

Résumé

Contexte

L'amélioration du système de transport est cruciale afin de répondre à la croissance de la population de la ville et à la hausse correspondante de la demande en matière de déplacements. Par conséquent, un réseau de transport en commun rapide a été élaboré et approuvé par le Conseil en 2008. Il comprend de nouvelles lignes de train léger sur rail (TLR) et des prolongements et ajouts au Transitway, l'actuel système de transport en commun rapide par autobus d'Ottawa.

Ce rapport environnemental de projet porte sur le Transitway de Kanata-Nord (TKN) – de l'autoroute 417 à la hauteur de l'échangeur March-Eagleson jusqu'au nord du chemin Maxwell Bridge. Le TKN traverse le secteur vers le nord le long du chemin March, de l'autoroute 417 à la hauteur de l'échangeur March-Eagleson jusqu'au nord du chemin Maxwell Bridge. Il fournit un raccordement au Transitway Ouest, près de l'échangeur March-Eagleson.

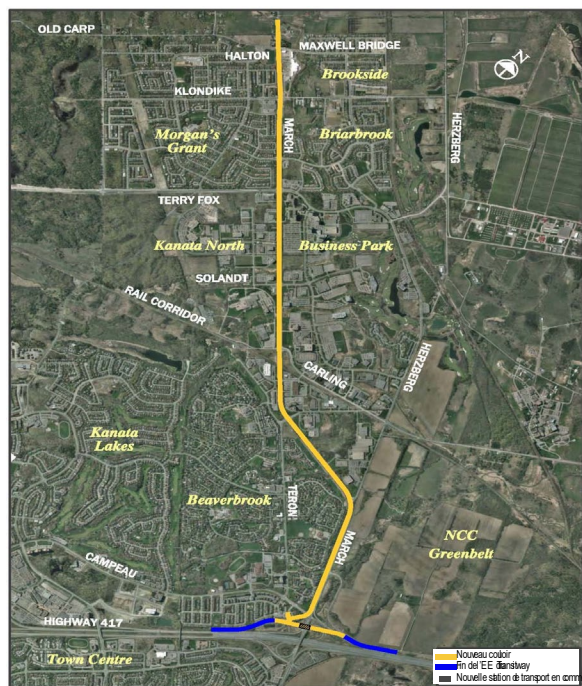
Besoin du projet

Le projet du TKN s'inscrit dans les stratégies présentées dans le Plan officiel (PO) de la Ville d'Ottawa et dans son Plan directeur des transports (PDT). Le Plan officiel décrit les défis que présente la croissance au cours des vingt prochaines années et met de l'avant des orientations stratégiques dans quatre domaines essentiels : la gestion de la croissance, la fourniture d'infrastructures, la conservation de l'intégrité environnementale et la création de collectivités où il fait bon vivre.

Dans le PDT, il est estimé que la croissance de la population dans le centre urbain ouest atteindra environ 73 800 personnes (28 %) et celle de l'emploi, environ 33 400 emplois (18 %) en 2031, ce qui imposera à l'actuelle infrastructure de transport dans le secteur une charge supplémentaire. Le tronçon du TKN fait partie du réseau de transport en commun rapide approuvé par le Conseil en vertu du Plan directeur des transports de 2008. Ce nouveau couloir du Transitway :

- Répondra aux pressions exercées par la croissance en fournissant un service de transport amélioré dans le secteur à l'étude;
- Augmentera la capacité de transport de personnes dans ce couloir;
- Contribuera à ce qu'Ottawa demeure une ville agréable pour vivre et économiquement viable en fournissant un précieux service de transport en commun et en atteignant des objectifs sociaux et environnementaux et des objectifs sur le plan de l'utilisation des terrains;
- Étendra le réseau de transport en commun rapide de la ville pour répondre à la demande actuelle et future de déplacements dans Kanata-Nord et vers des centres régionaux importants.

Le TKN ouvre la porte à des projets d'aménagement compact et à utilisation polyvalente à proximité des stations. En déterminant et en protégeant le couloir du Transitway et les emplacements de stations, il est possible de créer des formes appropriées d'aménagement axé sur le transport en commun et de les installer aux bons endroits. De plus, l'efficacité, la fiabilité et la sécurité du système de transport en commun inciteront les gens à l'utiliser, surtout dans les centres polyvalents et les zones d'emplois.



Évaluation d'autres tracés

Divers couloirs possibles ont été envisagés en se fondant sur les politiques et les lignes directrices de la Ville et de la Commission de la capitale nationale (CCN), lesquelles incluaient celles-ci :

- Utiliser les corridors actuels de transport ou de services pour conserver les caractéristiques naturelles du milieu et fournir des services de façon efficace (Plan officiel d'Ottawa);
- Créer un système interrelié de corridors de transport en commun rapides (PDT d'Ottawa);
- Regrouper les infrastructures dans la Ceinture de verdure pour en protéger l'intégrité (CCN).

Six (6) tracés de rechange ont été définis à partir de l'autoroute 417 à la hauteur de l'échangeur Eagleson jusqu'à la limite du secteur urbain. Leur évaluation a tenu compte de plusieurs facteurs, notamment :

- La compatibilité avec le réseau routier actuel et futur
- L'achalandage et les activités de transport en commun
- La configuration géométrique
- La compatibilité avec les collectivités actuelles et futures
- Les effets sur le plan du bruit, de la qualité de l'air et de la vibration
- Les considérations sur le plan des sols et des eaux souterraines
- L'impact sur les caractéristiques naturelles
- La constructibilité
- Les coûts d'immobilisation
- L'obligation d'acquérir des biens-fonds

Autres couloirs possibles



Le chemin March (option 2) est considéré comme le meilleur couloir de transport en commun pour plusieurs raisons : a) il s'agit d'un corridor de transport déjà existant menant à des secteurs résidentiels et commerciaux; b) il est situé au centre du secteur, fournissant ainsi la meilleure zone de desserte d'utilisateurs; c) il permet de bons liens pour les piétons et les cyclistes; d) il appuie les projets d'aménagement axés sur le transport en commun; e) il offre l'itinéraire le plus direct; et f) l'obligation d'acquérir des biens-fonds est limitée. Et les commentaires du public sont généralement favorables à cette option.

L'option 6 est similaire à l'option 2 pour le tronçon au nord du chemin Teron (les possibilités sont donc similaires pour ce tronçon). Par contre, pour le tronçon situé directement sur le chemin Teron, cette option présente plus d'effets négatifs sur le quartier résidentiel attenant, ce qui le rend moins intéressant que le couloir (option 2) du chemin March.

Deux conceptions possibles ont été évaluées en ce qui a trait aux opérations de transport en commun dans le couloir du chemin March, à savoir des voies de transit médianes et des voies de transit sur l'accotement. Ces conceptions sont semblables à bien des égards, mais l'option de voies de transit médianes sur le chemin March est recommandée, car elle :

- Assure la fiabilité des services de transport en commun et une grande qualité;
- Offre les meilleures perspectives de multimodalité et d'aménagement axé sur le transport en commun;
- A une incidence minimale sur les services d'utilité publique et les collectivités existantes.

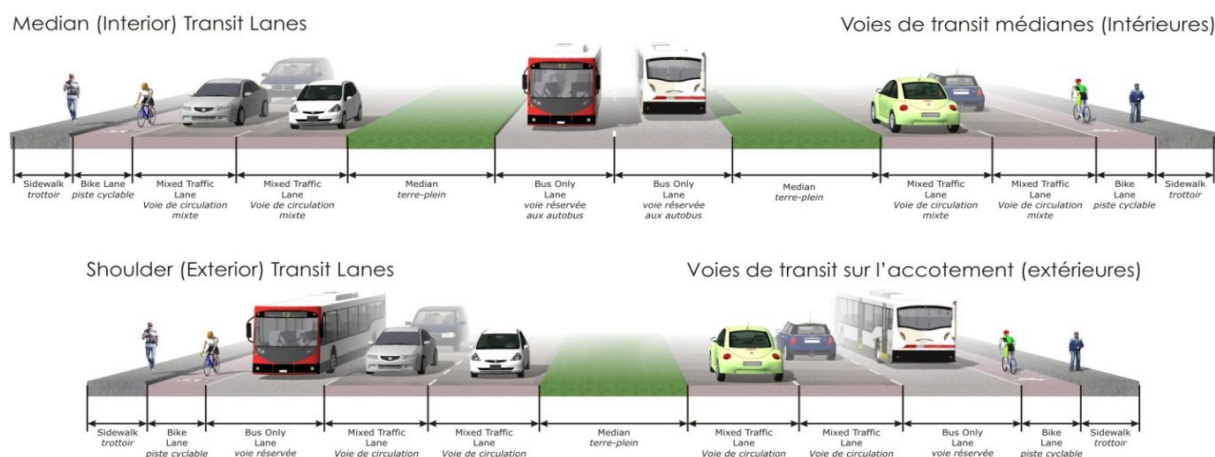
Tracé recommandé

L'aménagement en vertu de l'option 2, en tant que tracé recommandé, sera concentré le long du chemin March au cœur des secteurs résidentiel et commercial établis. Ce tracé offre le meilleur potentiel de desserte d'usagers et de bons liens aux réseaux piétonniers, cyclistes et de transport en commun. L'option 2 fournit de bonnes possibilités d'aménagement axé sur le transport en commun et emprunte un corridor de transport déjà existant. L'option 2 (Chemin March) fournit l'itinéraire le plus court et le plus direct et les coûts liés à l'acquisition de biens-fonds sont limités.

L'option 6 offre des possibilités similaires à celles de l'option 2 sur le tronçon au nord de Teron, mais l'impact social négatif sur le quartier résidentiel et la pression de réaménager le secteur pour soutenir le transport en commun rapide par autobus en font, dans l'ensemble, une solution moins intéressante que l'option 2.

Les opérations de transport en commun dans le couloir

Deux options ont été évaluées pour les opérations de transport en commun dans le couloir du chemin March.



Elles sont semblables à beaucoup d'égards, toutefois l'option des voies de transit médianes a été privilégiée, car elle :

- Offre une plus grande qualité en matière de transport en commun;
- Offre les meilleures perspectives de multimodalité et d'aménagement axé sur le transport en commun;
- A le moins d'incidence sur les services d'utilité publique et sur les collectivités établies.

En ce qui concerne les voies de transit médianes : il faudra (1) une brèche pour permettre aux autobus circulant vers l'est et tournant à droite à l'intersection March et Terry-Fox d'emprunter les voies médianes et (2) une obligation de céder le passage en priorité aux autobus qui convergent vers les voies réservées. Cette brèche devrait être située environ à mi-chemin entre les intersections March et Terry-Fox et March et Solandt pour que les autobus disposent d'assez de temps pour accélérer à la vitesse de la circulation, s'insérer dans le flux de circulation et traverser les deux voies d'utilisation générale avant de converger dans les voies médianes réservées.

Diverses possibilités pour le raccordement à l'autoroute 417 et à Eagleson

Dans ce rapport environnemental de projet, ce raccordement a été traité de manière à intégrer de nouvelles données et des données mises à jour pour achever les raccordements durant les phases transitoires et finales de l'aménagement du Transitway-Ouest, y compris les raccordements et les agrandissements des parcs-o-bus. Plusieurs options ont été envisagées pour ce raccordement.

Cette étude a compris l'examen du raccordement du Transitway de Kanata-Nord au Transitway-Ouest (Moodie à March et March à Terry-Fox), lequel implique l'aménagement d'une station près de l'autoroute 417 et de l'échangeur March-Eagleson. L'étude s'est penchée sur des possibilités de raccordement durant les phases transitoires et finales de l'aménagement du Transitway-Ouest.

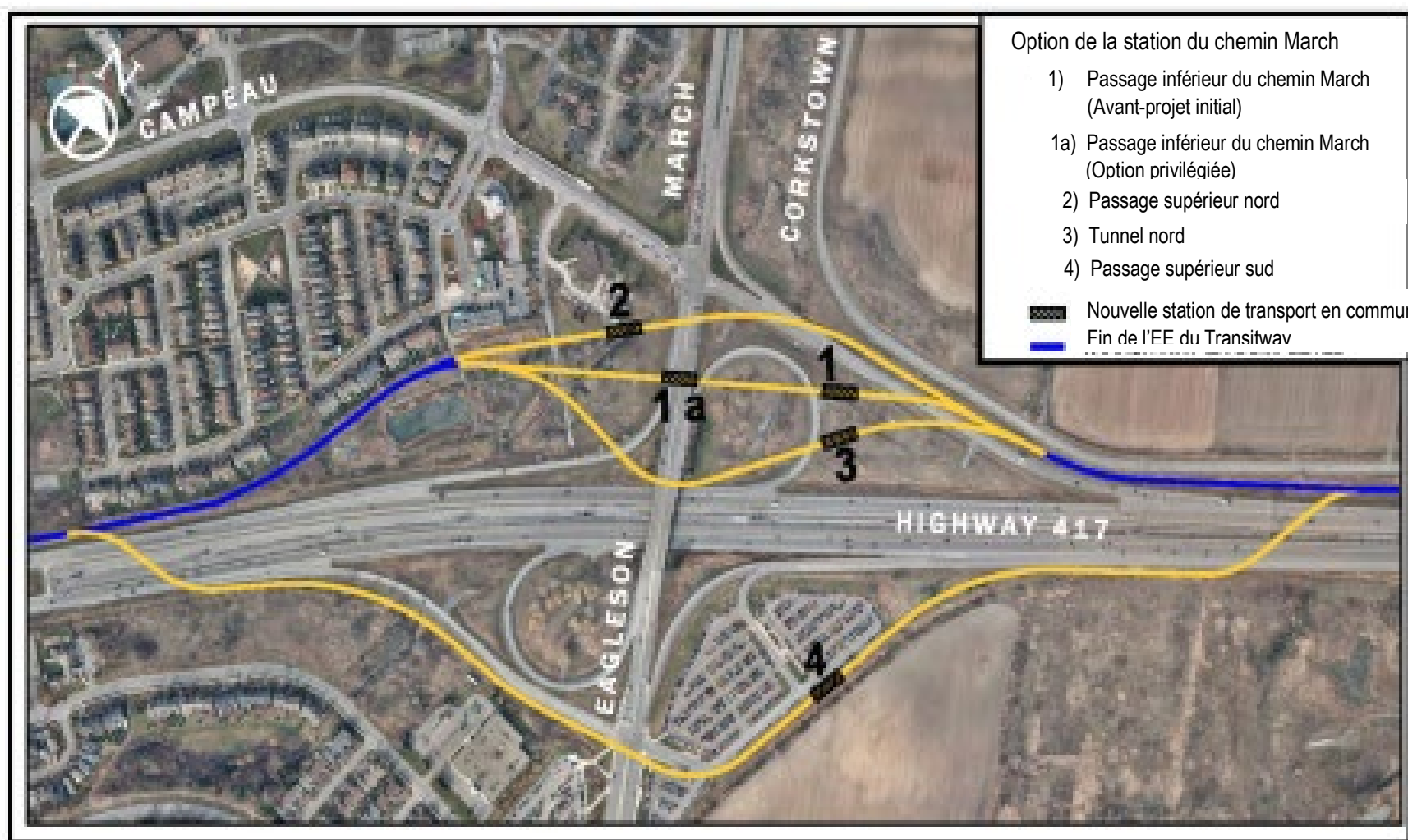
L'évaluation des solutions de rechange pour ce raccordement a été dictée dans une vaste mesure par l'emplacement de la station March et son impact sur les conditions sociales et environnementales actuelles. Les critères d'évaluation comprenaient ceux-ci :

- L'emplacement de la station March
- La compatibilité avec le réseau routier actuel et futur
- L'achalandage et les activités de transport en commun
- L'intégration aux circuits locaux de transport en commun et les correspondances
- La configuration géométrique
- La compatibilité avec les collectivités actuelles et futures
- Les effets sur le plan du bruit, de la qualité de l'air et de la vibration
- Les considérations sur le plan des sols et des eaux souterraines
- L'impact sur les caractéristiques naturelles
- La constructibilité
- Les coûts d'immobilisation
- L'obligation d'acquérir des biens-fonds
- L'accès au parc-o-bus Eagleson
- L'impact sur les infrastructures actuelles

Sur les quatre options élaborées et étudiées, l'option 1a, qui prévoit une structure étagée à la hauteur du chemin March tout juste au nord de l'autoroute 417, est la solution recommandée.

L'option a été améliorée en fonction des commentaires suivant des autorités :

- Placer la station sous l'échangeur March-Eagleson;
- Placer les entrées du côté ouest de la route, à l'extérieur des bretelles d'accès du ministère des Transports de l'Ontario;
- Réduire la pente de la route vers l'ouest afin de faciliter l'accès et la circulation des vélos à côté du Transitway;
- Raccordements au parc-o-bus Eagleson actuel au moyen d'une passerelle piétonnière.



Les emplacements de parcs-o-bus

Le Plan directeur des transports et le Plan officiel de la Ville d'Ottawa indiquent tous les deux la nécessité d'aménager d'autres parcs-o-bus pour servir les collectivités situées à l'extérieur de la Ceinture de verdure. Lors de la mise à jour du PDT, une étude a été réalisée et il s'en est suivi un document de politique sur les parcs-o-bus intitulé *Park and Ride Facilities for Ottawa - Part 2 : Identification of Need, Evaluation and Implementation of Lots*. L'étude retenait deux emplacements généraux pour les parcs-o-bus du secteur de Kanata-Nord :

- La promenade Innovation et la promenade Terry-Fox
- Le long du chemin March, au nord du chemin Maxwell Bridge

Le parc-o-bus de la promenade Innovation pourra recevoir environ 1000 places de stationnement. Le deuxième parc-o-bus sur le chemin March (au nord du chemin Maxwell Bridge) répondra à la demande future résultant de l'approbation de la modification 76 du Plan officiel de la Ville (secteur d'expansion le long du chemin March). Ce site pourra recevoir environ 500 places de stationnement. Son emplacement précis sera confirmé lors de prochains travaux de planification.



Description du plan recommandé

Le Transitway de Kanata-Nord est un couloir réservé de 6,5 km qui se raccordera au Transitway-Ouest à proximité de l'autoroute 417 et de l'échangeur March-Eagleson. Le TKN arrivera à l'échangeur du côté nord de l'autoroute, dans les limites de l'emprise appartenant au MTO, au ministère des Services gouvernementaux et à la Ville. Le Transitway-Ouest passera sous les bretelles de l'échangeur et le chemin March où sera aménagée une nouvelle station. À l'est de la station, le Transitway-Ouest se raccordera au tronçon Moodie-March et du côté ouest, il se raccordera au tronçon March et Terry-Fox pour compléter le réseau de transport en commun rapide. Les évaluations environnementales de ces deux tronçons du Transitway-Ouest ont déjà été complétées.



La nouvelle station March servira de point de correspondance pour les usagers entre les lignes du TKN nord-sud et le Transitway-Ouest. L'accès des piétons à la station se fera surtout depuis l'ouest. L'accès depuis l'actuel parc-o-bus Eagleson (dans le quadrant sud-est de l'échangeur) se fera au moyen d'une nouvelle passerelle piétonnière qui sera reliée tout à la fois aux quais direction est et ouest de la station March. Dans le cadre de l'évaluation environnementale aux fins de cet exercice de planification, l'équipe de l'étude continuera de prévoir une option pour les usagers du transport en commun qui arrivent à pied à la station Teron de même que des correspondances/liens entre les services de transport locaux et le Transitway, notamment à la station March.

À l'extrémité ouest de la station, le TKN se détachera du Transitway-Ouest en empruntant une voie d'accès étagée qui traversera la partie sud-est des terrains du poste de la Police provinciale de l'Ontario pour passer sous l'échangeur Campeau-March. Le Transitway s'élèvera au centre du chemin March et reviendra à niveau juste au sud de l'intersection Corkstown-March, où seront installés des feux de circulation pour faciliter la circulation des usagers de la route.

À partir de l'intersection Corkstown-March, le Transitway deviendra une installation à niveau, les autobus empruntant des voies réservées et séparées aménagées au milieu du chemin March. Le Transitway traversera dix intersections à niveau dotées d'une signalisation donnant priorité au transport en commun. Des stations seront aménagées aux intersections principales le long du chemin March pour donner accès aux entreprises et aux quartiers résidentiels attenants ainsi qu'aux commerces de détail et autres utilisations le long du couloir. Voici les huit emplacements de station recommandés :

- March (étagée)
- Corkstown
- Herzberg
- Richardson-Teron
- Carling
- Solandt
- Terry-Fox
- Klondike

À l'exception de la station Corkstown, dont les deux quais sont situés au nord de l'intersection, les stations à niveau sont toutes des arrêts de l'autre côté de l'intersection, ce qui permet aux autobus de traverser l'intersection avant d'arrêter pour faire monter et descendre les passagers. Étant donné la nature du couloir et l'estimation d'un volume d'autobus relativement faible, il n'est pas recommandé d'aménager des voies de contournement aux stations.

Des voies cyclables seront également aménagées le long du couloir pour encourager un mode de transport actif dans ce secteur. Lors de l'étape de conception détaillée du projet, on procédera à la conception de voies cyclables séparées.

Le plan recommandé indique deux autres emplacements des parcs-o-bus dans Kanata-Nord. En ce qui concerne l'emplacement Terry-Fox et promenade Innovation (à l'ouest du chemin March), les autobus qui circulent vers le nord devront quitter le Transitway et, lorsqu'ils circulent vers le sud, ils devront y entrer. Le deuxième emplacement de parc-o-bus est situé à l'extrémité nord du secteur urbain et sera intégré aux nouveaux plans communautaires. Les deux parcs-o-bus comprendront des aires de demi-tour et d'attente pour autobus le long des quais de passagers et d'autres installations, au besoin, pour soutenir les opérations des autobus.

Mise en œuvre/possibilité d'étapes

Ce projet peut se déployer par étapes et certaines composantes peuvent être coordonnées avec d'autres projets (comme la nouvelle station March, son raccordement au futur Transitway-Ouest, le tronçon au-dessous du sol à partir de Corkstown jusqu'à la nouvelle station dans la foulée de la construction du Transitway-Ouest [Moodie-Eagleson] afin de réduire les perturbations pour les usagers de la route.

Analyse de l'impact environnemental

Le TKN sera conçu et mis en œuvre avec le soutien de pratiques modernes en matière de planification, d'ingénierie et de gestion environnementale. La législation, les politiques, les règlements, les lignes directrices et les pratiques exemplaires en vigueur seront pris en compte. Des mesures d'atténuation seront stipulées dans les contrats et les normes de construction.

Mesures d'atténuation propres au site

Les effets circonscrits et propres au site sont résumés ci-après, y compris les mesures d'atténuation recommandées :

- Un plan de gestion de la circulation, un plan d'accès et un plan de circulation piétonnière
- Un plan d'aménagement paysager pour remplacer l'habitat déplacé
- Un plan de compensation des pêches pour le franchissement du ruisseau Watt
- La réalisation avant la construction d'une vérification des espèces en péril
 - Un inspecteur procédera à l'évaluation de la santé de tous les noyers cendrés potentiellement touchés
- Des analyses géotechniques détaillées seront entreprises durant la conception à proximité de l'échangeur
- Des évaluations archéologiques [étape 2] seront réalisées dans des secteurs adjacents au couloir depuis Teron jusqu'au sud de Corkstown

Une comparaison des données relatives aux vibrations et aux bruits actuels et futurs indique que l'ajout du Transitway aura généralement pour effet de réduire les effets sur l'environnement du bruit provenant de la circulation routière.

L'utilisation des terrains dans les secteurs d'aménagement futurs devra être examinée et intégrée aux prochaines étapes de conception du Transitway afin de diminuer les conflits et de maximiser les possibilités d'utilisation de terrains.

Consultation

Une composante essentielle du processus d'évaluation environnementale est la coordination et l'intégration des consultations publiques. La planification et la coordination des infrastructures et les mesures d'atténuation environnementales pour le raccordement du Transitway, réalisées en consultation avec la collectivité, aideront à faire en sorte que les objectifs de la Ville, de la collectivité, d'autres autorités compétentes et d'intervenants seront atteints.

L'étude a été enrichie par l'examen et les commentaires des autorités compétentes, de communautés autochtones [Algonquins de l'Ontario et Métis], de groupes d'intervenants, d'organismes communautaires, de propriétaires et d'entreprises dans le secteur à l'étude. Outre les réunions avec les autorités compétentes et les entreprises et les réunions avec les groupes de consultation publique [trois rencontres avec chaque groupe], trois séances portes ouvertes se sont déroulées durant la phase de planification de l'étude.

Un bulletin d'information sur le projet et un questionnaire pour recueillir les commentaires ont été produits et distribués à chacune des séances portes ouvertes. Un site web [<http://ottawa.ca/transitconnectstudy>] a été créé pour le projet qui présente de l'information sur le déroulement de l'étude.

Au nombre des préoccupations précises : a) le bruit, la vibration et l'impact environnemental de cette installation de transport en commun; b) la promotion des services de transport en commun locaux; c) l'emplacement des parcs-o-bus; d) l'accès aux parcs-o-bus actuels et futurs; et e) la viabilité d'un couloir de transport en commun le long du chemin Teron. Les commentaires étaient pour le chemin March comme meilleure option.