

Étude d'évaluation environnementale de l'élargissement de la promenade Huntmar et du prolongement de la rue Stittsville Main

Consultation publique en ligne n° 2 le 31 janvier 2023

Virtual Meeting Participation Protocol

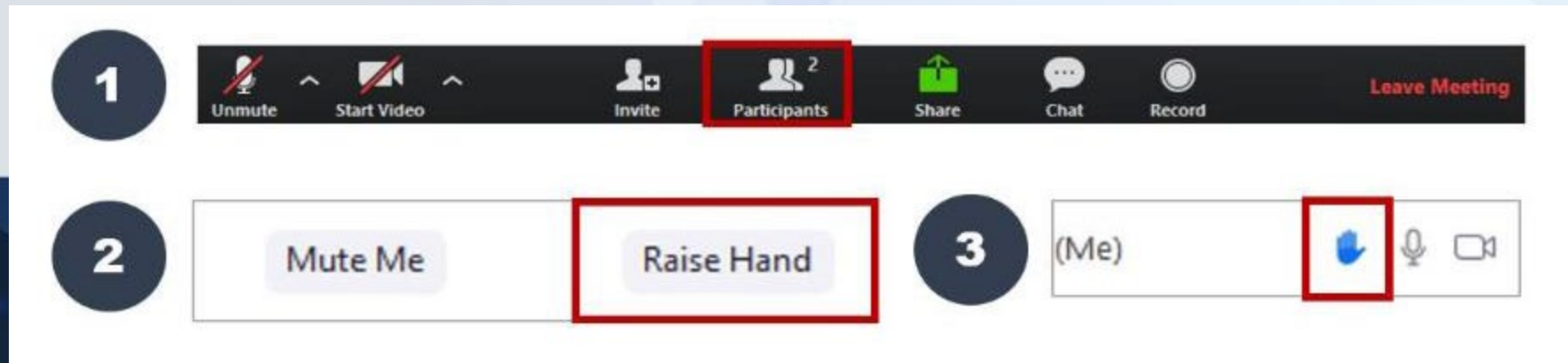
- 1) All participants are automatically on mute during presentation.
- 2) If you have a question you can submit those through the chat function.
- 3) If you have any IT questions, you can send them to the IT help option.

Thank you for your patience!

Protocole en place pour les réunions sur Zoom

- 1) Le micro de tous les participants est automatiquement désactivé pendant l'exposé.
- 2) Si vous avez des questions, vous pouvez les soumettre dans la fonction de clavardage.
- 3) Si vous avez des questions sur les TI, vous pouvez nous les adresser grâce à l'option de dépannage.

Merci de votre patience!



Land Recognition

Ottawa is located on unceded territory of the Anishinabe Algonquin Nation.

The peoples of the Anishinabe Algonquin 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 Anishinabe Algonquine.

Les peuples de la Nation Anishinabe Algonquine vivent sur ce territoire depuis des millénaires.

Aujourd'hui, Ottawa réunit environ 40 000 membres des Premières Nations, des Inuits et des Métis.

La communauté autochtone d'Ottawa est diverse et représente de nombreuses nations, langues et coutumes.

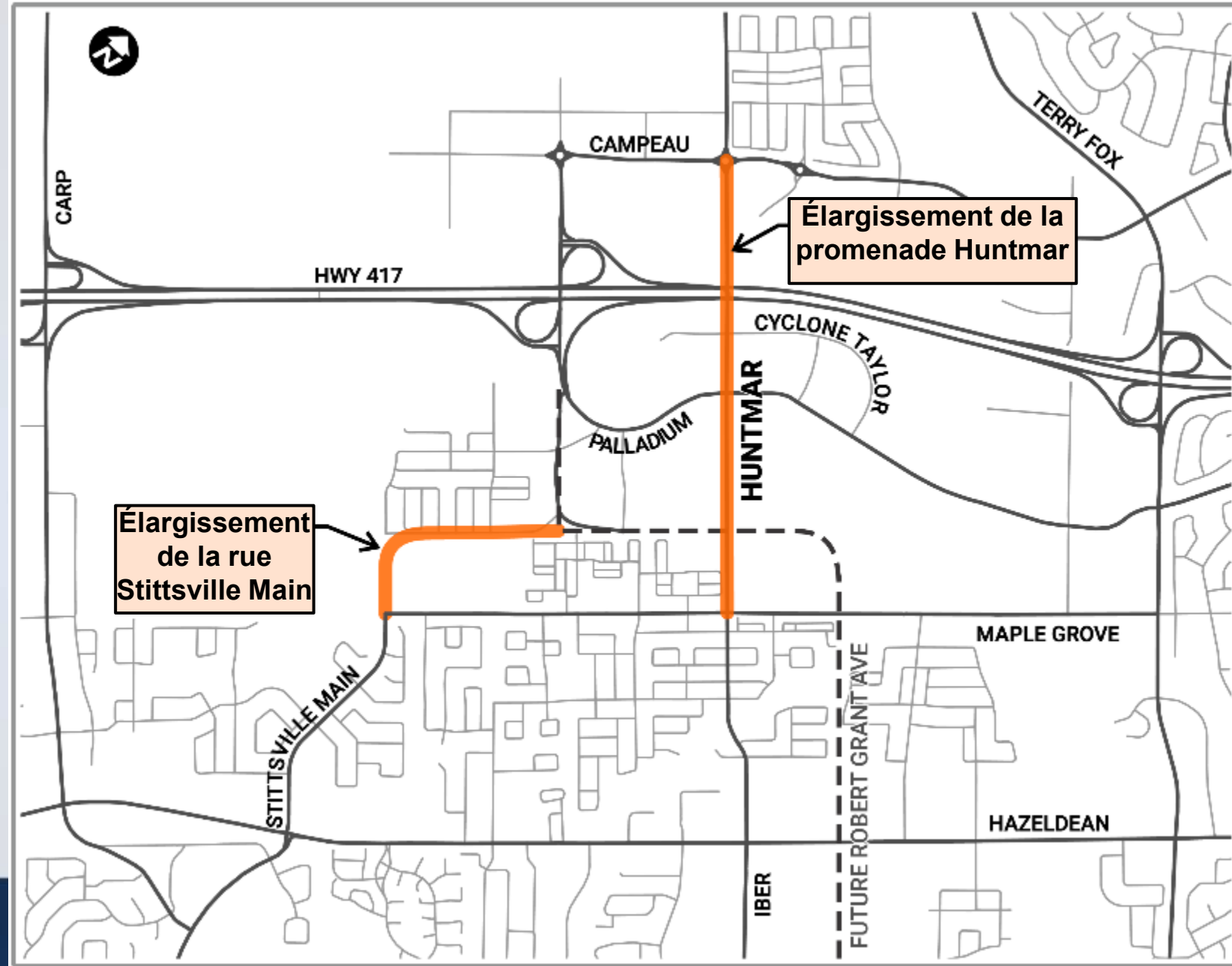
La Ville respecte le territoire des premiers peuples; elle salue les Premières Nations, les Inuits et les Métis d'Ottawa et leur précieuse contribution, hier et aujourd'hui, à ce territoire.

Ordre du jour

- Mot d'introduction, objectifs de l'étude et déroulement de l'évaluation environnementale (EE)
- Contexte, besoins et perspectives
- Commentaires réunis jusqu'à maintenant dans les consultations
- Version provisoire du plan recommandé
- Incidences des projets et mesures d'atténuation
- Échelonnement par phases et mise en œuvre des projets
- Prochaines étapes
- Période de questions

MOT D'INTRODUCTION, OBJECTIFS DE L'ÉTUDE ET DÉROULEMENT DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE (EE)

Périmètre du projet



Objectifs de l'étude

- Deux constituantes intimement liées :
 - élargissement de la promenade Huntmar (dont le pont de l'autoroute 417)
 - prolongement de la rue Stittsville Main
- Coordination avec les projets d'aménagement dans le secteur
- Conception fonctionnelle et estimation des coûts
- Rapport de l'étude environnementale (REE)
- Consultation dans l'ensemble

Le processus de l'évaluation environnementale de portée générale (annexe C)









↑
Nous nous situons dans cette phase!
(Janvier 2023)

CONTEXTE, BESOINS ET PERSPECTIVES

Le Plan directeur des transports (2013)

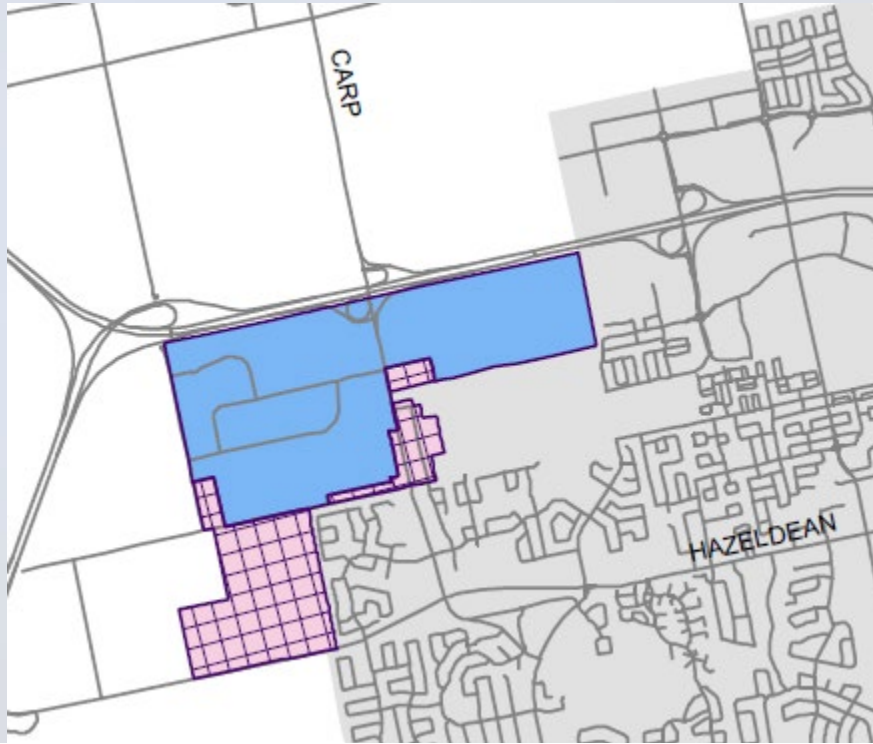
Projets	Description générale	Justification
Promenade Huntmar	Élargir la promenade de deux voies pour y aménager quatre voies entre le prolongement de la promenade Campeau et le boulevard Cyclone Taylor. Élargir la promenade de deux voies pour aménager quatre voies entre la promenade Palladium et le chemin Maple Grove.	Pour permettre d'aménager le complexe de Kanata-Ouest
Prolongement de la rue Stittsville Main	Nouvelle route à deux voies entre la promenade Palladium et le chemin Maple Grove	Prévoir la capacité pour l'aménagement dans Stittsville.

Le Plan officiel (2022) – Routes






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




Le Plan officiel (2022) – L'aménagement du territoire



URBAN EXPANSION AREAS / ZONES D'EXPANSION URBAINE

-  Category 1 - Future Neighbourhood Overlay /
Catégorie 1 - Zone sous-jacente de quartier futur
-  Category 2 - Future Neighbourhood Overlay - New Tewin Community /
Catégorie 2 - Zone sous-jacente de quartier futur - Nouvelle communauté de Tewin
-  Industrial and Logistics /
Industrie et Logistique
-  Existing Urban Boundary / Périmètre d'urbanisation
-  Greenbelt / Ceinture de verdure

OVERLAY / AFFECTATION SUPPLÉMENTAIRE

-  Evolving Neighbourhood /
Quartier en évolution






DESIGNATIONS / AFFECTATIONS

- TC** Town Centre / Centre ville
-  Hub / Carrefour
-  Corridor - Mainstreet / Couloir - Rue principale
-  Corridor - Minor / Couloir - Rue principale mineure
-  Mixed Industrial / Industrie Mixte
-  Industrial and Logistics / Industrie et Logistique
-  Greenspace / Espace vert
-  Neighbourhood / Quartier

SPECIAL DISTRICT / DISTRICT PARTICULIER

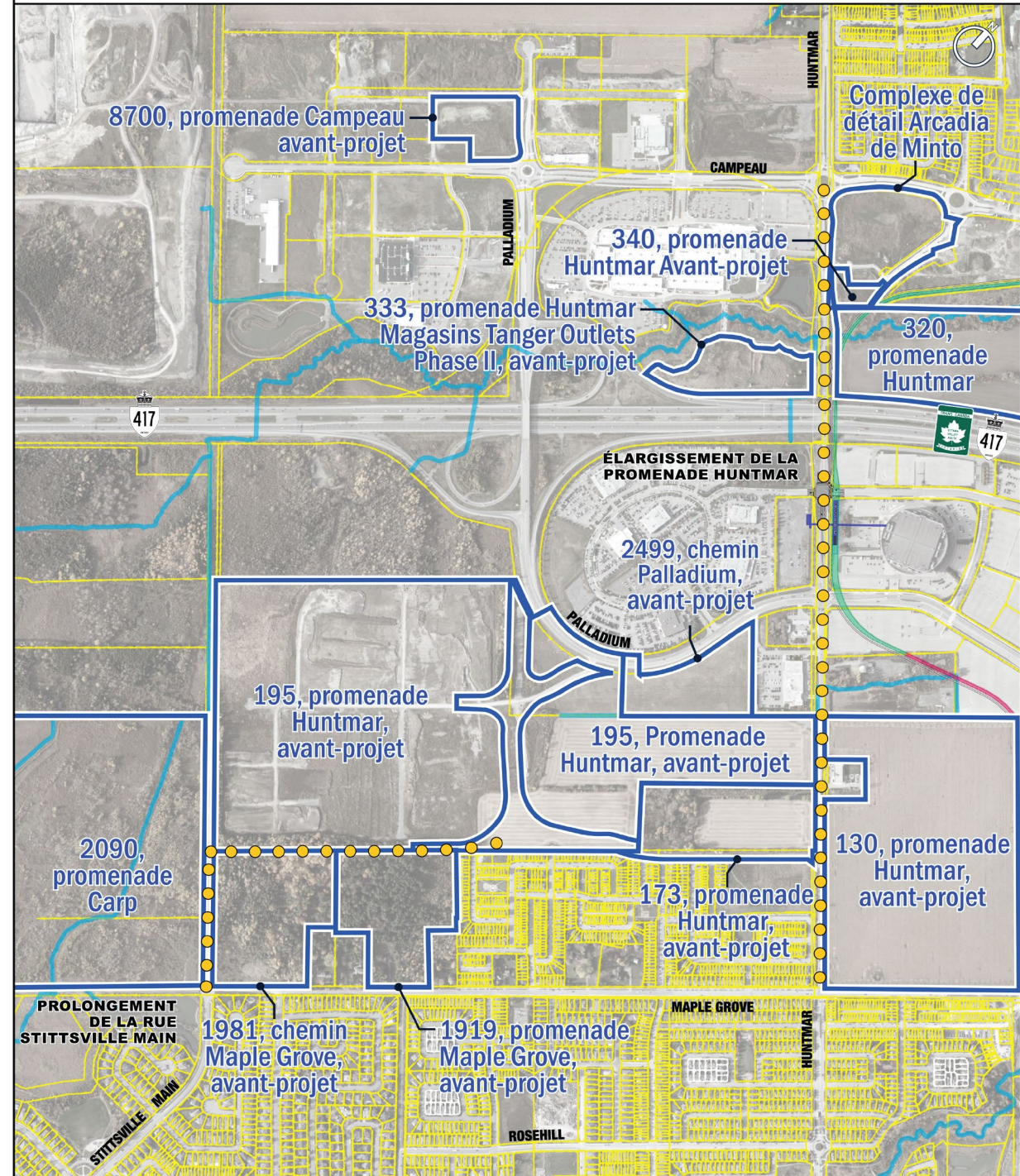
-  Kanata North Economic District /
District économique de Kanata-Nord

TRANSIT

-  O-Train Station / Station de l'O-Train
-  Future O-Train Station / Station de l'O-Train (futur)
-  Transfer Station / Station de correspondance
-  Transitway Station / Station du Transitway
-  Terminus Station / Station terminus



Activité d'aménagement de l'aire de l'étude



Les besoins et les perspectives dans l'ensemble

Élargissement de la promenade Huntmar

- Prévoir une capacité supplémentaire pour les déplacements afin de s'adapter à la croissance et au développement des collectivités environnantes.
- Amélioration du pont de l'autoroute 417, donc la possibilité de réaliser l'avant-projet de la passerelle de transport actif
- Artère assurant la liaison entre la promenade Campeau et le chemin Maple Grove, en plus du pont de l'autoroute 417

Prolongement de la rue Stittsville Main

- Nécessité d'aménager une route collectrice principale afin de servir le nouveau complexe et de relier les collectivités au réseau de transport existant et au réseau de transport projeté

Possibilité d'aménager les deux routes comme des **rues complètes** saines, en mettant en valeur l'accessibilité, le transport actif et les transports en commun

L'accessibilité et les besoins en transport actif

- Le Plan officiel donne la priorité à l'accessibilité et aux déplacements à pied et à vélo
- La promenade Huntmar porte la désignation de circuit du réseau cyclable principal; on propose d'en faire un parcours cyclable transurbain dans le Plan de transport actif (version provisoire de 2023)
- Le prolongement de la rue Stittsville Main, qui est une route collectrice principale, permettra de se déplacer à pied et à vélo



RÉSEAU PRINCIPAL

Circuit du réseau



Sentier principal



Parcours cyclable transurbain



Passerelle de transport actif à aménager pour enjamber l'autoroute 417

L'autoroute 417 est aujourd'hui un obstacle de taille dans l'accessibilité et dans la mobilité et la connectivité du transport actif. Il faut recourir à des solutions à court et à long terme dans le cadre du projet d'élargissement de la promenade Huntmar.



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.

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

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



Les considérations essentielles dans la conception

- Conception **sécuritaire, équitable et accessible**, en tenant compte de tous les modes et de tous les utilisateurs
- Infrastructures et **connectivité** piétonnières et cyclables
- **Exploitation des transports** et niveaux de service; commodités des **transports en commun**
- **Aménagements** environnants et **aménagements** projetés
- Esthétique urbaine, dont la désignation de « **carrefour** »
- **Dérèglements climatiques**
- Coordination avec les modèles de conception fonctionnelle existant pour le **TLR** et pour la station Palladium
- **Paysagement**/paysage urbain
- Gestion des eaux pluviales
- Accès et virages
- **Modération de la circulation** et projets de **stationnement**
- Respect et protection du **contexte de l'environnement naturel**
- **Emprise** et **besoins fonciers**

LES COMMENTAIRES RÉUNIS DANS CONSULTATIONS ET LES PERFECTIONNEMENTS APPORTÉS À LA CONCEPTION

La consultation continue des intervenants

L'équipe chargée de l'étude a continué de consulter les différents intervenants du projet, dont :

- les particuliers;
- les propriétaires fonciers et les promoteurs immobiliers du secteur;
- le Comité consultatif sur l'accessibilité;
- le MTO (à propos des ponts de l'autoroute 417);
- les différents secteurs d'activité de la Ville, dont :
 - les services forestiers;
 - les feux de circulation;
 - la sécurité routière;
 - la planification de l'infrastructure;
 - Le transport actif;
 - la gestion des actifs;
 - OC Transpo;
 - l'examen des projets d'aménagement.

Les perfectionnements apportés à la conception

Ce que nous avons entendu	Réactions
Mise en oeuvre hâtive du transport actif (TA) dans le couloir de la promenade Huntmar	<ul style="list-style-type: none">• Le Plan recommandé prévoit une option indépendante, soit une passerelle de transport actif, qui peut être aménagée rapidement, si le financement le permet.• Cette passerelle de transport actif indépendante, à aménager pour enjamber le ruisseau Feedmill, assure la liaison avec le sentier polyvalent projeté du TLR à Kanata.
Aires de repos et d'ombrières	<ul style="list-style-type: none">• Les commentaires des Services forestiers ont été intégrés dans la stratégie de paysagement afin d'assurer la vigueur du couvert forestier. On a tenu compte des possibilités de paysagement dans la conception. On a prévu d'apporter des améliorations non loin de la station Palladium du TLR. On a aussi prévu des aires de repos et des bancs publics aux deux extrémités de la traversée proposée pour le pont de l'autoroute 417 et dans l'ensemble du couloir.
Les politiques et les directives du nouveau Plan officiel	<ul style="list-style-type: none">• Possibilités relatives à l'esthétique urbaine et à l'aménagement de l'espace. Nous avons porté une attention particulière à la zone du « carrefour »; création d'une « passerelle ».

Les perfectionnements apportés à la conception (suite)

Ce que nous avons entendu	Réactions
Aménagements attenants	<ul style="list-style-type: none">• Intégration de la conception avec les aménagements évolutifs et approuvés; tenir compte de la localisation, de l'aménagement et de la nature des voies d'accès supplémentaires aux propriétés et des intersections.
Lignes de désir et accès direct aux transports en commun	<ul style="list-style-type: none">• Mise au point de l'aménagement des arrêts d'autobus. Examen de la connectivité avec le service projeté du TLR et de l'autobus local de Kanata et modifications apportées en conséquence.
Sécurité pour tous les modes de transport	<ul style="list-style-type: none">• Perfectionnements à apporter à la sécurité routière d'après le processus de consultation et d'examen externe de la Ville
Gestion des eaux pluviales	<ul style="list-style-type: none">• Préparation de la Stratégie de gestion des eaux pluviales.

LA VERSION PROVISOIRE DU PLAN RECOMMANDÉ



L'ÉLARGISSEMENT DE LA PROMENADE HUNTMAR

Version provisoire du plan recommandé

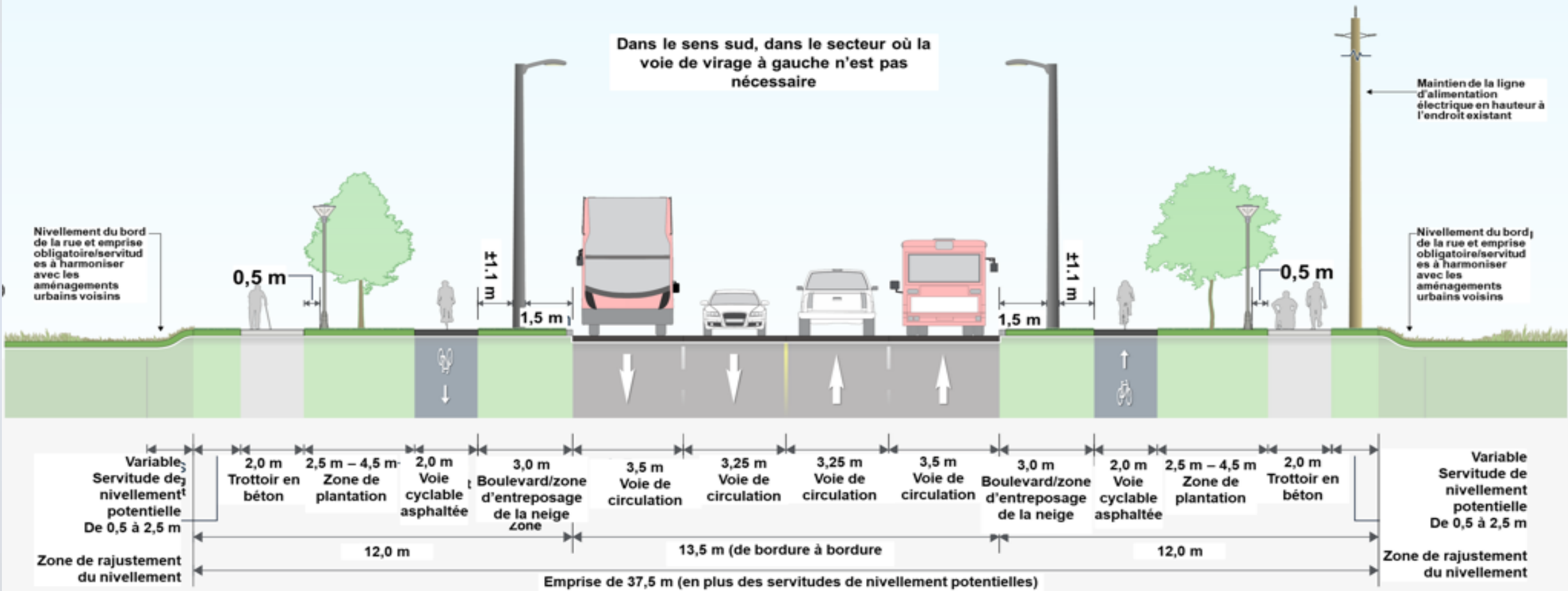
La promenade Huntmar

Version provisoire du plan recommandé

Réfection pour en faire une rue complète de quatre voies


- Meilleurs moyens d'assurer la fonction de l'artère et du couloir mineur
- Servir de rue névralgique pour appuyer les grands aménagements fonciers voisins, dont le carrefour.
- Capacité à long terme et résilience du réseau
- Rehausser le domaine public dans un secteur de contrôle de la conception.
- Aménagement de la connectivité multimodale, accessibilité, transport actif et priorisation des transports en commun





PARSONS
Février 2022

La promenade Huntmar : Version provisoire de la vue en coupe recommandée



LA PROMENADE HUNTMAR/LE PONT DE L'AUTOROUTE 417

Version provisoire du plan recommandé

La promenade Huntmar et l'autoroute 417

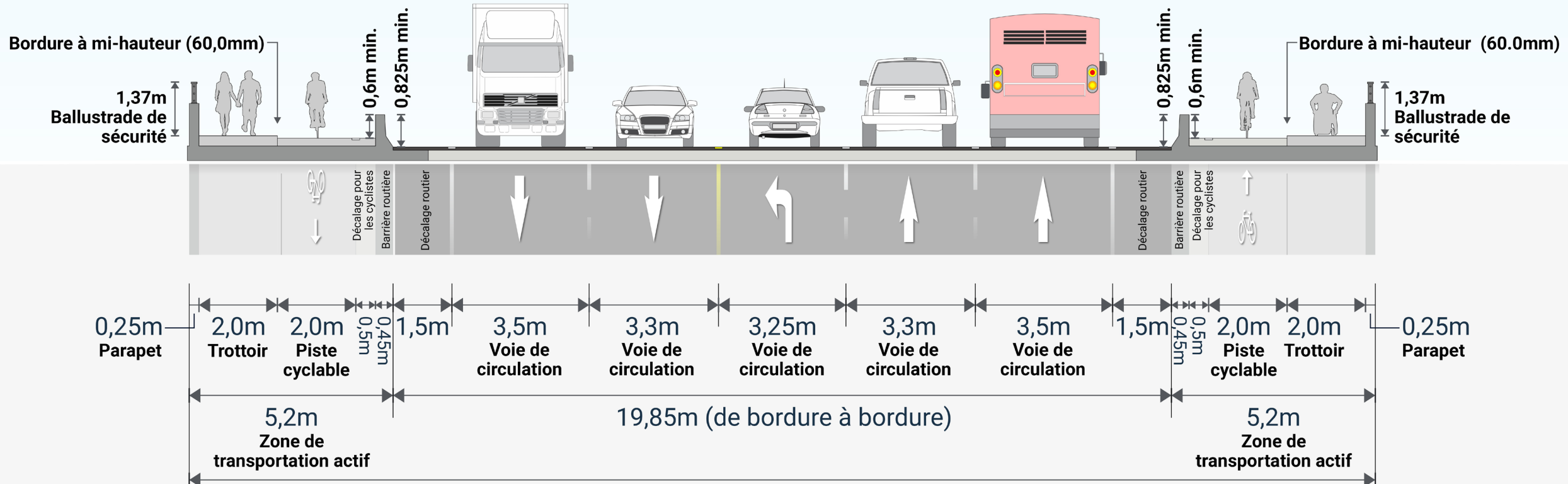
Version provisoire du plan recommandé

Construire un pont de remplacement individuel sous la forme d'une rue complète dans le tracé existant du pont.

- Assurer la capacité nécessaire, ainsi que la continuité du transport actif et des transports en commun.
- Assurer la continuité de l'artère.
- Prévoir la liaison des collectivités au nord et au sud de l'autoroute 417.
- Regrouper les investissements dans la même structure.
- S'inspirer du tracé existant du pont.

La promenade Huntmar et l'autoroute 417 : nouvelle passerelle selon le principe de la rue complète

Version provisoire de la vue en coupe recommandée



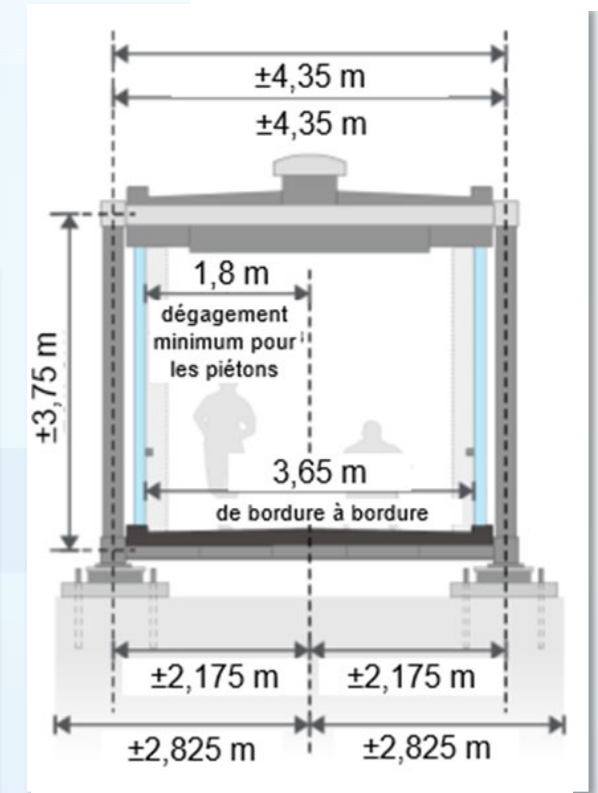
La promenade Huntmar et l'autoroute 417 : La passerelle de transport actif (TA)

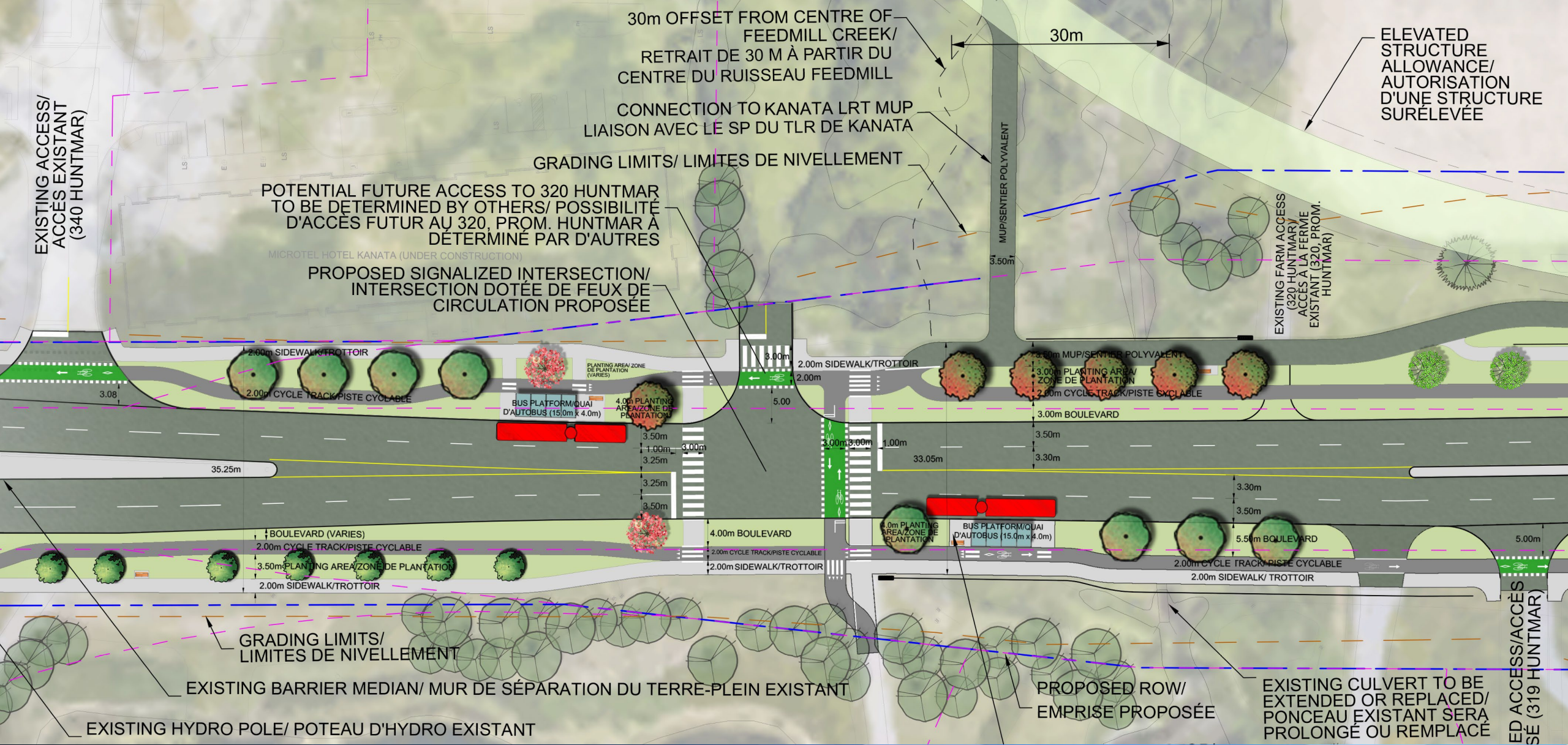
- Option : construire une passerelle provisoire indépendante si le financement le permet.
- On pourrait l'aménager entre le pont projeté de la promenade Huntmar et le pont planifié du TLR de Kanata.



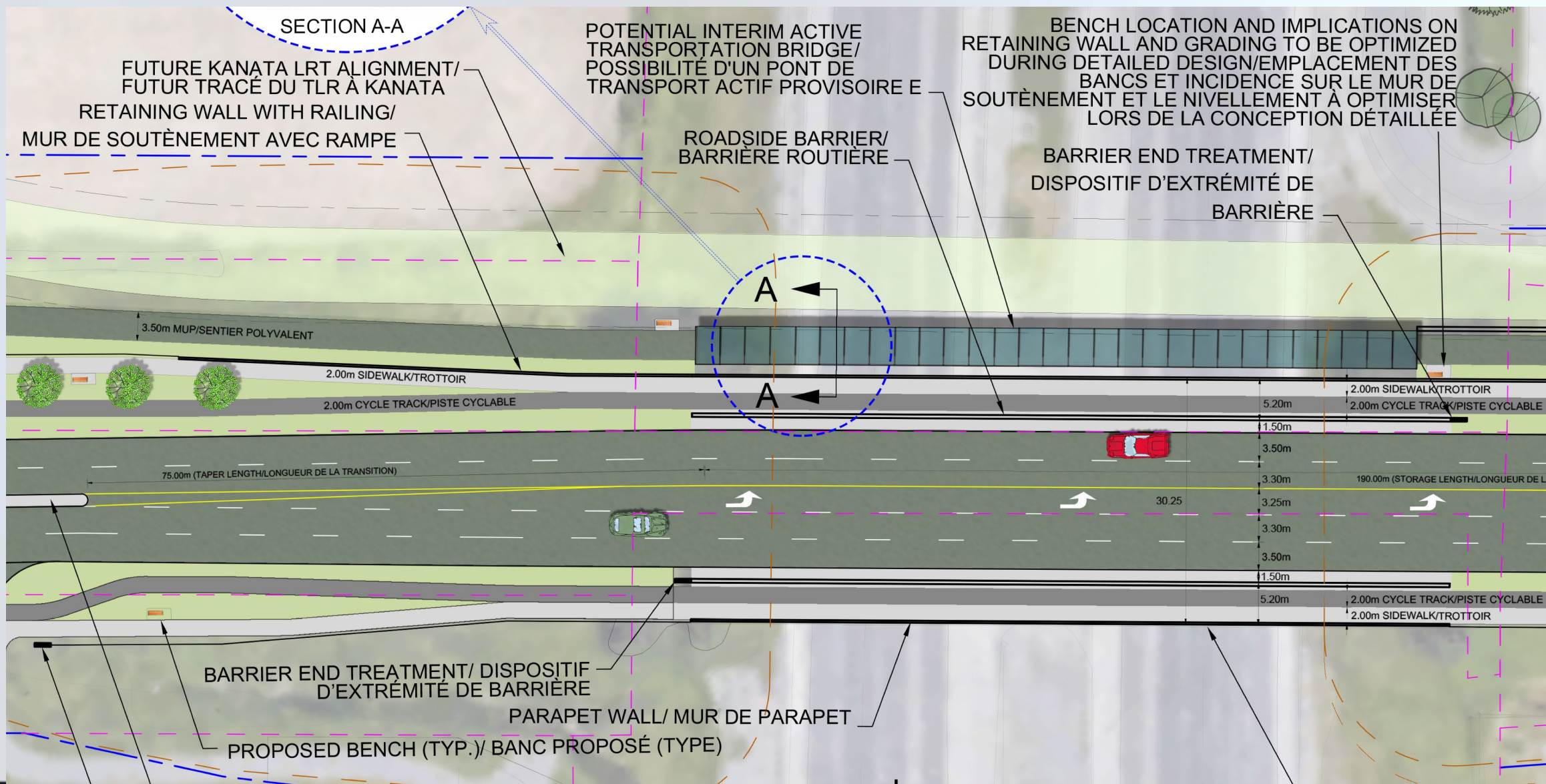
Le pont Max-Keeping
à Ottawa

Dimensions potentielles
de la passerelle

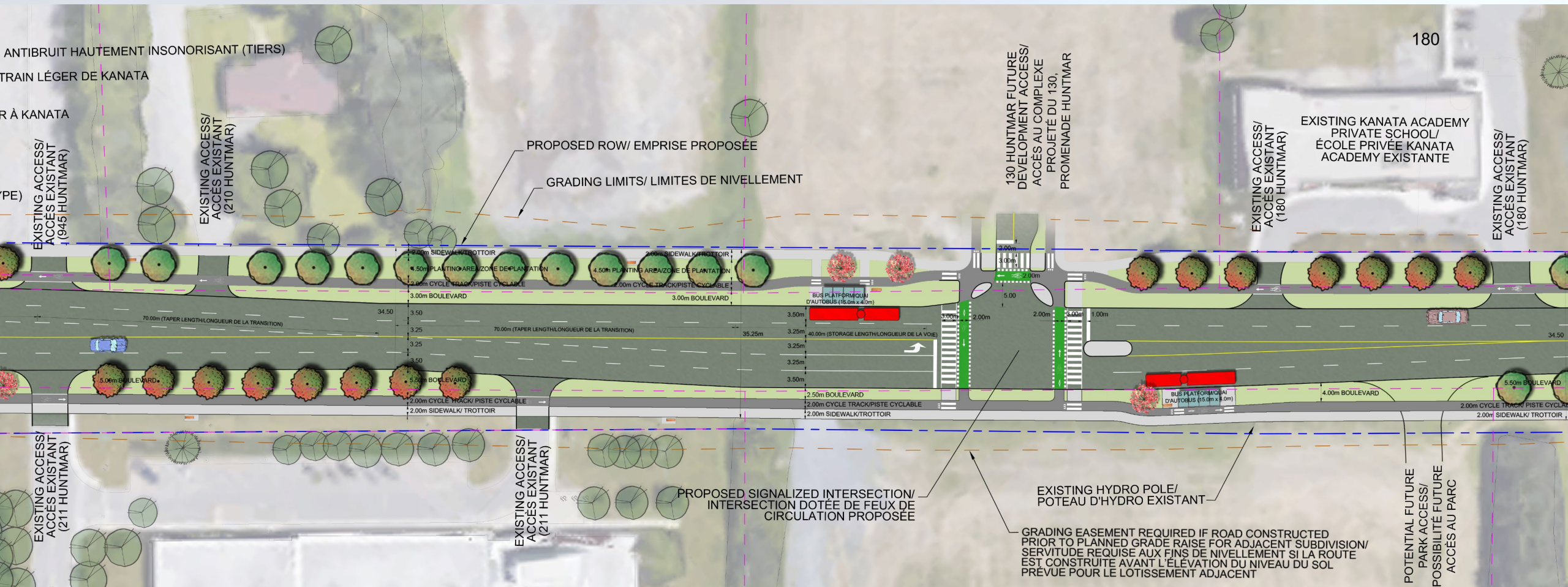




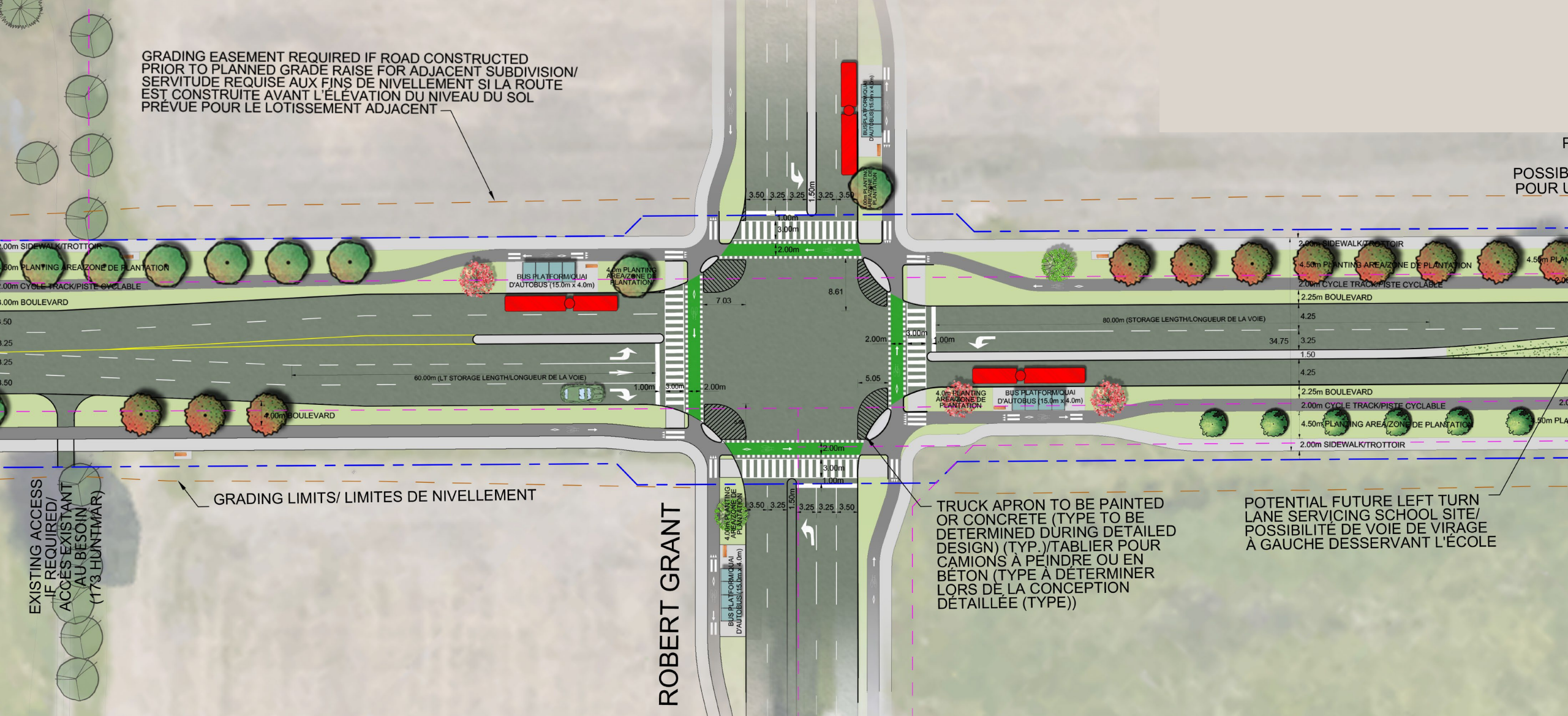
Version provisoire du plan recommandé :
promenade Huntmar – traverse proposée au 320, promenade Huntmar



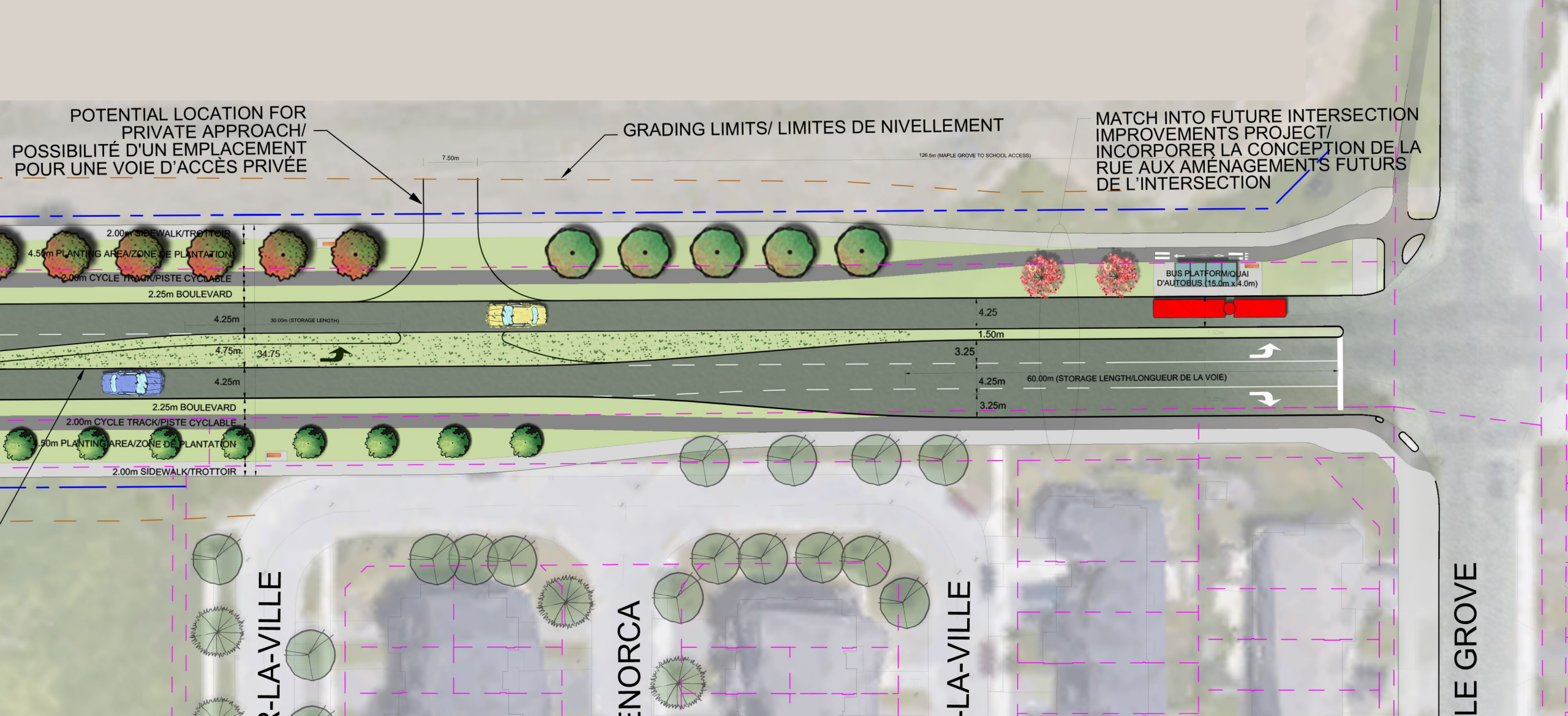
Version provisoire du plan recommandé :
promenade Huntmar/autoroute 417 : traversée du pont
aménagé en rue complète




Plan recommandé :
promenade Huntmar entre l'avenue Robert-Grant et
la promenade Palladium



Version provisoire du plan recommandé :
 intersection protégée de la promenade Huntmar et de
 l'avenue Robert-Grant



Plan recommandé :
promenade Huntmar, au sud de l'avenue Robert-Grant
(aménagement final)



LE PROLONGEMENT DE LA RUE STITTSVILLE MAIN

Version provisoire du plan recommandé

Rue Stittsville Main : version provisoire du plan recommandé

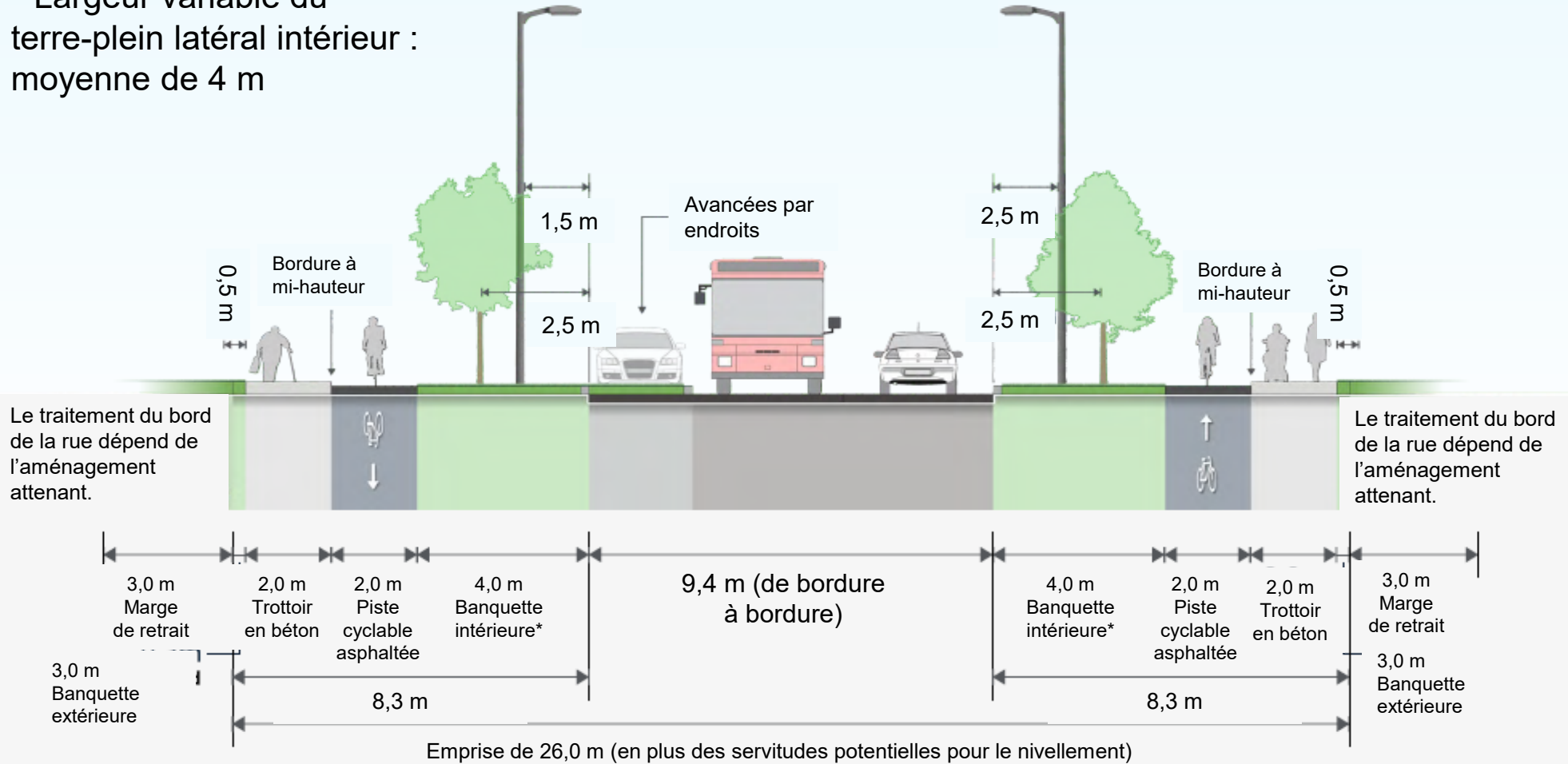
Prolonger la rue pour en faire une rue complète et une route collectrice principale à deux voies.

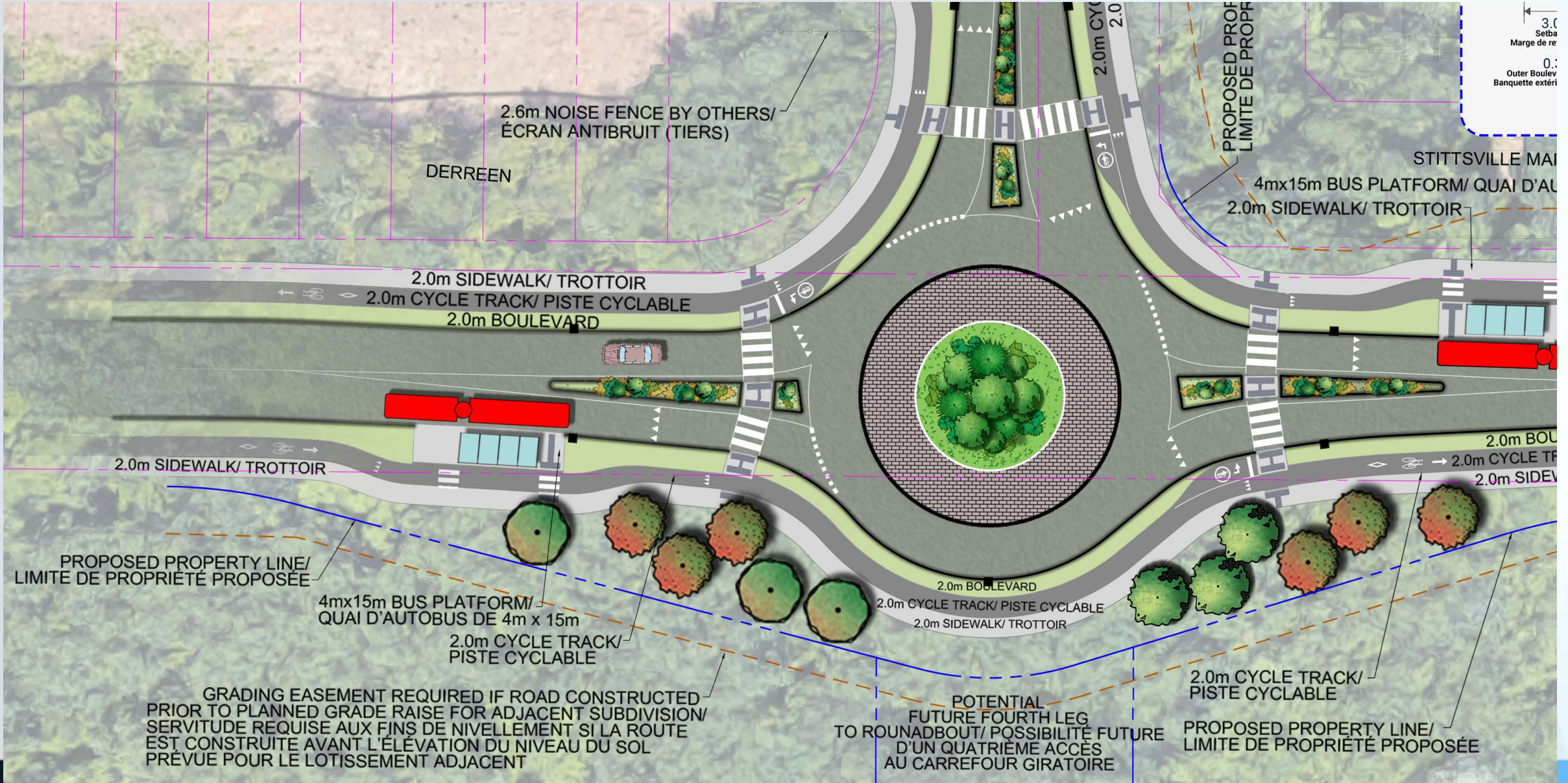
- Achever le réseau des rues de la collectivité, en se penchant sur la capacité et la résilience du réseau.
- Aménager une rue névralgique pour assurer la liaison avec les aménagements fonciers voisins majeurs.
- Prévoir l'accessibilité, le transport actif et les transports en commun.
- Rechercher les occasions de réduire la vitesse de déplacement des véhicules et de gérer les volumes d'achalandage.



La rue Stittsville Main : version provisoire de la vue en coupe recommandée

* Largeur variable du terre-plein latéral intérieur : moyenne de 4 m



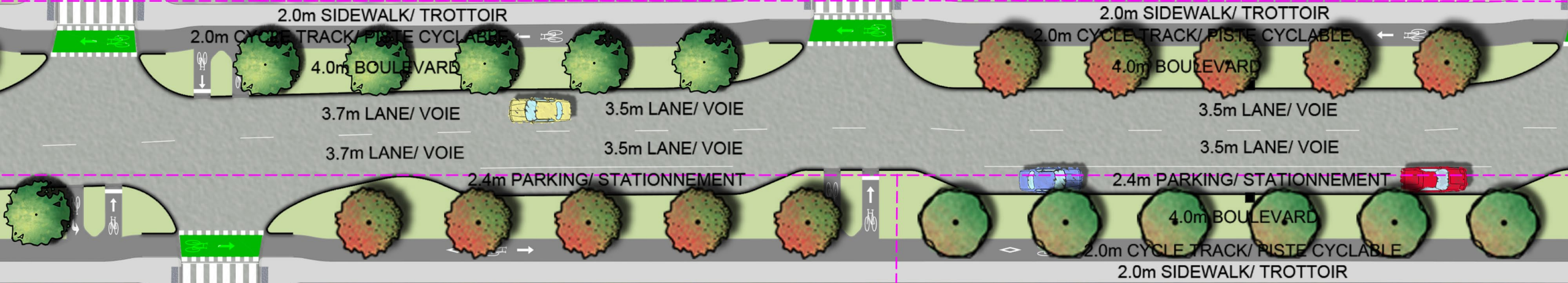


CURRAGLASS

AT DETAILED DESIGN, CONSIDER USE OF CONTINUOUS ACTIVE TRANSPORTATION CROSSING AS PER SECTION 4.8.4 OF THE CITY OF OTTAWA LOCAL RESIDENTIAL STREETS 30km/h DESIGN TOOLBOX/ À LA CONCEPTION DÉTAILLÉE, ENVISAGER L'UTILISATION D'UNE TRAVERSÉE CONTINUE POUR LE TRANSPORT ACTIF CONFORMÈMENT À LA SECTION 4.8.4 DE L'OUTIL DE CONCEPTION POUR LIMITE DE VITESSE À 30 km/h DANS LES RUES RÉSIDENIELLES DE LA VILLE D'OTTAWA

AT DETAILED DESIGN, CONSIDER USE OF CONTINUOUS ACTIVE TRANSPORTATION CROSSING AS PER SECTION 4.8.4 OF THE CITY OF OTTAWA LOCAL RESIDENTIAL STREETS 30km/h DESIGN TOOLBOX/ À LA CONCEPTION DÉTAILLÉE, ENVISAGER L'UTILISATION D'UNE TRAVERSÉE CONTINUE POUR LE TRANSPORT ACTIF CONFORMÈMENT À LA SECTION 4.8.4 DE L'OUTIL DE CONCEPTION POUR LIMITE DE VITESSE À 30 km/h DANS LES RUES RÉSIDENIELLES DE LA VILLE D'OTTAWA

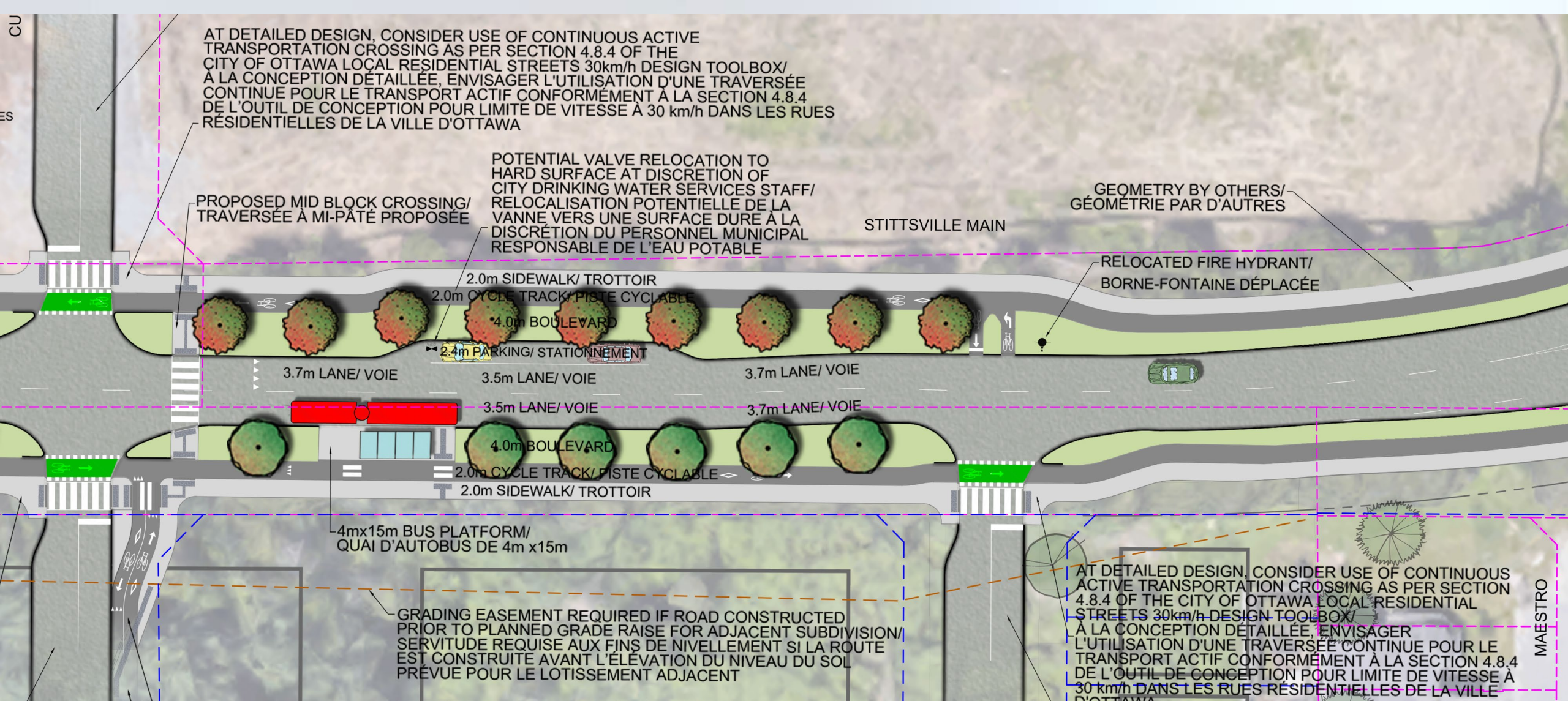
STITTSVILLE MAIN



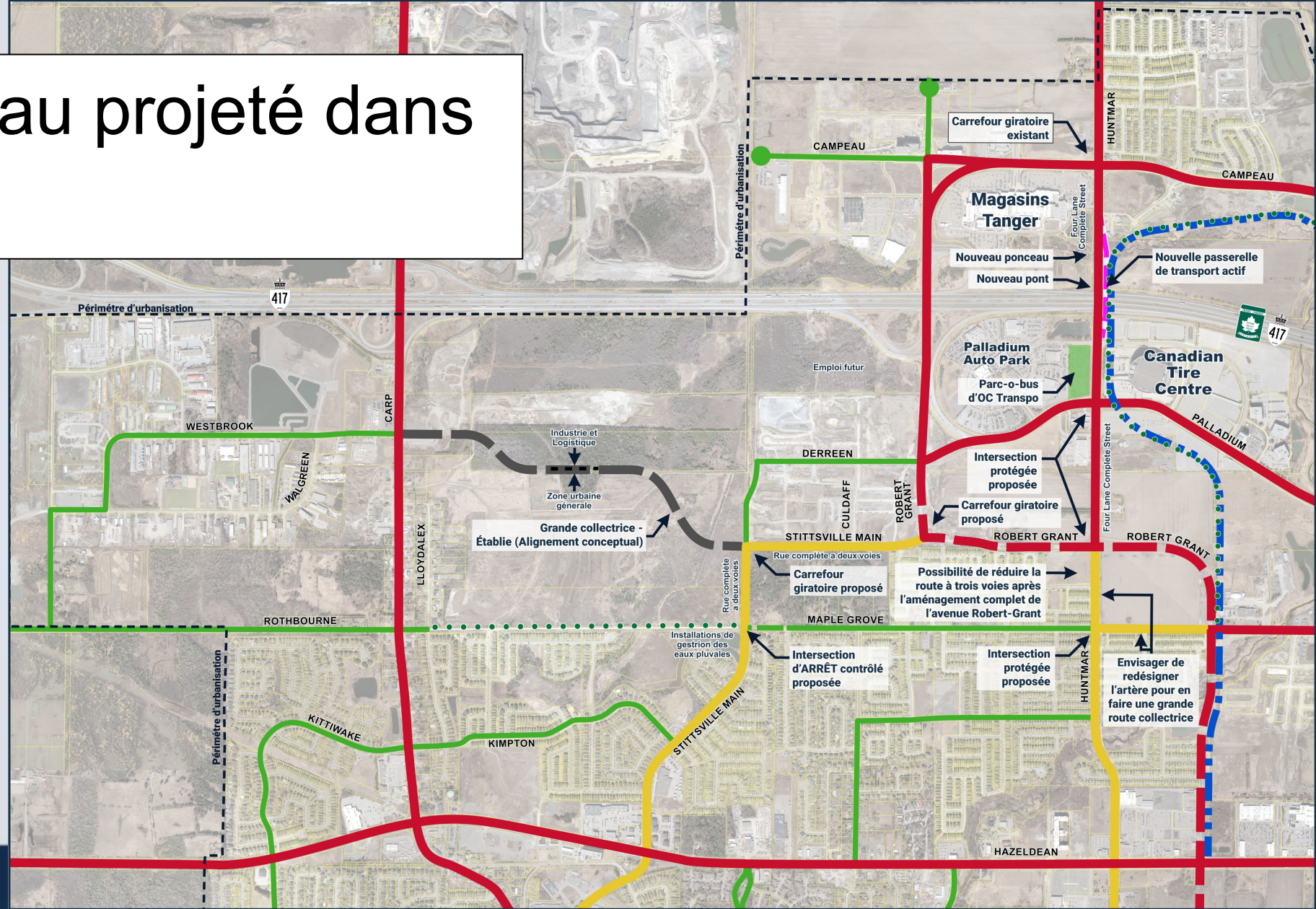
GRADING EASEMENT REQUIRED IF ROAD CONSTRUCTED PRIOR TO PLANNED GRADE RAISE FOR ADJACENT SUBDIVISION/ SERVITUDE REQUISE AUX FINS DE NIVELLEMENT SI LA ROUTE EST CONSTRUITE AVANT L'ÉLEVATION DU NIVEAU DU SOL PRÉVUE POUR LE LOTISSEMENT ADJACENT



Version provisoire du plan recommandé :
rue Stittsville Main, à l'est de l'avenue Derreen



Le Plan du réseau projeté dans l'ensemble



<ul style="list-style-type: none"> — Artère - Établie / en construction - - - Artère - Future (alignement déterminée) — Grande collectrice - Établie - - - Grande collectrice - Établie 	<ul style="list-style-type: none"> — Collectrice - Établie / en construction - - - Collectrice - Future - · - · - Ligne de la Confédération - l'Étape 3 ● ● ● ● Principe sentier 	<ul style="list-style-type: none"> - - - Grande collectrice - Établie (Alignement conceptuel) - · - · - Nouvelle passerelle de transport actif
---	---	---

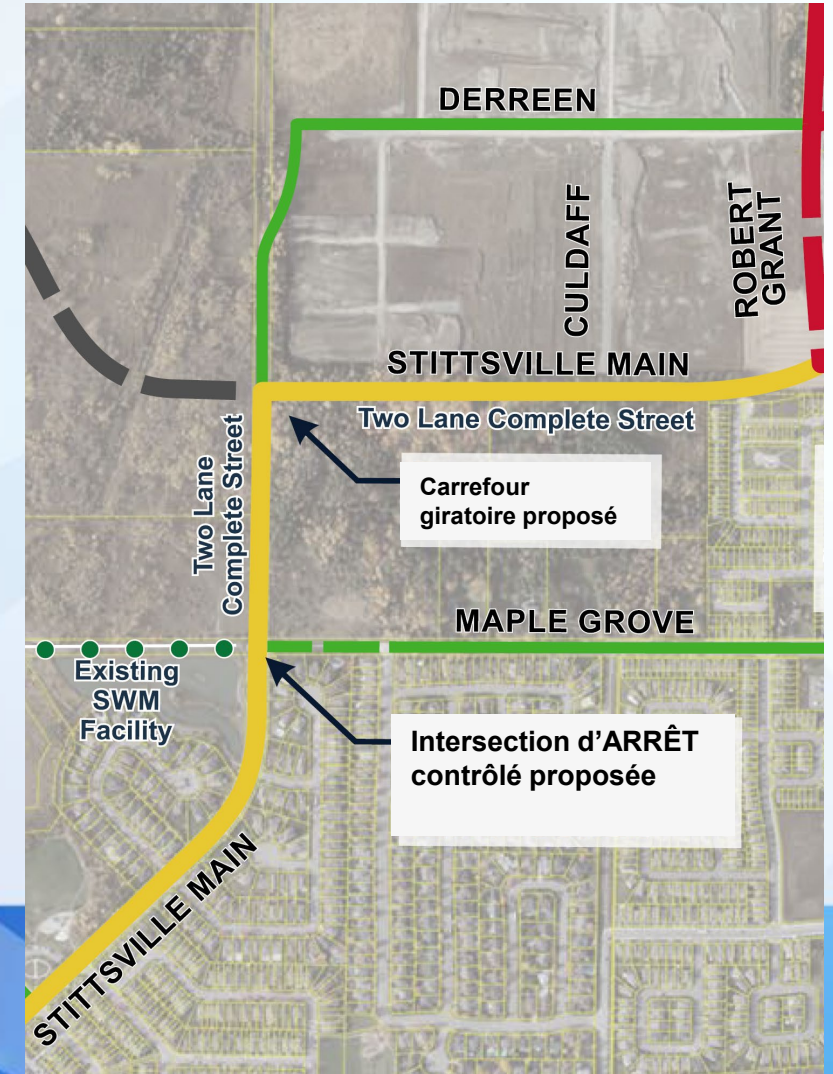
Huntmar Drive Widening and Stittsville Main Street Extension Environmental Assessment (EA) Study
Overall Future Network Plan

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

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

Considérations dans la planification

- 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)



LES INCIDENCES DES PROJETS ET LES MESURES D'ATTÉNUATION

Les avantages des projets

- **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.

Les stratégies d'atténuation

Incidences potentielles	Stratégies d'atténuation
Bruit	<ul style="list-style-type: none">• La Ville coordonnera, avec l'aménagement des terrains attenants, la construction des dispositifs d'atténuation du bruit dans les cas justifiés.
Dérèglements climatiques	<ul style="list-style-type: none">• Plantation de nombreux arbres et aménagement d'ombrières• Approche relative au transport durable
Domaine privé	<ul style="list-style-type: none">• Les travaux de conception minorent les besoins dans l'acquisition de propriétés dans toute la mesure du possible.
Drainage	<ul style="list-style-type: none">• Plan de gestion des eaux pluviales
Paysagement	<ul style="list-style-type: none">• Plan de paysagement, dont d'importants travaux de plantation d'arbres• « Optimisation des zones de paysagement », le cas échéant
Construction	<ul style="list-style-type: none">• Plan de gestion des déchets de construction• Plan de gestion de la construction et de la circulation
Volumes d'achalandage et vitesses	<ul style="list-style-type: none">• Pour la rue Stittsville Main, conception contemporaine prévoyant des mesures de modération de la circulation

L'ÉCHELONNEMENT PAR PHASES ET LA MISE EN ŒUVRE DES PROJETS

La marge de manœuvre dans la conception et la mise en œuvre

L'étude de l'EE offre une marge de manœuvre dans l'étalement des travaux et dans les décisions portant sur la conception détaillée.

- On pourrait aménager l'infrastructure du transport actif (TA) enjambant l'autoroute 417 :
- dans le cadre du nouveau pont de la promenade Huntmar à aménager selon le concept de la rue complète;
 - sous la forme d'une nouvelle passerelle indépendante et provisoire pour le TA;
 - dans le cadre de l'infrastructure déjà planifiée pour le TLR à Kanata.

La décision dépendra du calendrier et du financement des différents projets, qui sont soumis aux priorités futures du Conseil municipal et à ses délibérations budgétaires.

LES PROCHAINES ÉTAPES

Les consultations continues et les prochaines étapes

- Veuillez nous adresser vos commentaires en répondant au questionnaire publié sur le site Web du projet dans la période comprise entre le 31 janvier et le 23 février 2023 : [Ottawa.ca/PromenadeHuntmarStittsvilleMain](https://ottawa.ca/PromenadeHuntmarStittsvilleMain).
- Assemblées avec les propriétaires fonciers et les principaux intervenants – hiver 2023
- Examen des commentaires déposés
- Finalisation du plan recommandé
- Présentation du plan au Comité des transports et au Conseil municipal; lancement du processus d’approbation du rapport de l’étude environnementale – printemps 2023

MERCI DE VOTRE ATTENTION

PÉRIODE DE QUESTIONS