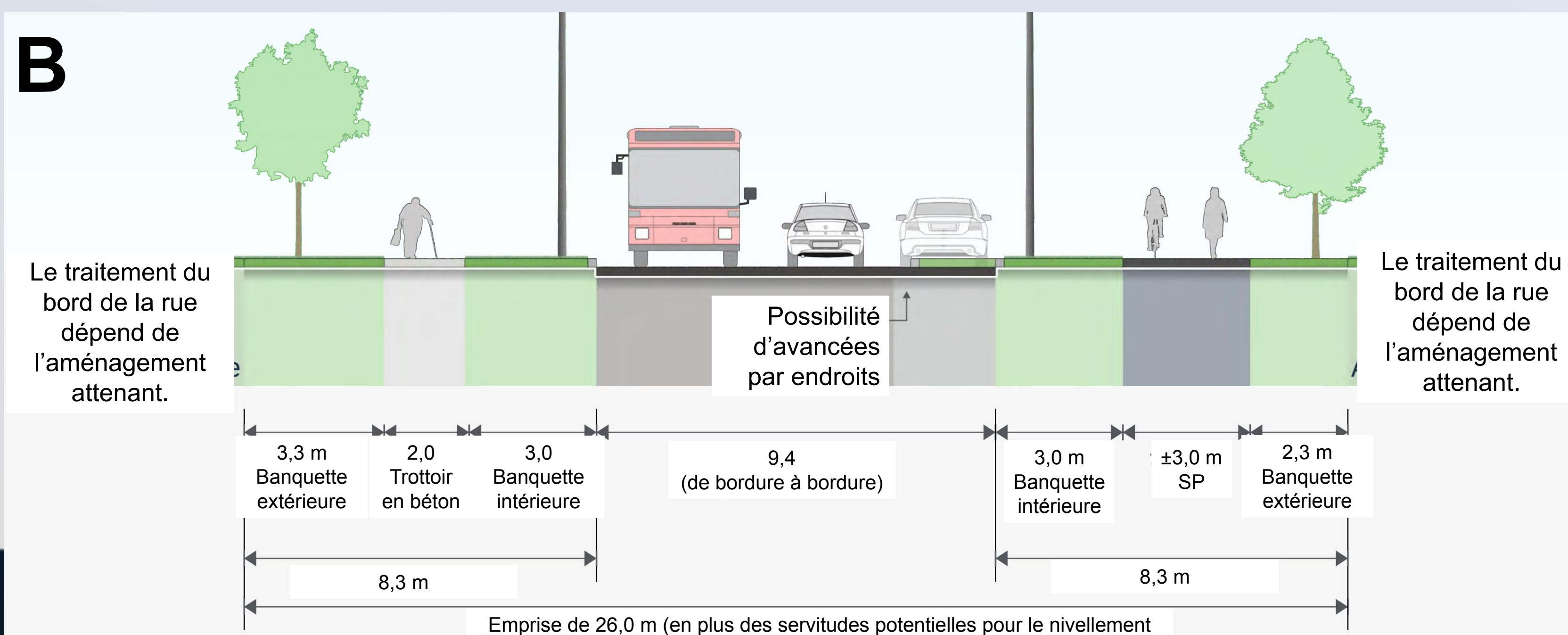
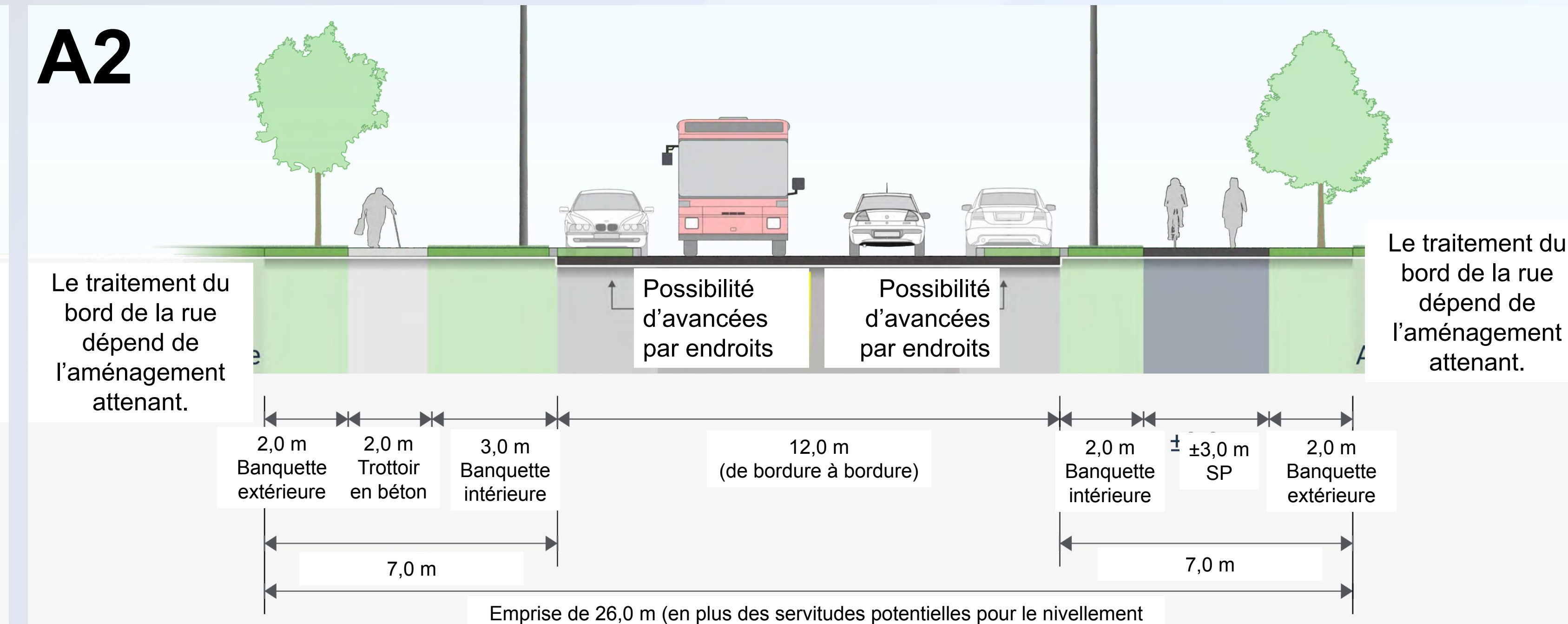
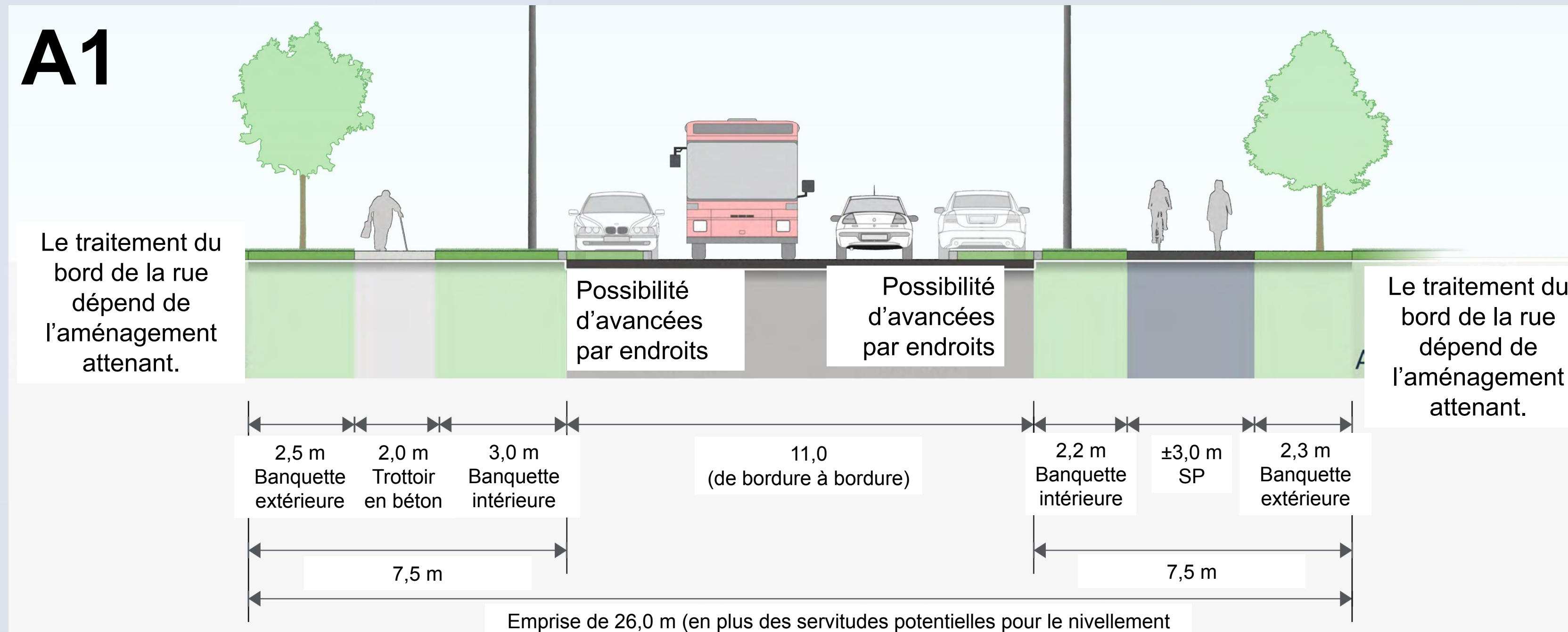


Le plan recommandé pour la mise en œuvre de cette passerelle sous forme de rues complètes consiste à la construire en trois (3) étapes latérales de manière à veiller à ce que la promenade Huntmar reste ouverte avec une voie de déplacement dans chaque sens pendant les travaux.

Étude d'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et du prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant)

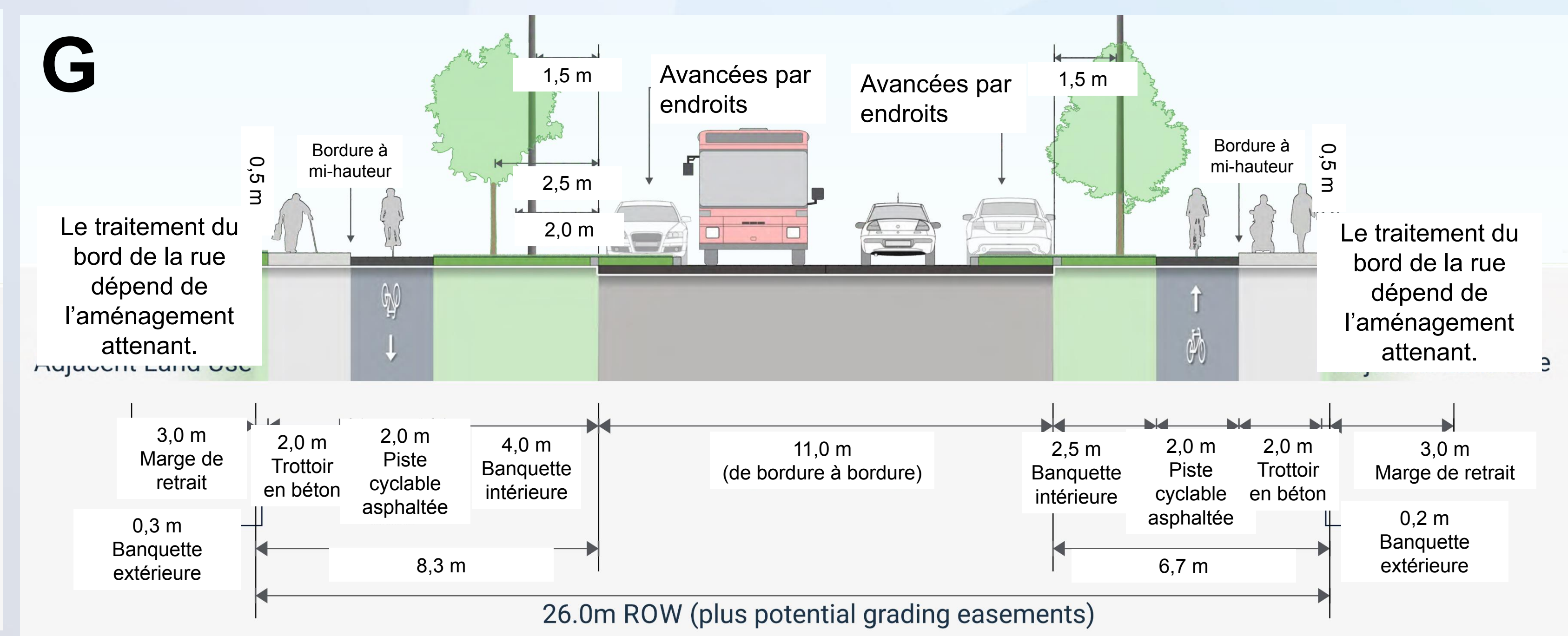
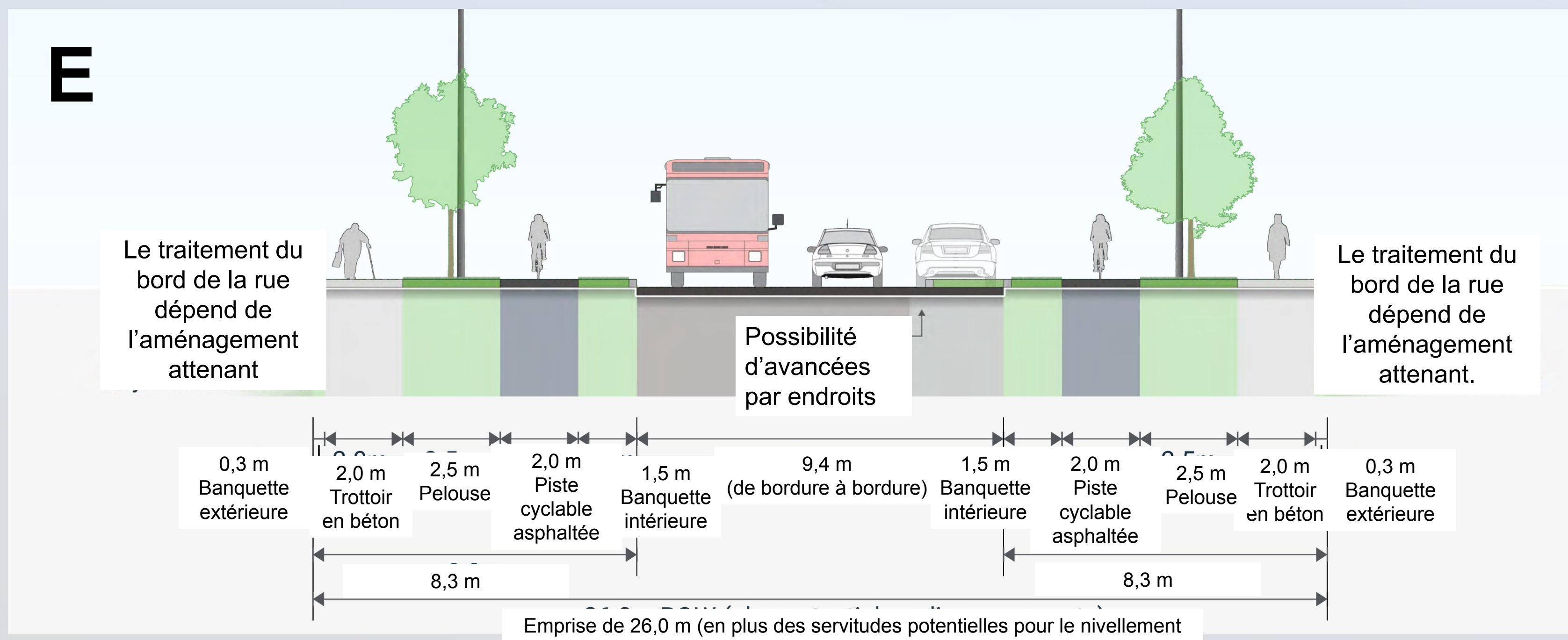
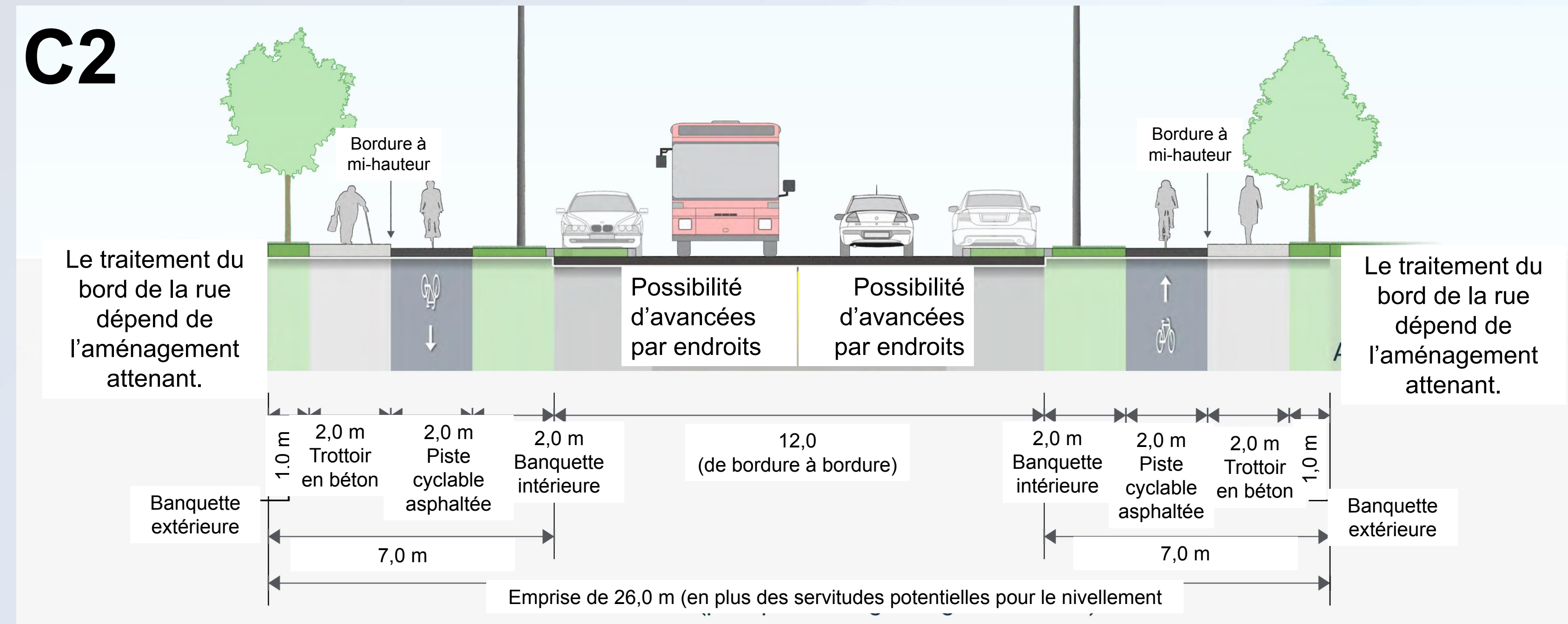
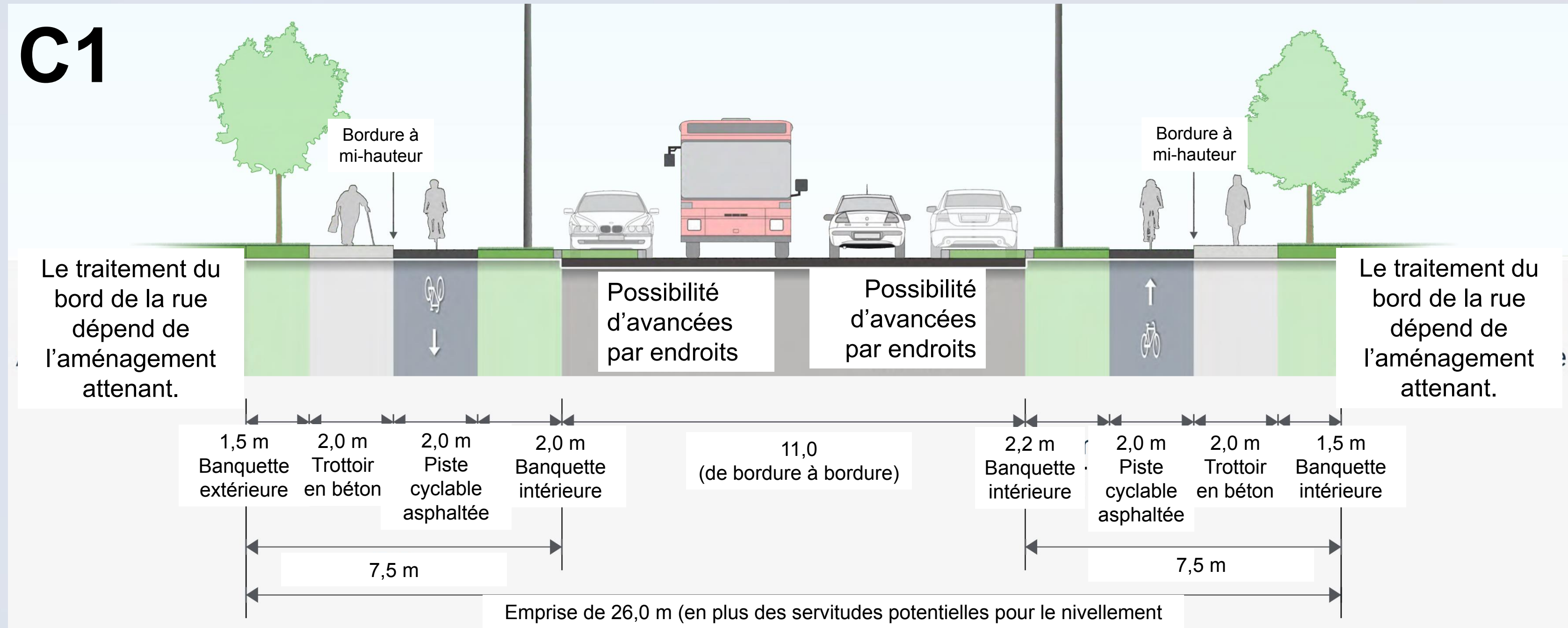
Différents modèles de conception – rue Stittsville Main

Nous avons évalué six (6) modèles de conception différents (soit les solutions A à F) afin de déterminer le modèle de conception préliminaire privilégié pour la rue Stittsville Main. Dans deux (2) de ces modèles, on a apporté une légère modification; il s'agit des solutions de rechange « A1 et A2 » et « C1 et C2 ». Elles sont représentées sur cette page et dans les deux maquettes suivantes.



Étude d'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et du prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant)

Différents modèles de conception – rue Stittsville Main (suite)



Étude d'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et du prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant)

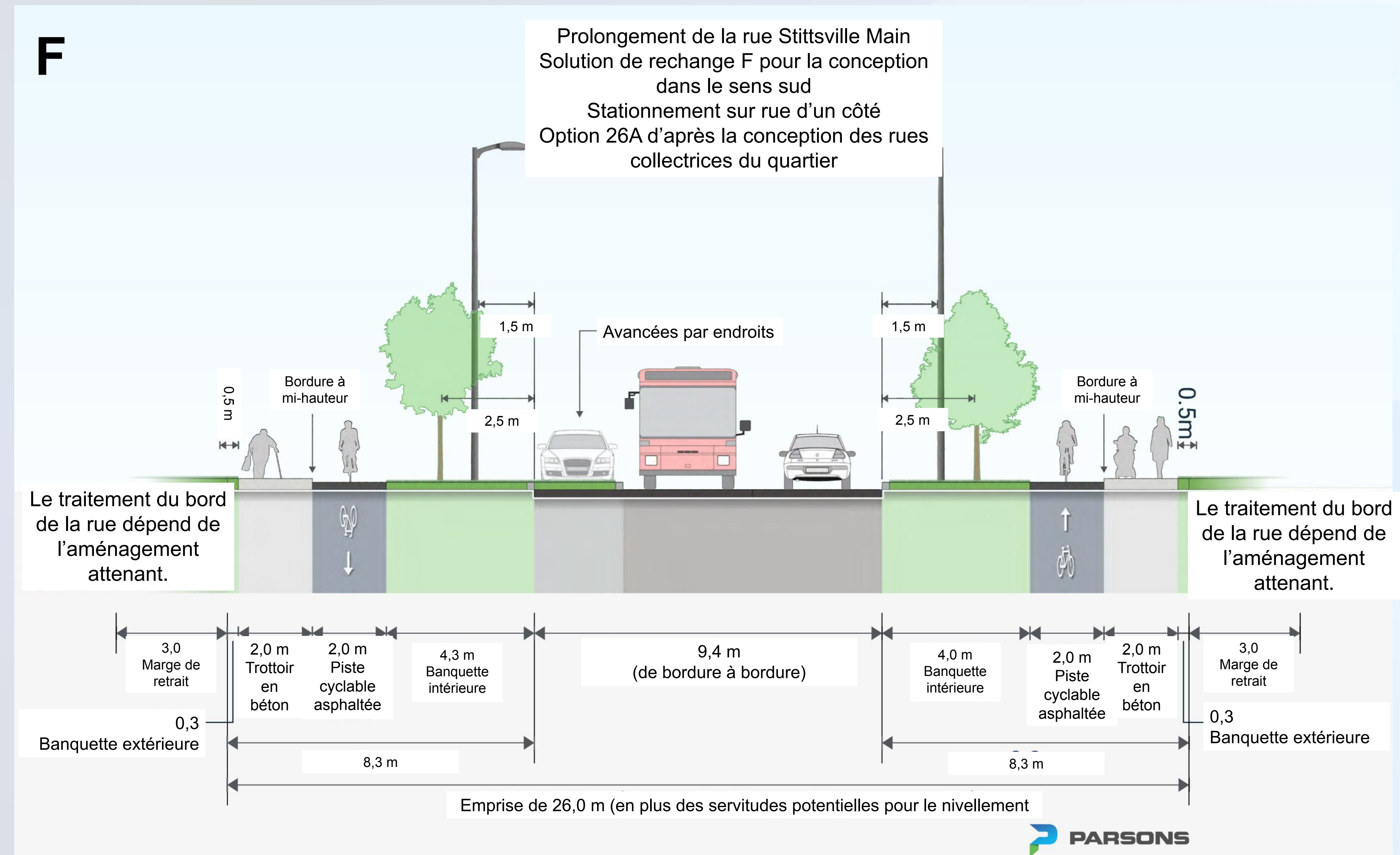
Modèle de conception recommandé – rue Stittsville Main

Modèle de conception préliminaire privilégié

Caractéristiques de la section transversale proposée

- Une voie de déplacement dans chaque sens
- Éléments de la conception pour la « modération de la circulation »
- Banquette intérieure large pour planter des arbres et améliorer le paysage
- Avancées de trottoir en alternance pour le stationnement sur le côté (~35 places au total)
- Voies cyclables de 2 m dans un seul sens
- Trottoirs de 2 m des deux côtés
- Option pour un délinéateur de bordure de rue à mi-hauteur ou pour des infrastructures séparées

Le modèle de conception préliminaire privilégié correspond à la **solution F**, qui offre la meilleure occasion combinée de modérer la circulation, de faire pousser des arbres sur le bord des rues et de séparer les usagers du transport actif.



Étude d'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et du prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant)

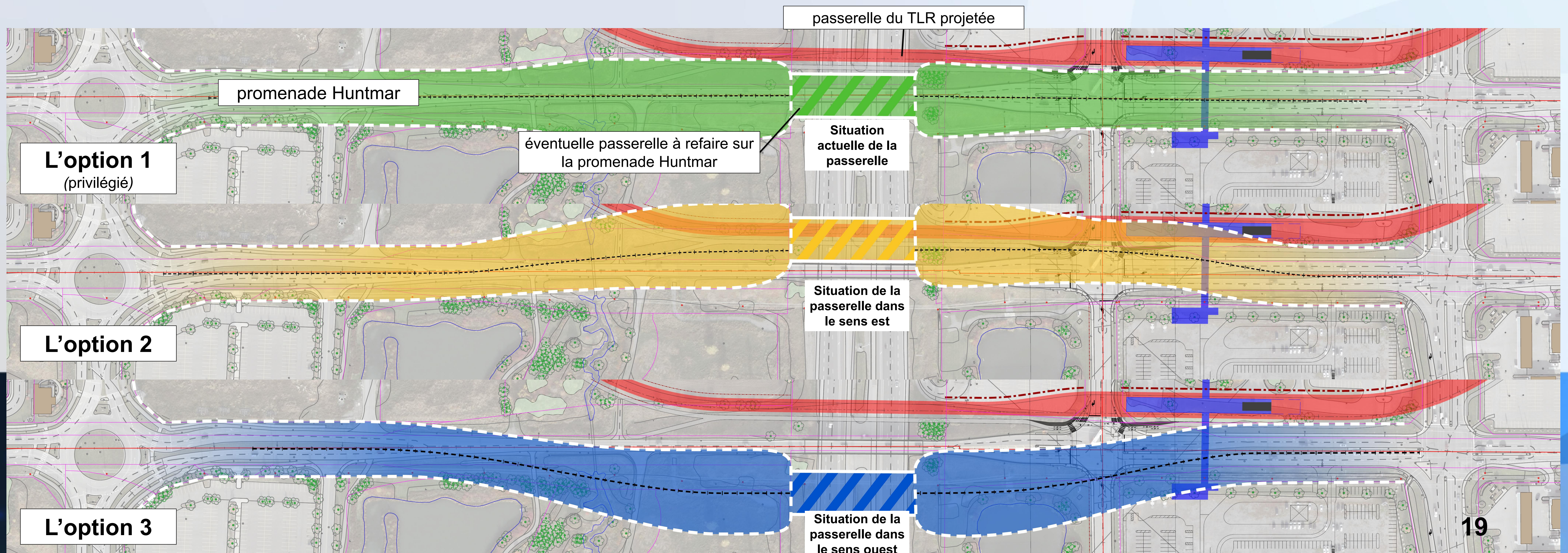
Choix de tracé pour la passerelle de la promenade Huntmar à la hauteur de l'autoroute 417

Nous avons évalué trois options pour le tracé de la passerelle de la promenade Huntmar à la hauteur de l'autoroute 417 :

1. Suivre l'emprise existante et l'élargir de part et d'autre dans les cas nécessaires.
2. Prolonger le tracé vers l'est.
3. Prolonger le tracé vers l'ouest.

L'option 1 correspond au tracé privilégié puisqu'elle :

- profite de l'emprise existante;
- évite de produire des répercussions sur les lignes de transport de l'électricité à haute tension à l'ouest;
- évite de produire des répercussions sur les infrastructures de gestion des eaux pluviales à l'ouest;
- évite de produire des répercussions sur une conduite d'eau principale de grand diamètre à l'ouest;
- laisse de la place pour une éventuelle passerelle de transport actif à l'est, entre la passerelle projetée à refaire sur la promenade Huntmar et la passerelle du TLR projetée.



Étude d'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et du prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant)

Choix de tracé dans la rue Stittsville Main

Nous avons évalué deux options pour le tracé de la rue Stittsville Main :

- A. Suivre le tracé routier non ouvert à la circulation et le recouper avec l'avenue Derreen au nord; le prolonger dans le sens est en direction de l'avenue Robert-Grant.
- B. Suivre un tracé « traversant », dans le sens diagonal en direction de l'avenue Robert-Grant.

L'**option A** correspond au tracé privilégié puisqu'elle :

- évite de produire des répercussions sur les projets d'aménagement résidentiel actifs;
- profite de la zone routière non ouverte à la circulation;
- prévoit une liaison efficace avec l'avenue Derreen;
- prévoit une liaison projetée dans le sens ouest avec les terrains à aménager éventuellement à l'ouest de la zone routière non ouverte.

Les tracés évalués sont représentés dans l'image ci-contre.



Étude d'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et du prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant)

Choix pour l'intersection de la rue Stittsville Main

Nous avons évalué les options pour l'intersection de la rue Stittsville Main à l'angle du chemin Maple Grove et de l'avenue Derreen; les intersections dotées de panneaux d'arrêt, les carrefours à feux et les carrefours giratoires sont les choix qui s'offrent à nous.

La méthode recommandée pour l'**intersection du chemin Maple Grove correspond à une intersection dotée de panneaux d'arrêt** pour les raisons suivantes :

- Les justifications pour installer des feux de circulation ne sont pas respectées.
- Un carrefour giratoire obligerait à prévoir une plus grande superficie et se répercuterait sur le bassin de gestion des eaux pluviales et sur les sentiers polyvalents.
- Un carrefour giratoire obligerait à faire l'acquisition de terrains dans les lots résidentiels existants et proposés.
- La méthode recommandée permet d'aménager efficacement des passerelles pour le transport actif sur le sentier polyvalent aménagé le long du chemin Maple Grove.

La méthode recommandée pour l'**intersection de l'avenue Derreen est un carrefour giratoire** pour les raisons suivantes :

- Il y a de la place pour aménager un carrefour giratoire.
- Il s'agit d'un portail communautaire efficace et d'un bon élément pour modérer la circulation.
- Cette méthode fonctionne de pair avec le carrefour giratoire proposé pour l'avenue Robert-Grant.

Étude d'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et du prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant)

Choix pour l'intersection de la promenade Huntmar

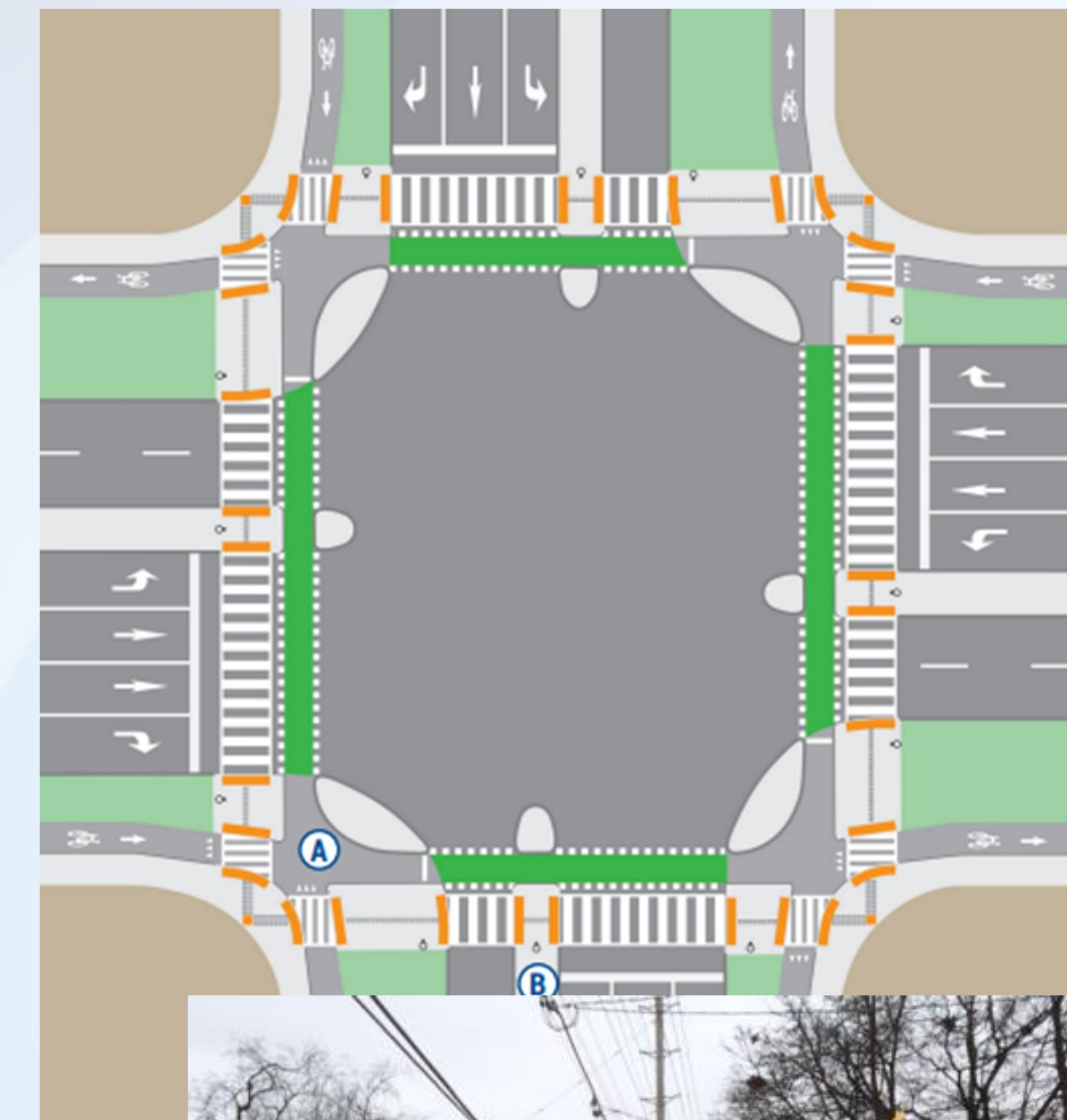
Nous avons évalué les options pour l'intersection des rues principales le long de la promenade Huntmar; les intersections dotées de panneaux d'arrêt, les carrefours à feux et les carrefours giratoires sont les choix qui s'offrent à nous.

La méthode recommandée pour toutes les intersections correspond à des **intersections dotées de feux** pour les motifs suivants :

- Les justifications pour l'installation de feux de circulation sont respectées.
- Les carrefours giratoires obligerait à prévoir une plus grande superficie et à faire l'acquisition de terrains sur les aménagements existants.
- Les carrefours giratoires ne sont pas prévus dans les plans d'aménagement ni dans les plans des lotissements voisins.
- Il existe déjà des intersections dotées de feux de circulation sur le boulevard Cyclone Taylor et sur la promenade Palladium, et il est avantageux d'assurer l'uniformité dans ce tronçon de la promenade Huntmar.
- On a l'occasion de faire de chaque intersection une intersection protégée conformément au Guide de conception des intersections protégées de la Ville.

ottawa.ca/fr/guide-de-conception-des-intersections-protegees

Intersection protégée



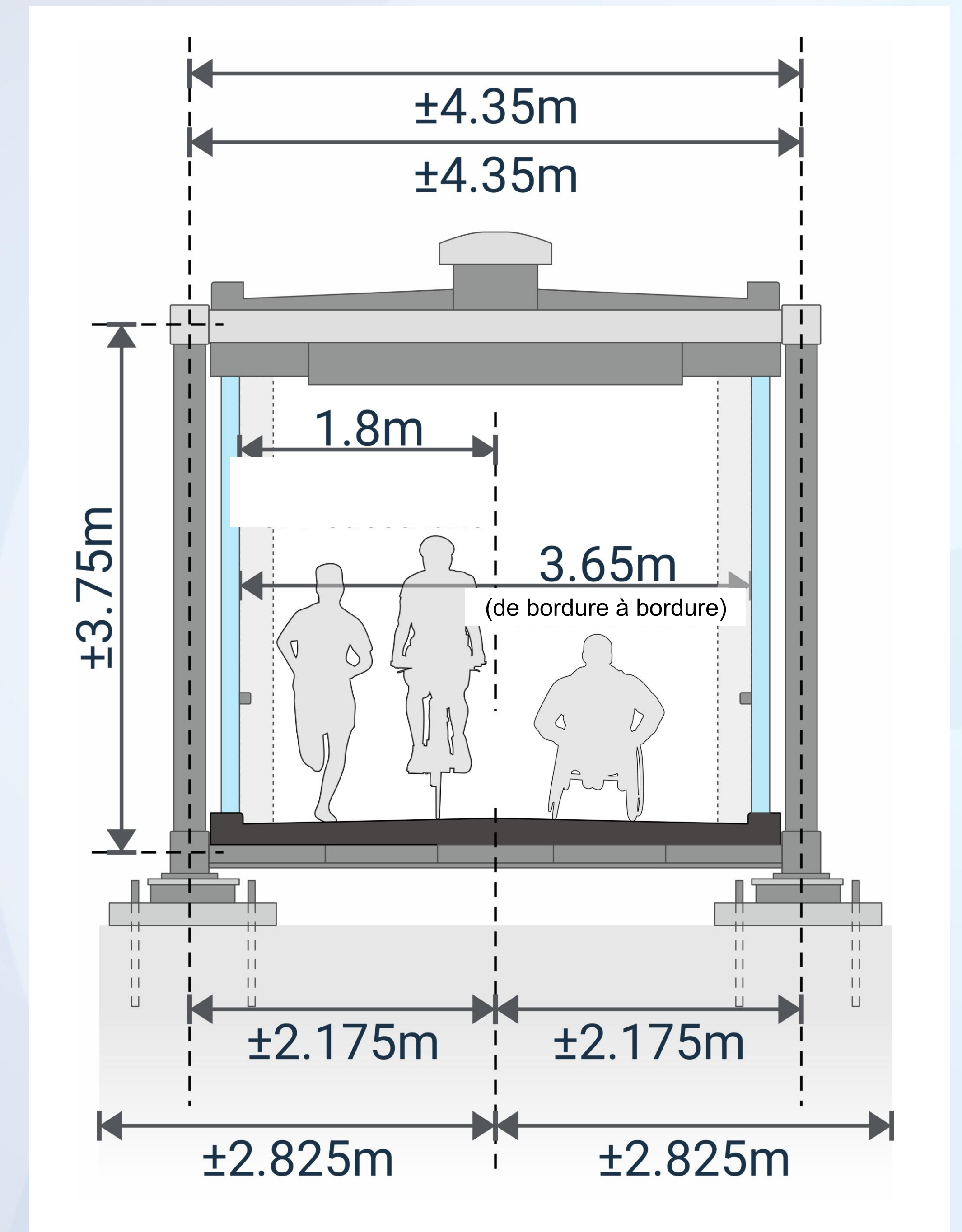
Étude d'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et du prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant)

Possibilité d'aménager une passerelle de transport actif

Cette étude a permis de constater qu'on a l'occasion de réaliser un projet nécessaire et opportun en aménageant une passerelle de transport actif (TA) enjambant l'autoroute 417 pour les motifs suivants :

- Puisque le calendrier de la nouvelle passerelle de la promenade Huntmar à aménager comme rue complète n'est pas établi et parce qu'il s'agira d'un investissement considérable, une passerelle de TA constituerait une liaison hâtive pour les piétons et les cyclistes, ce qui éviterait d'attendre la réalisation de ces travaux.
- On peut construire la passerelle de TA dans l'espace qui sera disponible entre la passerelle du TLR planifiée et la nouvelle passerelle proposée sur la promenade Huntmar à aménager comme rue complète.

L'image ci-contre représente la section transversale proposée et les dimensions de la passerelle de TA.



Étude d'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et du prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant)

Processus d'acquisition des terrains

La mise en œuvre de ce projet obligera la Ville à faire l'acquisition de terrains. Les détails des besoins en terrains seront confirmés au moment où le projet sera soumis à la conception détaillée, à un moment donné. Le processus d'acquisition des terrains ne sera pas lancé tant que le financement du projet et les détails de la conception n'auront pas été confirmés. La Ville d'Ottawa interviendra directement auprès des propriétaires fonciers visés pendant tout le processus subséquent, conformément à la Politique sur l'acquisition des biens-fonds.

La Ville a le pouvoir de faire l'acquisition de terrains dans le cadre de la mise en œuvre du Plan officiel d'Ottawa, ainsi que de la *Loi de 2001 sur les municipalités*, de la *Loi sur l'expropriation*, de la *Loi de 1999 sur la ville d'Ottawa* et de la *Loi sur le développement du logement*. Voici les grands aspects du processus d'acquisition :

- **Affectation** : Dans certains cas, la Ville peut faire l'acquisition de propriétés ou de droits de propriété à titre de condition d'approbation d'une demande d'aménagement.
- **Négociation** : C'est la méthode privilégiée par la Ville pour l'obtention de droits de propriété, où les modalités sont acceptables pour les deux parties.
- **Expropriation** : Cette méthode est utilisée, conformément aux lois et règlements applicables, lorsque les négociations sont infructueuses ou qu'il devient urgent de respecter le calendrier des travaux.
- **Valeur marchande actuelle** : Toutes les acquisitions de propriétés doivent faire l'objet d'une évaluation selon la valeur marchande courante, qui est effectuée par un professionnel indépendant du secteur immobilier ou par un évaluateur qualifié faisant partie du personnel de la Ville.
- **Optimisation** : Les rapports d'évaluation reposent sur l'« optimisation » de la propriété. Une fois l'évaluation terminée, un rapport présentant les conclusions de l'estimation est remis au propriétaire.
- **Équité** : Le premier objectif de la Ville, c'est que les propriétaires fonciers soient indemnisés de manière équitable et que leurs droits soient respectés et protégés. Dans le processus d'acquisition, la négociation et l'entente mutuelle sont des priorités.

Étude d'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et du prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant)

Prochaines étapes

Dans la foulée de cette consultation auprès des intervenants, l'équipe chargée de l'étude se penchera sur les commentaires de tous et affinera les modèles de conception préliminaires privilégiés. À l'automne, le plan préliminaire recommandé sera déposé, de concert avec l'évaluation des répercussions et les recommandations de l'étude, à la deuxième consultation publique. Puis, le Plan recommandé sera finalisé et il sera présenté au Comité des transports. Lorsque le Comité et le Conseil municipal l'auront approuvé, le Rapport de l'étude environnementale sera finalisé et sera publié pour que le public puisse en prendre connaissance pendant 30 jours.

Vous voudrez bien noter les commentaires ou les inquiétudes que vous souhaitez faire étudier et les adresser à la Ville en répondant au sondage publié sur le site Web du projet.

Pour de plus amples renseignements sur ce projet, vous pouvez consulter le site Web de la Ville (Ottawa.ca/promenadehuntmarstittsvillemain).

Veillez adresser vos commentaires et vos questions à :

Katarina Cvetkovic, ing.
Gestionnaire principale de projet, Planification des transports
Direction générale de la planification, de l'immobilier et du développement économique, Ville d'Ottawa
Courriel : Katarina.Cvetkovic@ottawa.ca
Téléphone : 613-580-2424, poste 22842

Vos commentaires sont essentiels au succès de cette étude.

Merci de votre participation!