

Étude de l'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 deuxième et dernière consultation publique sur l'Étude de l'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar et du prolongement de la rue Stittsville Main.

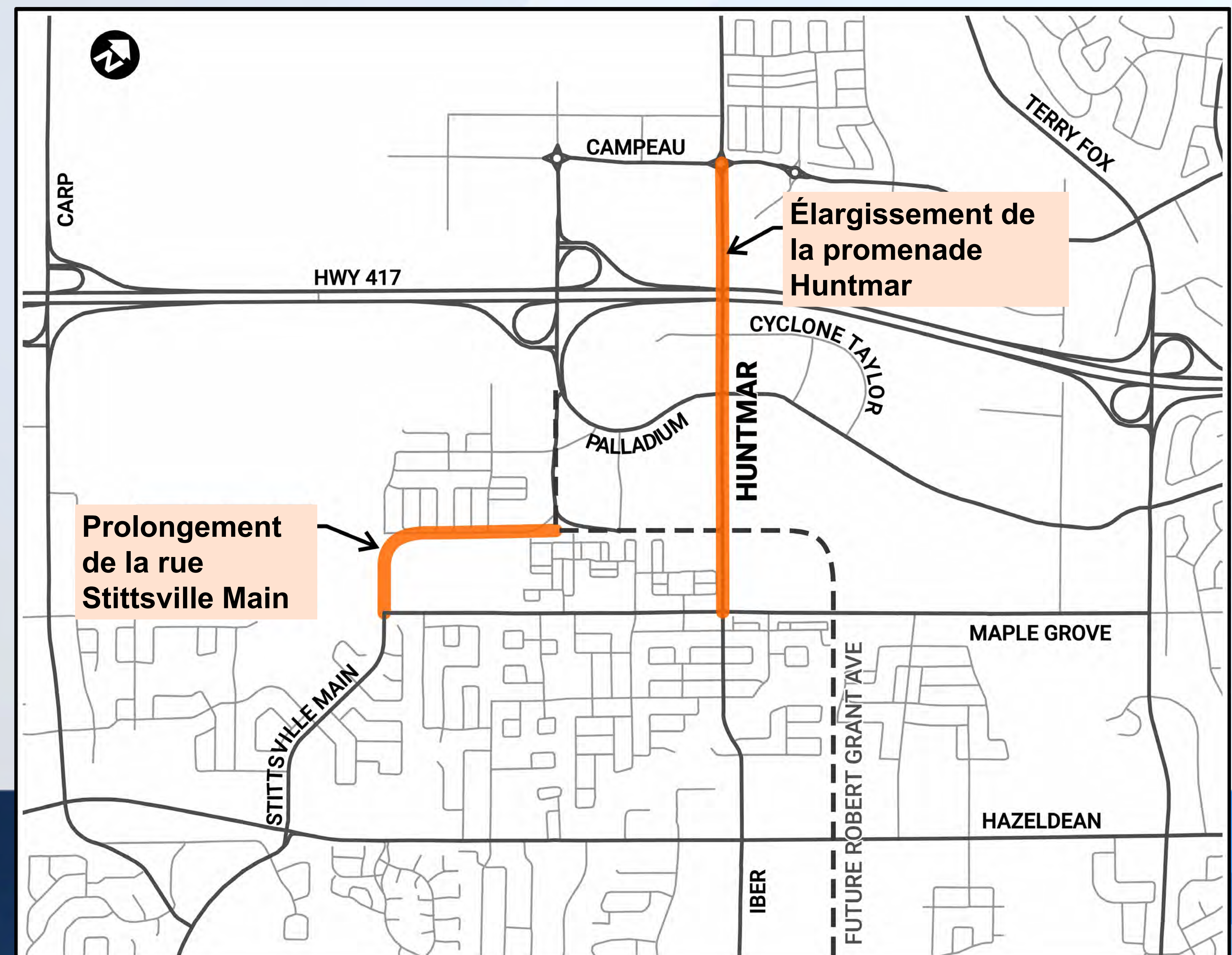
Les limites du projet d'élargissement de la promenade Huntmar commencent à la promenade Campeau dans le nord et s'étendent jusqu'au chemin Maple Grove dans le sud (soit environ 1,7 km). Les limites du prolongement de la rue Stittsville Main commencent au chemin Maple Grove et s'étendent jusqu'à l'avenue 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 31 janvier et le 23 février 2023**, des commentaires sur l'information présentée dans cette séance, notamment sur le plan et la conception fonctionnelle recommandés.

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

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



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 située sur un territoire non cédé de la nation hôte Anishinabe Algonquine.
- Les peuples de la Nation Anishinabe Algonquine vivent sur ce territoire depuis des millénaires.
- Aujourd'hui, Ottawa compte environ 40 000 membres des Premières Nations, Inuits et Métis.
- La communauté autochtone d'Ottawa est diverse et représente de nombreuses nations, langues et coutumes.
- La Ville rend hommage au territoire des premiers peuples, ainsi qu'à l'ensemble des membres des Premières Nations, des Inuits et des Métis d'Ottawa, de même qu'à leurs précieuses contributions passées et présentes à ce territoire

Étude de l'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)

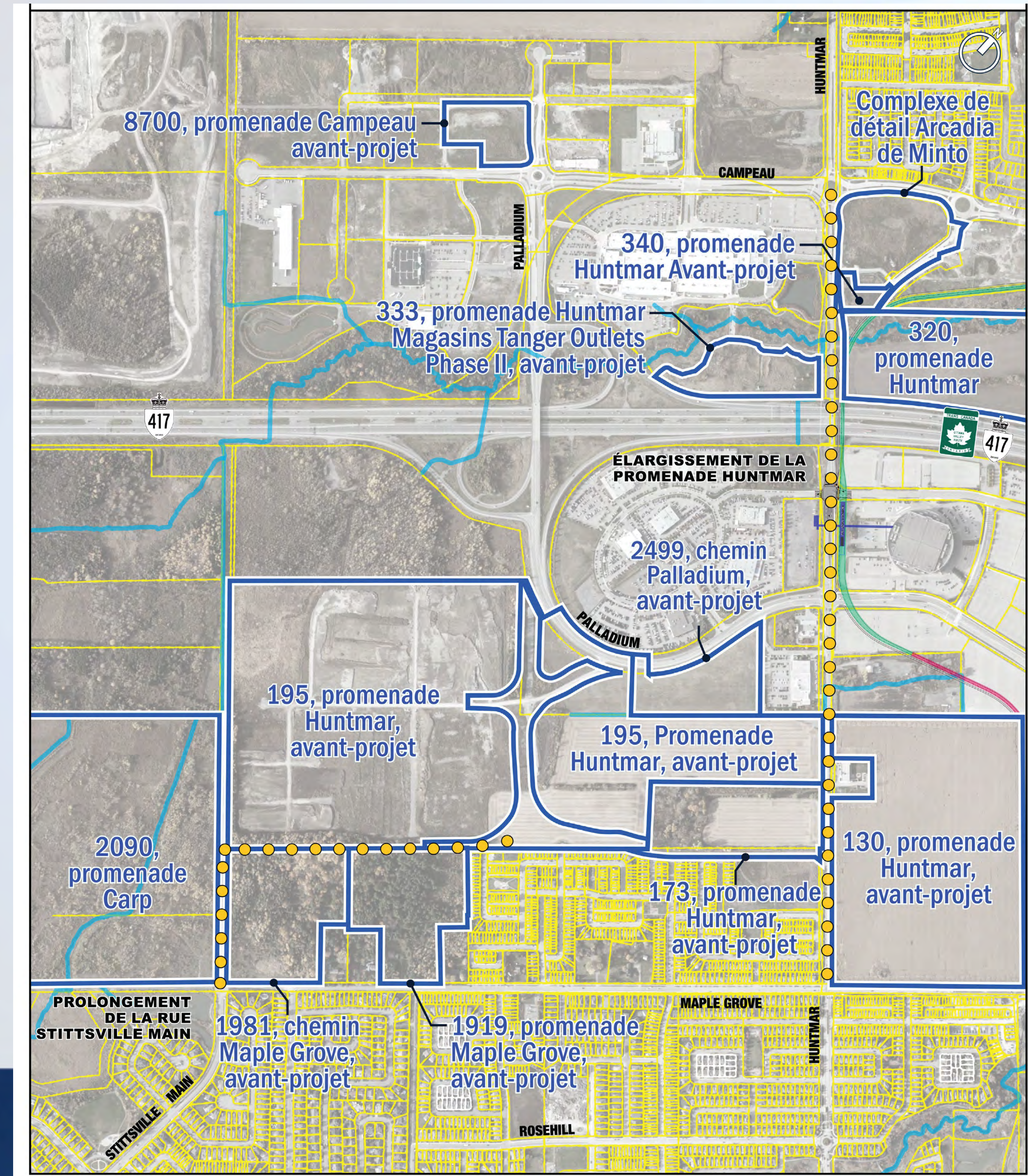
Objectifs de l'étude

- **Analyser** les améliorations à apporter à la promenade Huntmar pour tous les modes de transport (dont la passerelle enjambant l'autoroute 417) et pour le prolongement de la rue Stittsville Main, à aménager dans un cas comme dans l'autre sur des rues complètes.
- **Aménager** tous les modes de transport en prévoyant, pour les déplacements à pied, à vélo, dans les transports en commun, en voiture et en camion, des fonctions accessibles et compatibles avec les aménagements environnants et les collectivités en développement.
- **Consulter** de nombreux intervenants; réunir et analyser les commentaires.
- **Coordonner** les travaux avec les aménagements du secteur et des modèles de conception préliminaires pour le prolongement du TLR et l'extension planifiée de l'avenue Robert-Grant.
- **Établir** les exigences de l'emprise et les estimations des coûts du projet.
- **Préparer** le plan recommandé et le rapport environnemental du projet.

Aire de l'étude

Promenade Huntmar – Il existe différents aménagements le long du couloir, dont le Centre Canadian Tire, des commerces de détail, des bureaux, des pôles d'emploi, les logements, une école privée et les terrains vacants que l'on prévoit d'aménager.

Rue Stittsville Main – Ce couloir est cerné essentiellement par des terrains vacants que l'on prévoit d'aménager pour des complexes résidentiels.



Étude de l'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.

À la fin des travaux, cette étude regroupera 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.

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.

Consultation

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/PromenadeHuntmarStittsvilleMain
- 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-hiver 2023
Plan recommandé soumis au Comité des transports	Automne 2023
Période d'examen public de 30 jours du Rapport de l'étude environnementale (REE)	Printemps 2023



Étude de l'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 est très favorable à l'idée de construire les deux couloirs pour en faire des rues complètes, dotées de trottoirs accessibles, de voies cyclables et de commodités pour les transports en commun.
- On est très favorable à l'idée d'aménager une passerelle sécuritaire de transport actif enjambant l'autoroute 417.



- 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 rehausser le paysagement et planter des arbres dans les deux couloirs.
- On est favorable à la priorisation de la durabilité dans les modèles de conception, en tenant compte de l'expérience offerte aux utilisateurs du point de vue des dérèglements climatiques projetés.
- Liaisons pour tous les modes de transport à destination et au départ des zones à aménager.
- Questions sur les délais dans lesquels le projet peut être réalisé et sur l'échelonnement des phases des travaux.

Étude de l'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)

Besoins et possibilités

Promenade Huntmar

Il faut :

- prévoir d'accroître la capacité dans les déplacements afin de tenir compte de la croissance et du développement des collectivités environnantes;
- améliorer la passerelle enjambant l'autoroute 417, notamment en prévoyant la possibilité de mettre rapidement en œuvre une passerelle pour le transport actif;
- préserver la fonction de l'artère assurant la liaison entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove, avec une passerelle enjambant l'autoroute 417.

Rue Stittsville Main

Il faut :

- mettre en œuvre une route collectrice principale pour servir les nouveaux complexes aménagés et assurer la liaison entre les collectivités et le réseau de transport existant et le réseau projeté.

On a la **possibilité** de concevoir les deux routes pour en faire des rues saines et complètes, en mettant en valeur l'accessibilité, le transport actif et les transports en commun.

Solutions recommandées

Après avoir évalué toutes les solutions de rechange raisonnables pour les deux couloirs et après avoir tenu compte des **besoins et des possibilités** présentées, on a reconfirmé les solutions privilégiées présentées dans le PDT de 2013.

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

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

La solution privilégiée pour la **passerelle de la promenade Huntmar et de l'autoroute 417** consiste à remplacer l'ouvrage existant par un seul et même pont à l'endroit où se trouve cet ouvrage et à permettre d'aménager rapidement une passerelle pour le transport actif.



Arterial - Existing	—	Artère - Établie
Arterial - Future (alignment defined)	- - - - -	Artère - Future (alignement déterminée)
Major Collector - Existing	—	Grande collectrice - Établie
Major Collector - Future	- - - - -	Grande collectrice - Future
Collector - Existing	—	Collectrice - Établie
Collector - Future	- - - - -	Collectrice - Future
River Crossing (corridor undefined)	- - - - -	Traversée de rivière (couloir non défini)

Approche des rues complètes



Le plan recommandé pour la promenade Huntmar et la rue Stittsville Main reprend l'approche adoptée par la Ville pour l'aménagement 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, par exemple dans le cadre de ce projet.
- Toutes les rues peuvent être complètes; les recommandations spécifiques peuvent toutefois varier selon le contexte.

Étude de l'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)

Esthétique urbaine et aménagement de l'espace

Le nouveau Plan officiel 2022 de la Ville fait état des « carrefours » et des « couloirs » qui existent dans l'aire de l'étude. Ces désignations ont guidé la conception du plan recommandé pour la promenade Huntmar.

Essentiellement, la désignation de carrefour porte sur les terrains de la promenade Palladium (Centre Canadian Tire), et par conséquent, la conception de cette zone doit tenir compte :

- de la priorité consacrée aux stations de transport en commun rapide planifiées ou existantes;
- des diverses fonctions et des vocations mixtes;
- de la plus grande densité dans l'aménagement;
- de l'amélioration de la connectivité des transports en commun;
- des grands pôles d'emploi.

La désignation de couloir (mineur) porte elle aussi sur la promenade Huntmar, et par conséquent, la conception de ces zones doit tenir compte :

- des bandes de terrain lisérant les rues spécifiées, en prévoyant une plus grande densité dans l'aménagement et différentes vocations;
- des quartiers plus denses que les quartiers environnants, mais du moins grand nombre de carrefours.

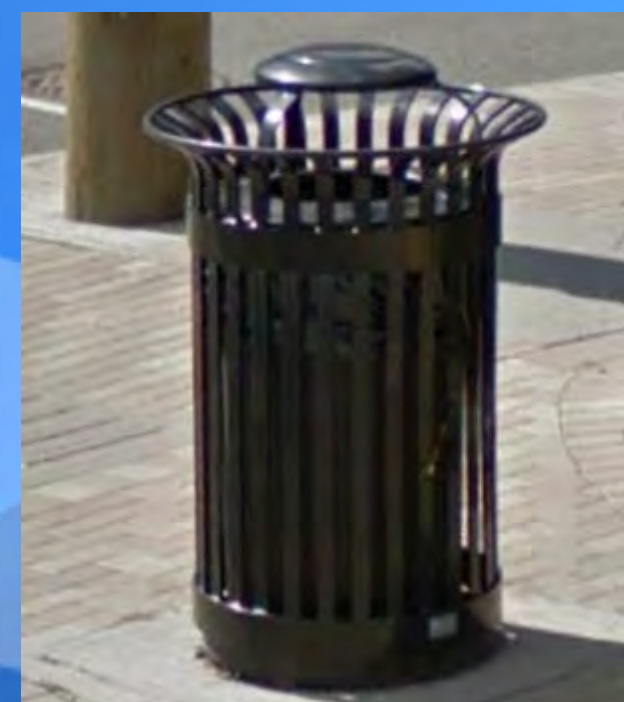
Nous avons l'occasion d'aménager un espace pour en rehausser l'expression et préserver l'esthétique urbaine. La trousse d'outils à consulter pour l'aménagement de ces espaces pourrait comprendre :

- des panneaux d'orientation;
- des surfaces distinctives;
- des bancs publics;
- un éclairage adapté aux piétons;
- des œuvres d'art public;
- des bacs à ordures et à matières recyclables.

La trousse d'outils pour l'aménagement de l'espace comprend le paysagement et les arbres à planter pour créer de l'ombre. Voici ce que comprend la stratégie de paysagement du plan recommandé.

Stratégie de paysagement

La stratégie de paysagement tiendra compte de ce qui est adapté au contexte de la rue et de la consultation des Services forestiers de la Ville. Sur la promenade Huntmar en particulier, on a prévu de paysager de vastes zones de plantation dans les banquettes. Au « portail » de la zone du « carrefour » non loin du Centre Canadian Tire, on fera appel au paysagement pour désigner l'espace. Dans toute la mesure du possible, on rehaussera le paysagement pour offrir des zones d'ombre et un abri aux utilisateurs.



Considérations essentielles dans la conception

Voici les considérations essentielles dans la conception des travaux d'aménagement qui sont entrées en ligne de compte dans l'élaboration du plan recommandé :

- conception sécuritaire, équitable et accessible, en tenant compte de tous les modes de transport et de tous les utilisateurs;
- connectivité des infrastructures piétonnes et cyclables;
- opérations et niveaux de service des transports, infrastructures de transport en commun;
- aménagements environnants et aménagements projetés;
- esthétique urbaine, dont la désignation de « carrefour »;
- dérèglements climatiques
- coordination avec les modèles de conception fonctionnelle existants pour le TLR et pour la station Palladium;
- aménagements paysagers et urbains;
- gestion des eaux pluviales;
- accès et virages;
- modération de la circulation et possibilités d'aménager des places de stationnement;
- respect et protection du contexte de l'environnement naturel;
- emprise et impératifs fonciers.

Dans le plan recommandé, on tient compte des dispositifs provisoires adoptés pour améliorer l'environnement du transport 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 est 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*.

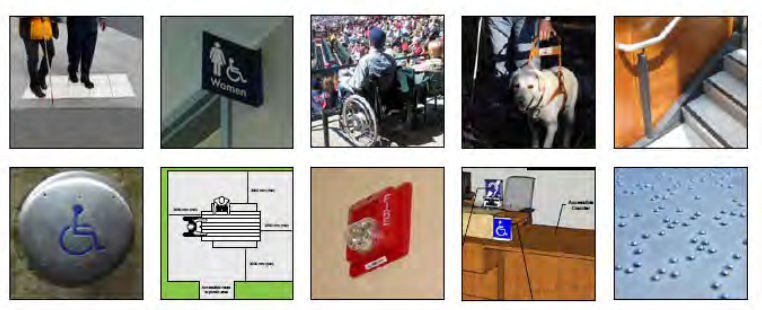
Voici entre autres les principales considérations de la phase de la conception en ce qui a trait à l'accessibilité :

- 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

Normes de conception
accessibles

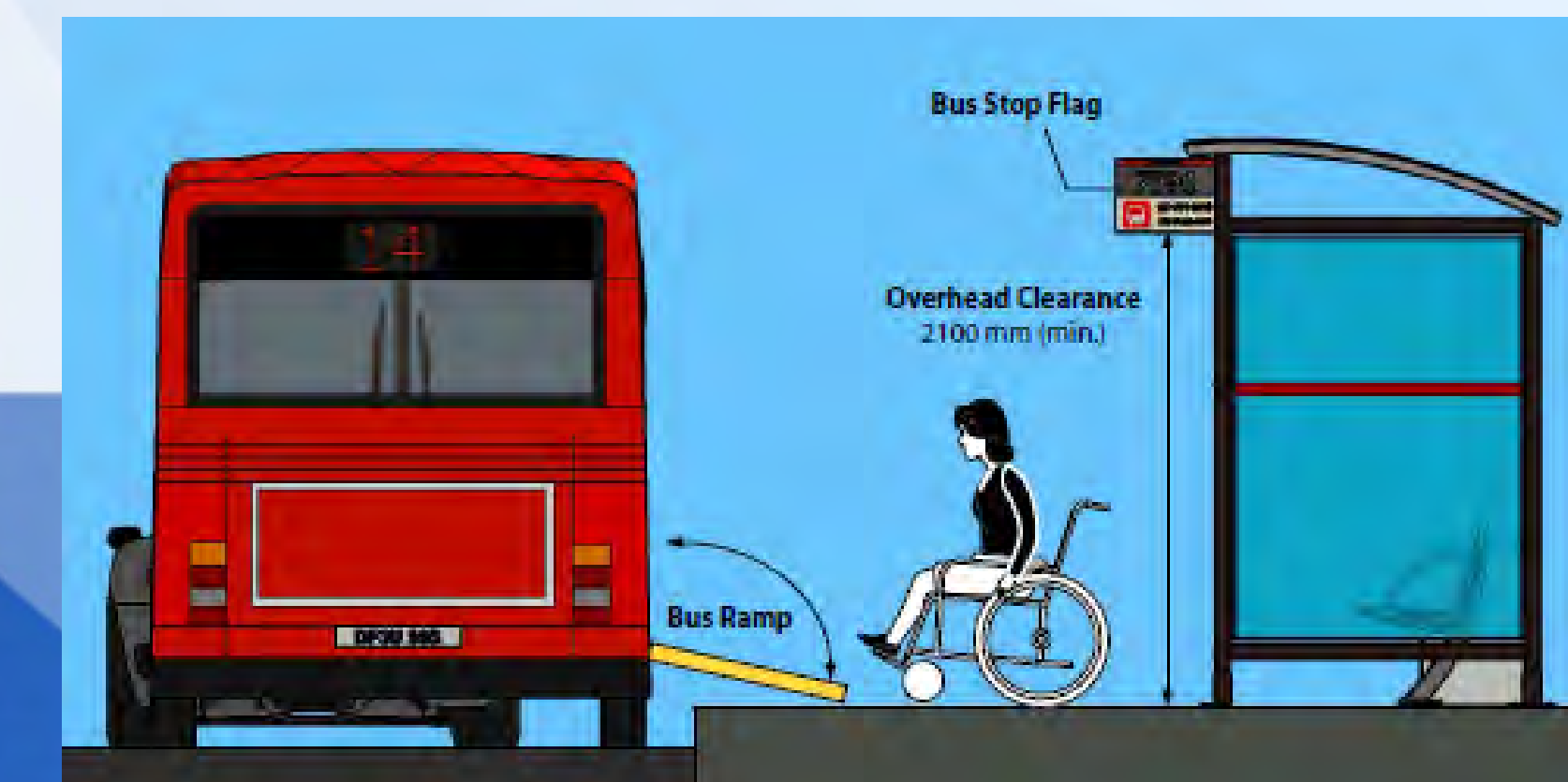


Second Edition, November 2015



ACCESSIBLE CANADA ACT

Loi canadienne sur l'accessibilité



Les avantages du projet

La mise en œuvre de ce projet comporte un certain nombre d'avantages, à savoir :

- **Aménager des rues complètes** qui **tiennent compte des différents besoins en mobilité de tous les résidents, de toutes les entreprises et de tous les visiteurs**.
- Séparer les infrastructures du transport actif, **en améliorant la sécurité** et **en faisant la promotion de la santé publique**.
- **Intégrer les transports et les aménagements**, en assurant la liaison avec les aménagements existants et projetés pour élargir le réseau de transport, dont le prolongement projeté du TLR de Kanata.
- Prévoir une capacité de transport suffisante et offrir des choix modaux multiples; favoriser l'activité économique et **optimiser l'économie**.
- **Protéger l'environnement** grâce à des travaux de conception adaptés au contexte, en portant attention aux infrastructures naturelles environnantes et en tenant compte des possibilités d'**améliorer l'environnement** grâce à la conception du paysagement, notamment en plantant des arbres.

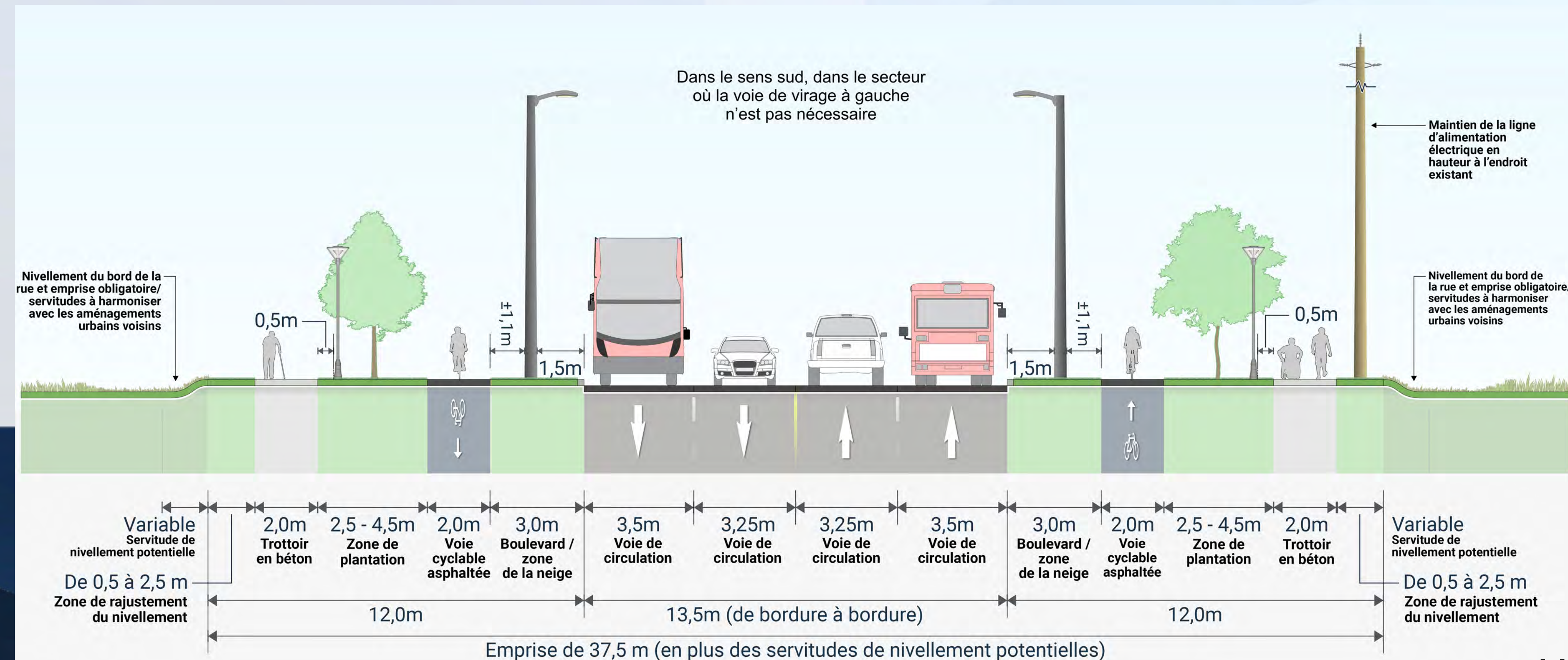


Étude de l'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et du prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant)

Promenade Huntmar – Version provisoire du plan recommandé

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, trottoirs de 2,0 m-2,5 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
- Quais pour les arrêts d'autobus
- Bancs publics



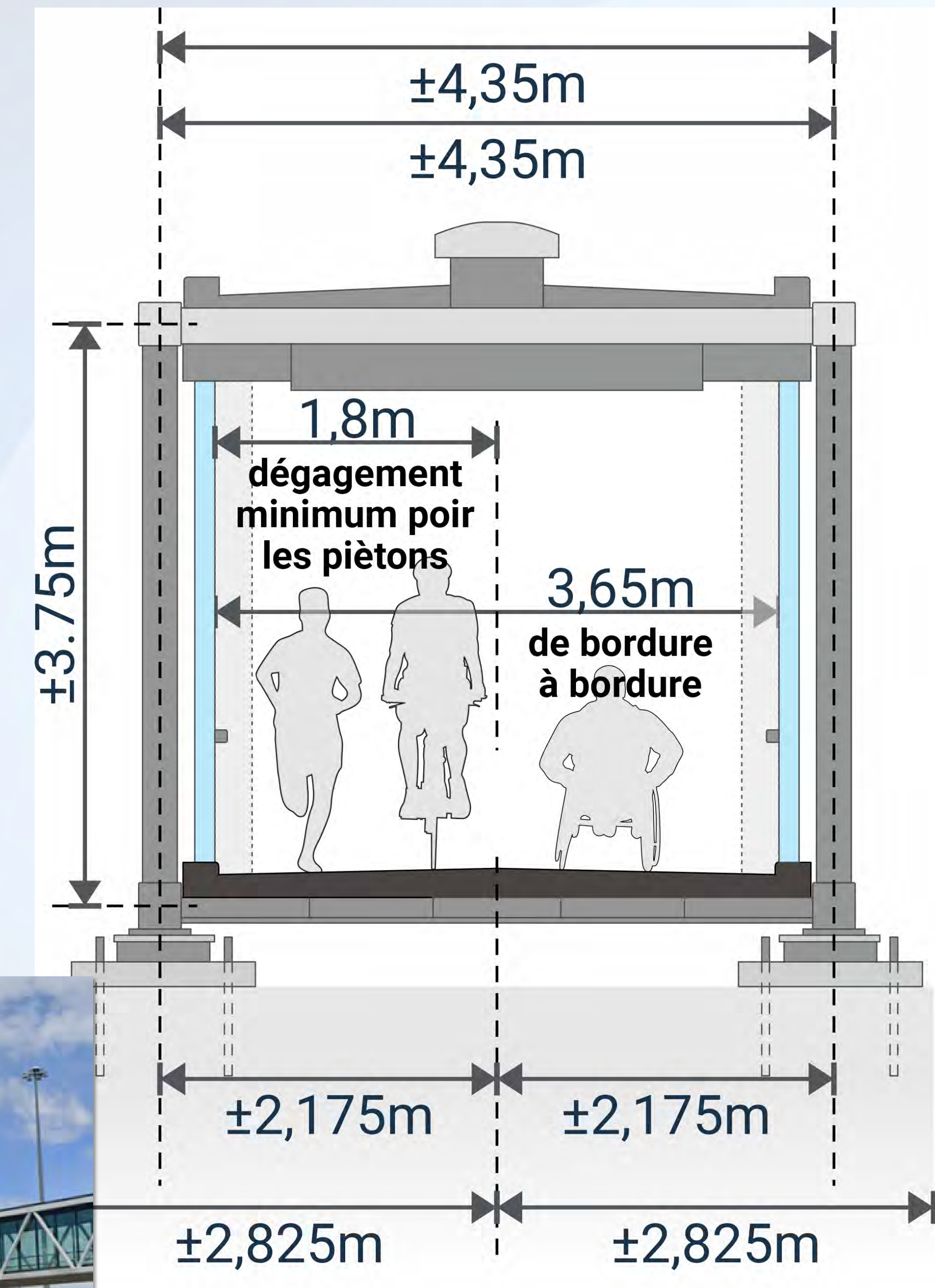
Étude de l'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et du prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant)

Passerelle de transport actif de la promenade – Version provisoire du plan recommandé

L'étude a permis de constater qu'il faudrait construire une passerelle de transport actif (TA) enjambant l'autoroute 417 et qu'on a l'occasion de le faire en s'en remettant aux principes suivants :

- Puisque le délai de réalisation de la passerelle de la nouvelle rue complète de la promenade Huntmar n'est pas fixé et parce qu'il s'agit d'un investissement considérable, une passerelle de TA pourrait constituer une liaison précoce utile pour les piétons et les cyclistes.
- On peut construire la passerelle de TA dans l'espace libre entre le pont planifié du TLR et la nouvelle passerelle proposée pour la rue complète de la promenade Huntmar.

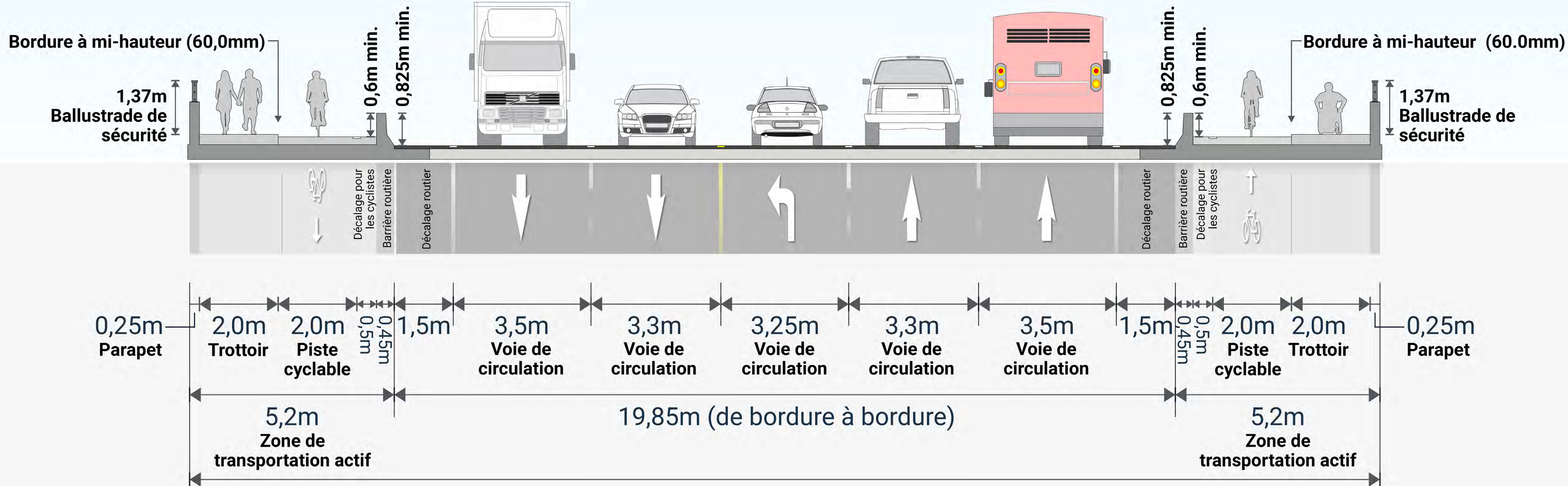
L'image ci-contre fait état de la vue en coupe proposée et des dimensions de la passerelle de TA.



Le pont Max-Keeping à Ottawa

Étude de l'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)

Huntmar : pont aménagé en rue complète – Version provisoire du plan recommandé



Rue Stittsville Main – Version provisoire du plan recommandé

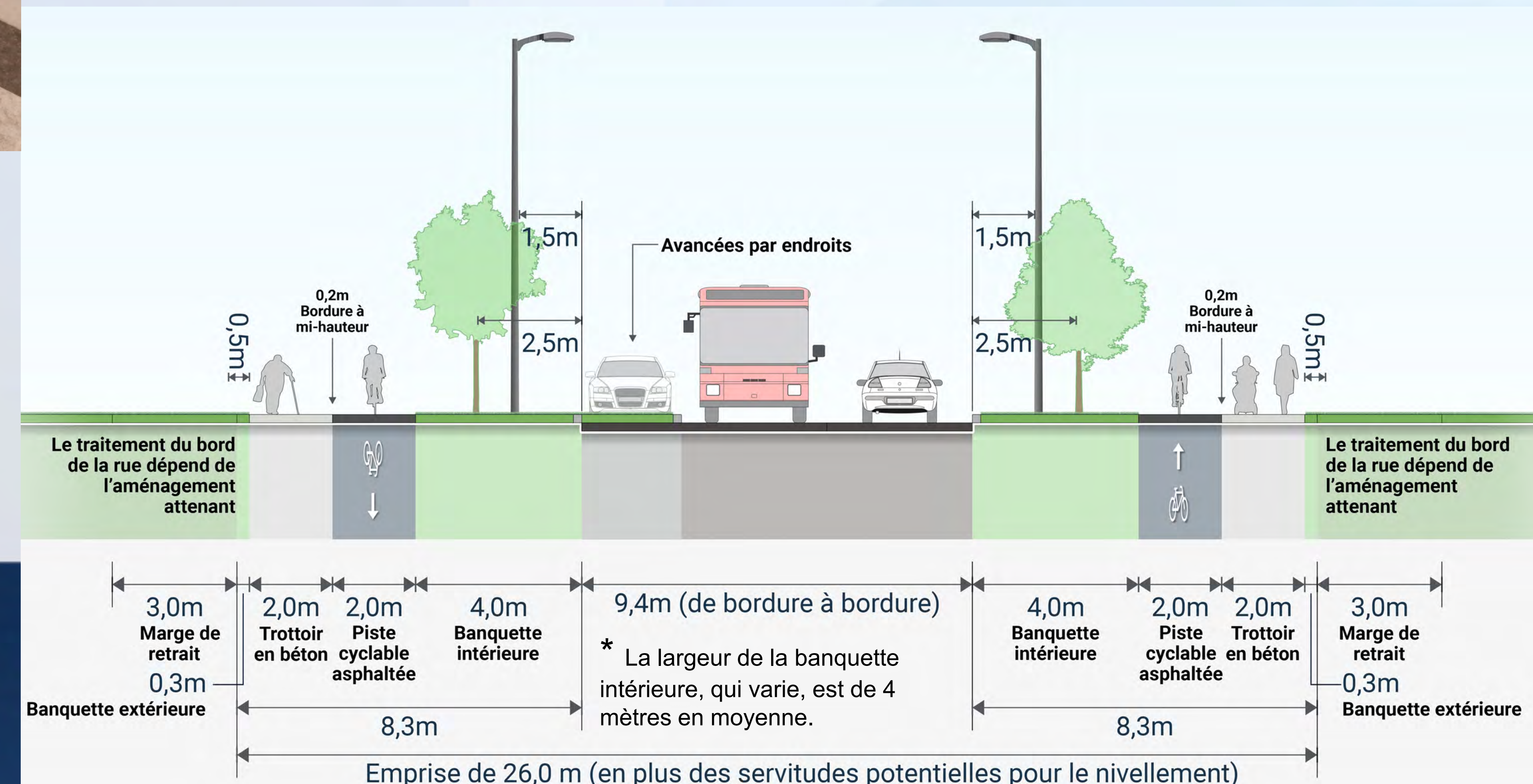


Rendu architectural du plan recommandé pour la rue Stittsville Main

La version provisoire du plan recommandé offre l'occasion de modérer la circulation, de faire pousser des arbres sur le bord des rues et de séparer les usagers du transport actif.

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 paysagement
- 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



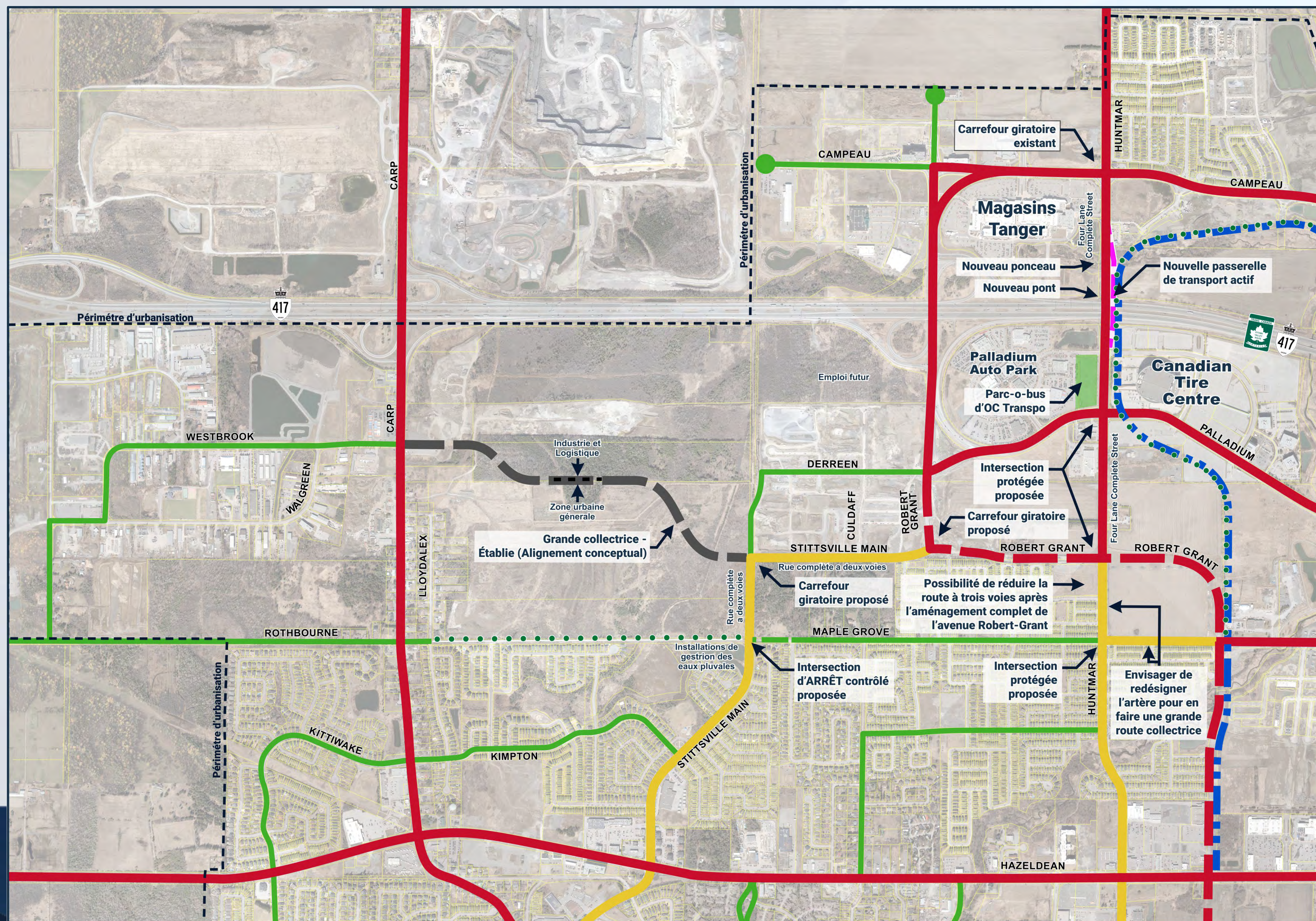
Étude de l'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar (entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove) et du prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert-Grant)

Le prolongement projeté dans le sens ouest jusqu'au chemin Carp

On a la possibilité de planifier le prolongement projeté dans le sens ouest de la route collectrice principale est-ouest entre la rue Stittsville Main et le chemin Carp

Voici les principales considérations de la planification du tracé conceptuel dont il faut tenir compte :

- Connectivité des réseaux dans l'ensemble
- Promotion du nouveau Plan officiel et élargissement du périmètre urbain
- Promotion de la mise à jour du Plan directeur des transports
- Fonction planifiée de toute la liaison routière entre le chemin Carp et l'avenue Robert-Grant
- Intégration avec les projets d'aménagement
- Besoins fonciers supplémentaires
- Effets environnementaux à prendre en compte (étude éventuelle)
- Tracé routier exact (étude éventuelle)








Éléments du plan recommandé

Gestion des eaux pluviales

- La stratégie de gestion des eaux pluviales des deux routes sera mise au point de concert avec les collectivités voisines à aménager.
- Le plan recommandé ne précise pas qu'il faut prévoir des infrastructures de gestion des eaux pluviales hors de l'emprise.
- Les deux couloirs seront dotés d'infrastructures qui se draineront dans le réseau urbain des eaux pluviales, en passant par les égouts pluviaux et les puisards, en plus de prévoir un réseau commun de rétention avant le rejet des eaux.
- La vue en coupe de la zone urbaine tient compte de l'espace à paysager pour réduire le ruissellement des eaux et pour prévoir de protéger contre les eaux de ruissellement les infrastructures piétonnes et cyclables attenantes.

Dérèglements climatiques

En mai 2022, la Ville a publié son rapport sur l'évaluation de la vulnérabilité et des risques climatiques, dont l'objectif consistait à recenser les risques climatiques majeurs à Ottawa. Le plan recommandé tient compte des dérèglements climatiques, puisque l'avant-projet fait état de tous les impacts climatiques recensés. Nous faisons état de certains de ces impacts ci-après.

Risque prioritaire dans les dangers climatiques	Impact potentiel lié aux dérèglements climatiques	Réaction dans l'avant-projet
 Chaleur extrême, sécheresse et humidité	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction de l'utilisation des réseaux de transport actif • Augmentation des risques pour la santé et la sécurité des athlètes, de ceux et celles qui participent à des loisirs actifs et des usagers des réseaux de transport actif 	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement d'ombrières, dont les arbres urbains et les ouvrages-abris • Aménagement de haltes routières et d'abris • Plans de plantation et rapports sur la conservation des arbres
 Variabilité et changements saisonniers	<ul style="list-style-type: none"> • Réseaux de transport endommagés ou fragilisés à cause de l'augmentation des épisodes de gel-dégel en hiver. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pentification appropriée/couronnement des infrastructures • Programmes contemporains d'entretien hivernal • Conception tenant compte des matériaux de la sous-surface; analyse géotechnique complémentaire
 Augmentation du volume et de l'intensité des précipitations	<ul style="list-style-type: none"> • Réseaux de transport routier ou de transport en commun endommagés ou fragilisés (routes emportées par les inondations, défaillances des ponts, glissements de terrain sur les routes et les ponts, entre autres) • Augmentation des risques pour la santé et la sécurité des utilisateurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Maximisation des surfaces perméables et paysagement écologique des banquettes • Infrastructures de gestion des eaux pluviales conçues pour être gérées conformément aux normes municipales et provinciales • Évitement des zones basses • Application des lignes de conduite pour la conception des égouts de la Ville et Plan de gestion des infrastructures par temps humide • Solutions d'aménagement de moindre impact dans le cadre de la gestion des eaux pluviales • Maximisation des surfaces perméables et paysagement écologique des banquettes
 Épisodes météorologiques extrêmes	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation des coûts des matériaux (dont l'asphalte) • Projets retardés • Augmentation des coûts de l'énergie 	<ul style="list-style-type: none"> • Dépenses inutiles à éviter dans la mesure du possible • Consultation exhaustive des intervenants recensés • Application du processus de l'évaluation environnementale municipale de portée générale • Définition des engagements projetés obligatoire dans le cadre de l'évaluation environnementale
 Dérèglements du climat mondial	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation des coûts des matériaux (dont l'asphalte) • Projets retardés • Augmentation des coûts de l'énergie 	<ul style="list-style-type: none"> • Dépenses inutiles à éviter dans la mesure du possible • Consultation exhaustive des intervenants recensés • Application du processus de l'évaluation environnementale municipale de portée générale • Définition des engagements projetés obligatoire dans le cadre de l'évaluation environnementale

Incidences des projets et mesures d'atténuation

Le projet sera conçu et mis en œuvre en profitant des règles de l'art et des plans modernes de planification, d'ingénierie et de gestion environnementale. En voici des exemples, qui seront actualisés et affinés pendant la phase suivante de la conception détaillée du projet :

- acquisition de biens immobiliers dans les cas nécessaires;
- Plan de gestion des eaux pluviales;
- Plan de communication avec le public;
- Plan de gestion des déchets de construction;
- Plan d'aménagement paysager;
- Plan de gestion de l'environnement;
- Plan de gestion de la construction et de la circulation.

Dans bien des cas, les répercussions prévues ont un caractère temporaire (et dureront le temps des travaux). Les dispositifs de surveillance tiennent compte de l'inspection et du contrôle, ainsi que de la conformité des plans notés ci-dessus et des plaintes pour les répercussions comme le bruit et la qualité de l'air (poussière) pendant les phases de la construction.

Une évaluation de la nuisance acoustique et des vibrations a été réalisée pour chacun des couloirs d'après l'avant-projet fonctionnel. Cette évaluation concorde avec les lignes de conduite municipales et provinciales qui s'appliquent aux projets de transport.

Les vibrations projetées dans l'exploitation à long terme des routes devraient être inférieures aux niveaux perceptibles pour les récepteurs sensibles existants.

Voici les principaux critères relatifs au bruit :

- Les récepteurs sensibles aux bruits sont proches des aires d'agrément des cours latérales des habitations et des autres aménagements sensibles ou y sont exposés.
- Pour les habitations, les points préoccupants et sensibles au bruit correspondent aux zones d'agrément en plein air situées à 3,0 m du mur arrière de l'habitation et à 1,5 m au-dessus du sol.
- Dans les cas où les niveaux de bruit prévus pour les récepteurs sensibles sont supérieurs à 60 dBA ou qu'il y a une variation de 5 dBA entre les conditions existantes et les conditions projetées, les mesures d'atténuation du bruit sont justifiées.
- Dans les cas où les travaux sont techniquement, administrativement et économiquement viables, il faut prévoir les mesures d'atténuation du bruit dans le cadre du projet. Or, le seuil de 60 dBA n'est pas respecté dans ce projet.
- Afin de justifier les aménagements projetés non loin des routes, il faut, pour respecter les conditions de l'approbation, mener une évaluation du bruit afin de savoir s'il faut prévoir des mesures d'atténuation.

En raison de la distance qui sépare la route proposée et les récepteurs sensibles existants et compte tenu du niveau de bruit prévu, il n'est pas nécessaire de prévoir des mesures d'atténuation du bruit dans le cadre de ce projet.

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.

Mise en œuvre et échelonnement des phases

Les recommandations de l'étude d'évaluation environnementale permettent une certaine flexibilité pour l'échelonnement des phases du projet. La mise en œuvre du projet dépend du calendrier et de la disponibilité du financement.

L'échelonnement possible des phases du projet de la **promenade Huntmar** peut être décrit comme suit :

Il est possible de répondre au besoin essentiel d'une passerelle de transport actif de l'autoroute 417 dans le couloir de la promenade Huntmar en construisant une passerelle de transport actif et en aménageant des approches sur les sentiers polyvalents des deux côtés jusqu'à l'intersection du boulevard Cyclone Taylor dans le sud, ainsi qu'au nord de l'autoroute 417 dans le nord.

Si le financement est disponible et d'après le rythme des progrès dans les travaux d'aménagement, il est possible de répondre à la demande en transport multimodal en élargissant la promenade Huntmar pour en faire une rue complète et la doter de quatre voies, au lieu de deux voies, entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove. Les travaux d'élargissement comprendront l'aménagement d'une nouvelle passerelle selon le principe de la rue complète pour enjamber l'autoroute 417, qui comprendrait des installations piétonnières et cyclables modernes.

Si le financement est disponible pour permettre d'élargir la promenade Huntmar avant la construction de la passerelle de transport actif potentielle, la passerelle aménagée selon le principe de la rue complète pourrait alors être suffisante pour répondre au besoin exprimé pour une passerelle de transport actif enjambant l'autoroute 417, ce qui rendrait redondante cette passerelle de transport actif.

En ce qui concerne la portion de la promenade Huntmar entre l'avenue Robert-Grant et le chemin Maple Grove, si l'avenue Robert Grant est aménagée comme prévu ultimement et qu'elle est dotée de quatre voies, ce qui permettra de répondre à l'essentiel de la demande dans les déplacements nord sud pour la zone environnante, il se pourrait qu'on n'ait plus besoin d'aménager quatre voies sur la promenade Huntmar entre le chemin Maple Grove et l'avenue Robert Grant. Dans ce scénario, ce tronçon sud de la promenade Huntmar pourrait être ramené au plan d'aménagement de deux voies comme il est indiqué.

Le prolongement de la **rue Stittsville Main** devrait être réalisé pour répondre aux besoins du projet. Toutefois, Il se peut qu'on puisse le construire par tronçons conformément à la demande dans les déplacements, au rythme de croissance du secteur et aux besoins en aménagement, et à la disponibilité du financement à l'avenir.

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 finalisera le plan recommandé et l'avant-projet de conception fonctionnelle pour les présenter 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).

Vous pouvez aussi communiquer avec la gestionnaire de projets de la Ville :

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!