

Étude sur le nouveau du tracé de la promenade McKenna Casey

Un addenda de l'étude d'évaluation environnementale de 1991 visant l'élargissement de la promenade Strandherd (entre l'autoroute 416 et le chemin Jockvale)

Consultations publiques en ligne :
28 juin au 12 juillet 2021

Veillez fournir vos commentaires
d'ici le 12 juillet 2021

Introduction

Il est maintenant possible pour vous d'examiner et de commenter les travaux réalisés à ce jour dans le cadre de l'étude sur le nouveau tracé de la promenade McKenna Casey. Il s'agit d'un addenda de l'étude d'évaluation environnementale (EE) de 1991 visant l'élargissement de la promenade Strandherd (entre l'autoroute 416 et le chemin Jockvale).

Cette présentation vise à donner l'occasion aux intervenants intéressés d'en apprendre davantage sur l'étude et de fournir des commentaires sur le projet. Aperçu de l'information présentée :

1. Sommaire des activités de consultation sur l'étude
2. Contexte de l'étude
3. Processus d'addenda de l'évaluation environnementale de l'étude
4. Mise à jour des conditions actuelles dans le secteur à l'étude
5. Différentes options du projet recensées et évaluées
6. Version préliminaire du plan recommandé
7. Étapes suivantes de l'étude

Consultations publiques liées à l'étude

La consultation fait partie intégrante du processus de planification et de conception du projet; les commentaires des principaux intervenants et du public contribuent à la réussite du projet. La stratégie de consultation comprend les éléments suivants :

- Réalisation du processus d'évaluation environnementale de portée générale par la Municipal Engineers Association
- Trois réunions du comité consultatif technique et trois consultations auprès de la communauté
 - décembre 2020, février 2020, avril 2021, juin 2021
- Réunions avec les différents intervenants, au besoin
 - Dix réunions avec les intervenants communautaires à ce jour, cinq réunions de consultation technique à ce jour
- Notifications de l'étude dans les journaux de la région et sur le site Web de la Ville
- Présentation en ligne des documents au public
- Sensibilisation auprès des groupes autochtones
- Renseignements publiés sur le site Web de la Ville

Vos commentaires sont essentiels au succès de cette étude. Nous vous demandons de les fournir d'ici le 12 juillet 2021.



Étude sur le nouveau tracé de la promenade McKenna Casey
(Un addenda de l'étude d'évaluation environnementale de 1991 visant l'élargissement de la promenade Strandherd entre l'autoroute 416 et le chemin Jockvale)

McKenna Casey Drive Realignment Study
(An Addendum to the 1991 Strandherd Drive Highway 416 to Jockvale Road Environmental Assessment Study)

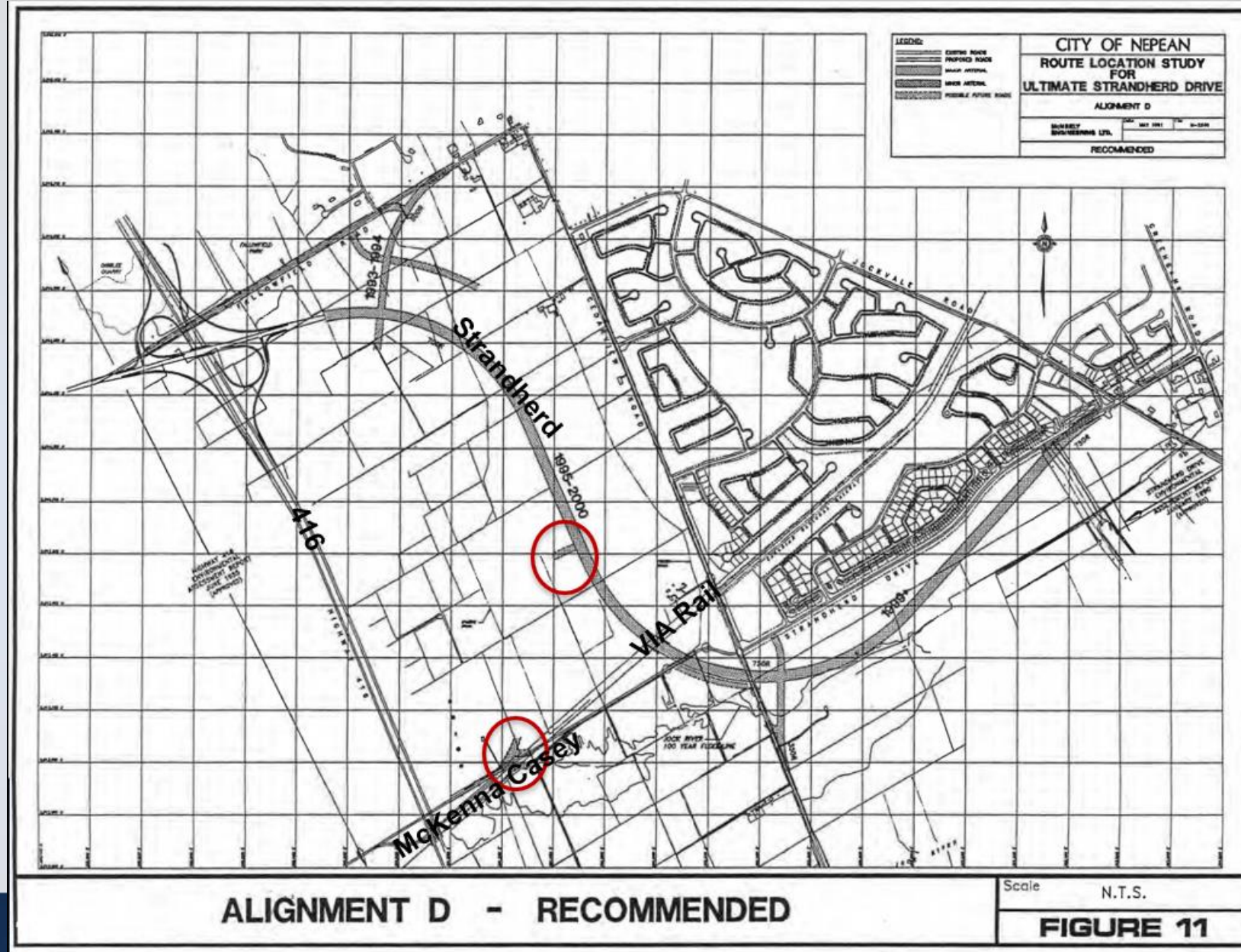
April 1, 2021 Community Working Group
Groupe de travail communautaire,
1er avril 2021



Contexte de l'étude

Un tracé provisoire de la promenade McKenna Casey était illustré de manière conceptuelle dans l'étude d'évaluation environnementale de 1991 visant l'élargissement de la promenade Strandherd (entre l'autoroute 416 et le chemin Jockvale) dans la communauté de Barrhaven à Ottawa.

Le rapport d'étude environnementale de 1991 indique les endroits où le nouveau tracé de la promenade McKenna Casey débuterait, sur la promenade McKenna Casey, et prendrait fin, sur la promenade Strandherd. Toutefois, le tracé routier entre ces deux emplacements n'a pas été ratifié à l'époque.



Contexte de l'étude

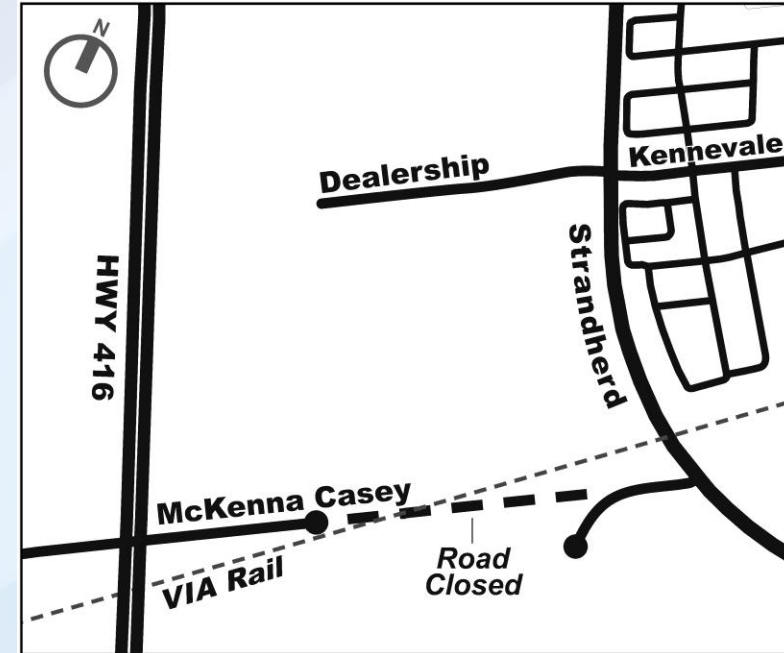
Le Conseil municipal et le Comité des transports ont adopté la motion visant à entamer l'étude sur le nouveau tracé de la promenade McKenna Casey le 7 octobre 2020. La motion recommande ce qui suit :

Que le Comité des transports enjoigne au personnel de la Direction générale des transports et de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique de rédiger un addenda à l'évaluation environnementale sur l'élargissement de la promenade Strandherd, afin d'examiner le nouveau tracé de la promenade McKenna Casey, et de rédiger un document de conception préliminaire et détaillée, dans le cadre du budget actuel du projet d'élargissement de la Strandherd.

La promenade McKenna Casey a été fermée le 14 octobre 2020 au passage à niveau de la ligne de VIA Rail dans le cadre du projet d'Élargissement de la promenade Strandherd de la Ville d'Ottawa. Vous trouverez des renseignements supplémentaires sur ce projet ici : <https://ottawa.ca/fr/hotel-de-ville/engagement-du-public/projets/elargissement-de-la-promenade-strandherd-de-la-promenade-maravista-au-chemin-jockvale>

La route est actuellement un cul-de-sac dont la surface est asphaltée pour faciliter les mouvements de manœuvre des véhicules.

Plan repère indiquant le réseau routier du secteur et la fermeture de route



Processus d'addenda de l'évaluation environnementale

Le projet suit les directives prévoyant un processus d'addenda qui sont énoncées dans l'évaluation environnementale municipale de portée générale de la Municipal Engineers Associations. Un processus officiel d'addenda est déclenché lorsque des modifications sont apportées à la description initiale du projet, que le milieu environnemental a changé ou qu'une période (de plus de 10 ans) s'est écoulée depuis la publication de l'avis d'achèvement concernant le rapport d'étude environnementale initiale. Le processus d'addenda comprend les étapes suivantes :

Étape 1:

Évaluer les besoins et comprendre les changements apportés au contexte environnemental

Étape 2:

Élaborer et évaluer des options et sélectionner une conception privilégiée

Étape 3:

Évaluer les répercussions environnementales et prévoir des mesures d'atténuation

Étape 4:

Préparer la documentation relative à l'addenda et diffuser un avis de dépôt d'un addenda pour la période d'examen de 30 jours des intervenants

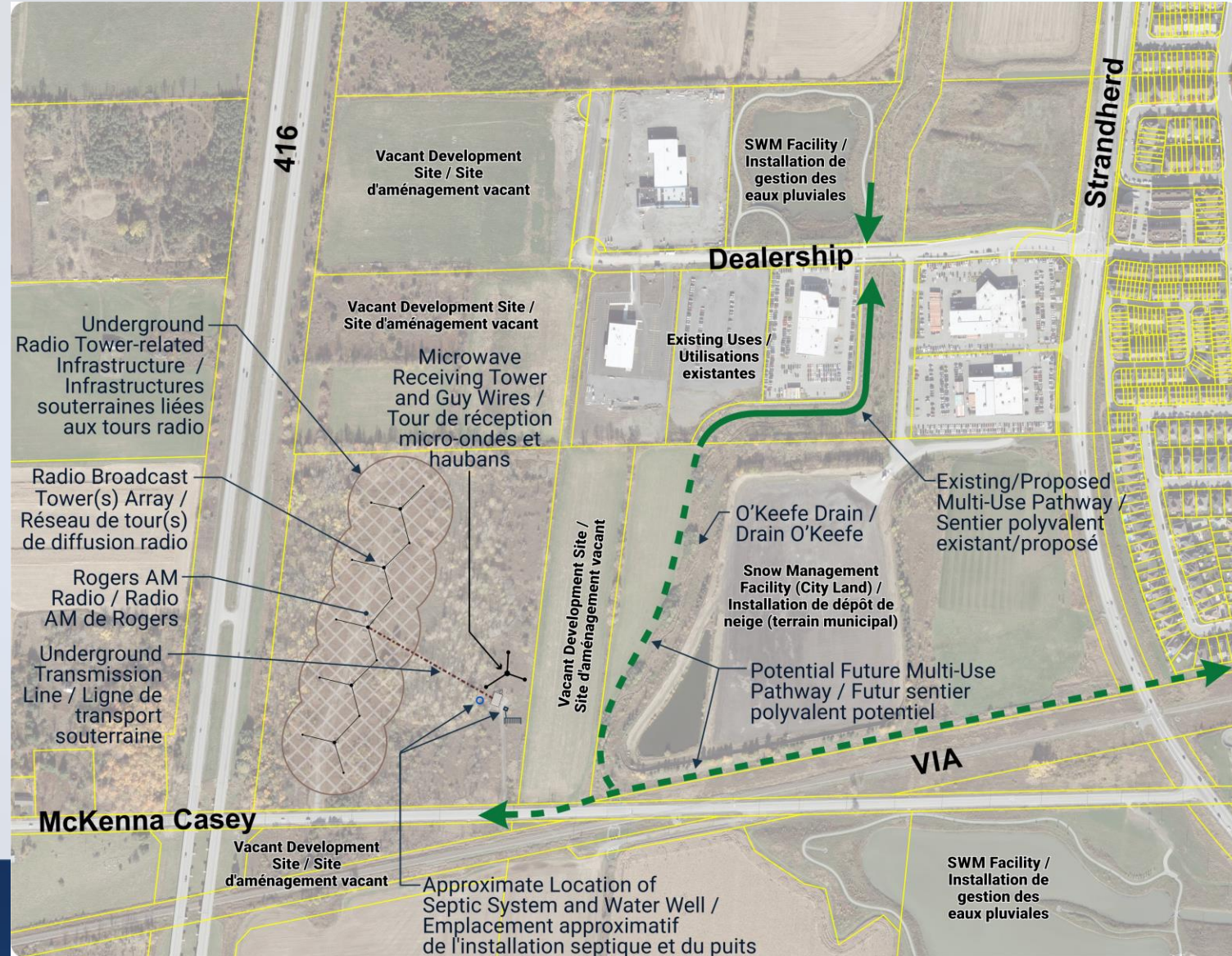
Une copie des documents liés à l'addenda et au rapport d'étude environnementale d'origine sera accessible pour une période de 30 jours afin de permettre aux intervenants de l'examiner. Seuls les éléments de l'addenda (les modifications apportées au projet initial) peuvent être examinés et faire l'objet de réponse, y compris les demandes concernant l'arrêté prévu à la partie II (une demande d'évaluation de portée plus précise du projet). Les demandes d'arrêté de conformité à la partie II ne touchent que les questions concernant les droits ancestraux et les droits issus de traités. Si aucune objection n'est reçue dans les 30 jours suivant la période d'examen, le promoteur est libre de procéder à la mise en œuvre du projet et aux travaux de construction s'y rattachant.

Conditions actuelles mises à jour

Le secteur à l'étude se trouve dans la communauté de Barrhaven d'Ottawa. Depuis l'EE de 1991, le secteur a fait l'objet de changement et d'aménagement. En particulier, le CitiGate Corporate Campus et les terrains contigus forment un secteur d'emploi qui gagne en importance.

Dans le voisinage immédiat, sur la promenade Dealership, il y a des concessionnaires automobiles qui utilisent également les terrains adjacents pour mener leurs activités. Il y a également plusieurs demandes d'aménagement actives pour le secteur. Un site de radiodiffusion AM s'y trouve aussi; l'étude d'évaluation environnementale se penche sur l'incidence d'un couloir de transport prévu près de cet endroit. La coordination avec ce propriétaire et d'autres propriétaires du secteur a occupé une place importante dans le processus d'étude.

Utilisations du sol à proximité

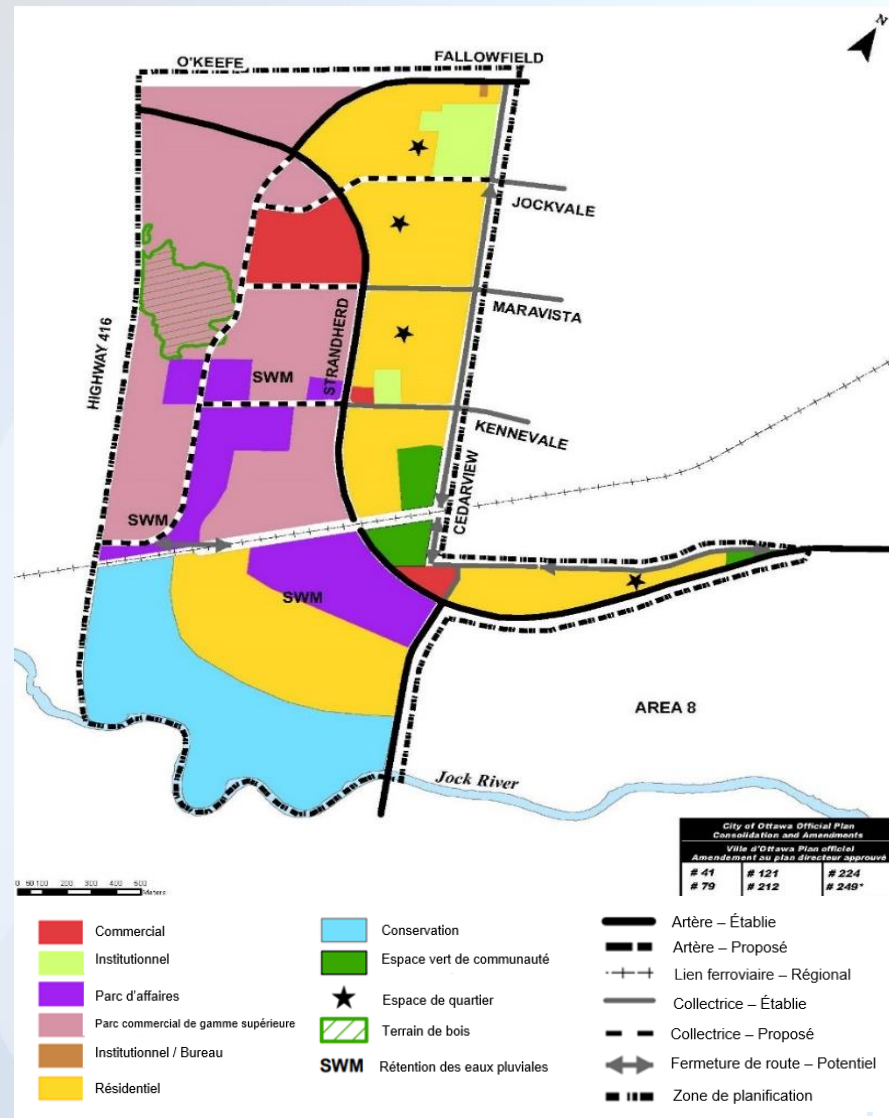


Contexte de planification de l'aménagement

Le site est désigné « secteur d'emploi » dans le Plan officiel de la Ville d'Ottawa.

Le secteur à l'étude se trouve également dans les secteurs 9 et 10 de Nepean-Sud visés par le Plan secondaire. Ce plan désigne les terrains situés entre les promenades McKenna Casey et Dealership actuelles « parc d'affaires » et « parc commercial de gamme supérieure ».

Le Plan secondaire indique aussi une route collectrice qui relierait la promenade McKenna Casey à la promenade Dealership plus au nord et au-delà. Par ailleurs, le Plan officiel de la Ville la désigne « route collectrice principale ».



Conditions actuelles mises à jour et besoins en matière de transport

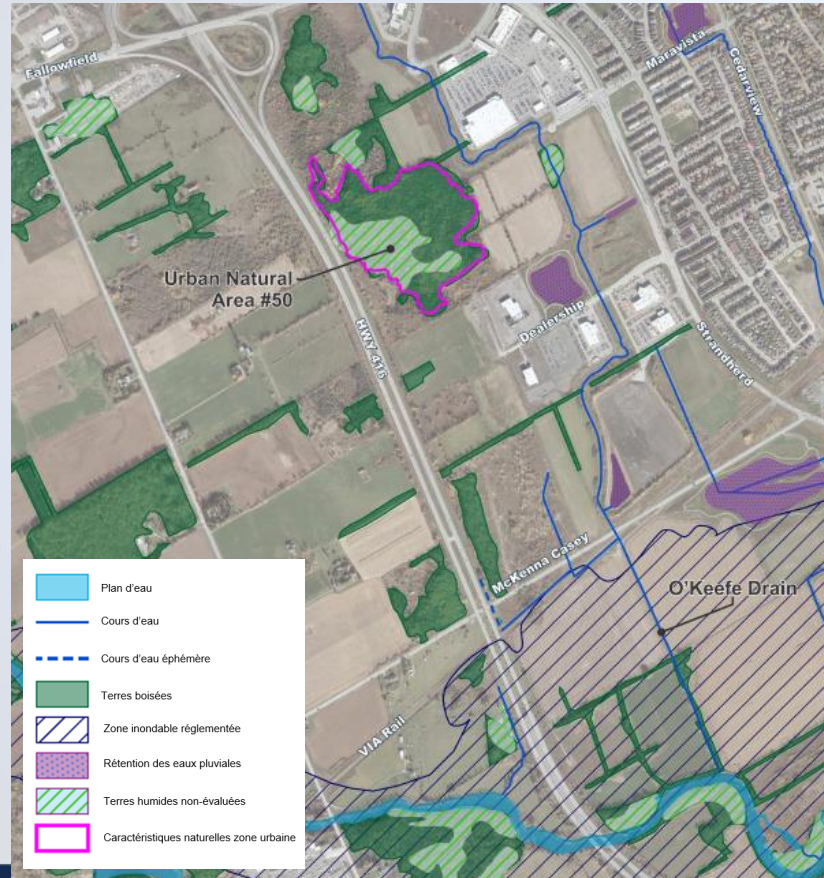
Les conditions environnementales qui pourraient avoir changé dans le secteur à l'étude depuis 1991 ont fait l'objet d'une étude dans le cadre de cet addenda de l'EE, notamment :

- l'infrastructure de transport dans le secteur
- les besoins en matière de transport
- l'utilisation et l'aménagement du sol
- les conditions géotechniques
- la présence possible de contaminants dans le sol et les eaux souterraines
- l'infrastructure radiophonique AM
- les ressources archéologiques
- les ressources du patrimoine culturel

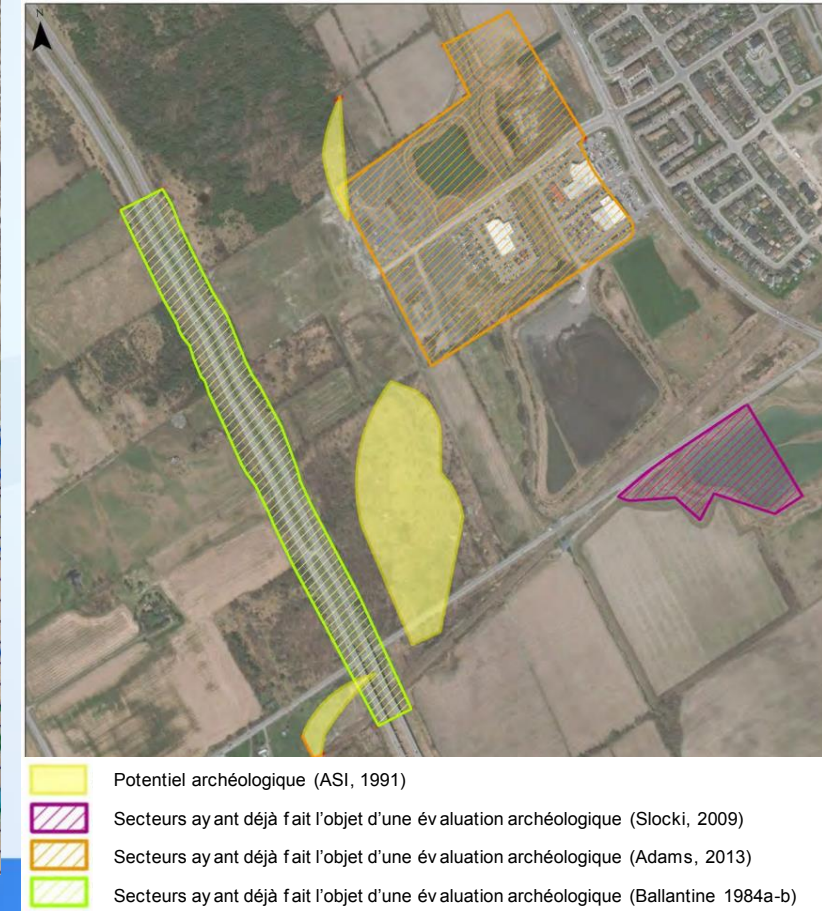
L'étude des transports a révélé le besoin de prolonger la promenade McKenna Casey jusqu'à la promenade Dealership et d'en faire une route collectrice principale et une route multimodale à deux voies.

Ces renseignements ont permis de cerner et d'évaluer les solutions de rechange.

Aperçu du milieu naturel :



Potentiel archéologique et secteurs ayant déjà fait l'objet d'une évaluation archéologique :



Exigences de conception et processus d'évaluation

Une série d'options de tracés a été mise au point pour répondre au besoin de prolongement de la promenade McKenna Casey jusqu'à la promenade Dealership et d'en faire une route collectrice principale et une route multimodale à deux voies.

Les exigences de conception pour le nouveau tracé de la promenade McKenna Casey comprennent :

- lien entre les promenades McKenna Casey et Strandherd actuelles au moyen de la promenade Dealership;
- élimination du cul-de-sac actuel de la promenade McKenna Casey
- infrastructures piétonnières accessibles
- infrastructures cyclables distinctes
- deux voies de circulation (une dans chaque direction) servant de route collectrice principale
- route pour camions
- arbres suffisamment en retrait de la route
- stockage de la neige en bordure de rue
- installations aériennes de service public au besoin
- emprise de 26 m (conformément à la politique de la Ville, avec bandes nivelées supplémentaires au besoin)
- limite de vitesse affichée de 60 km/h (vitesse de base de 70 km/h)
- stationnement non divisé; aucun stationnement sur rue
- espace pour des services municipaux souterrains potentiels, propositions de promoteurs immobiliers en cours

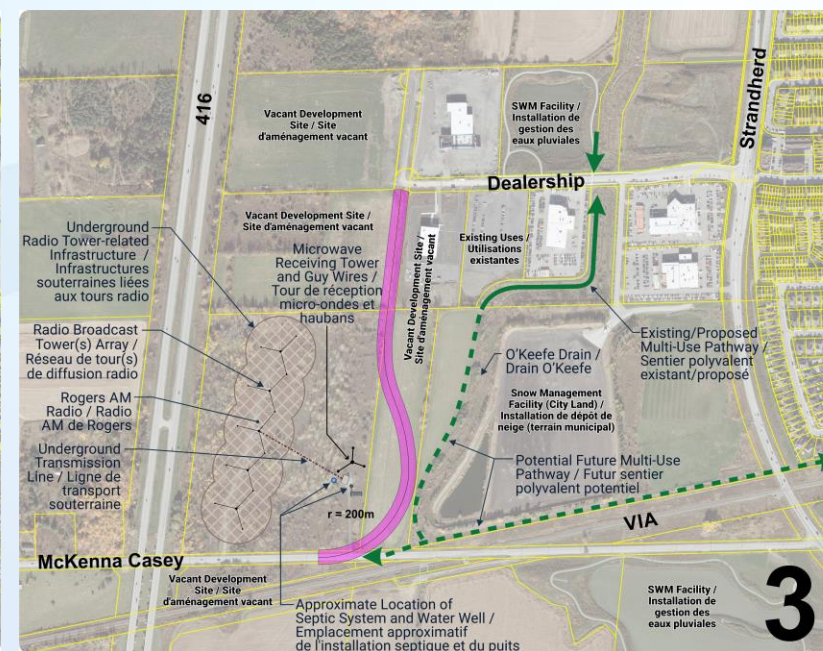
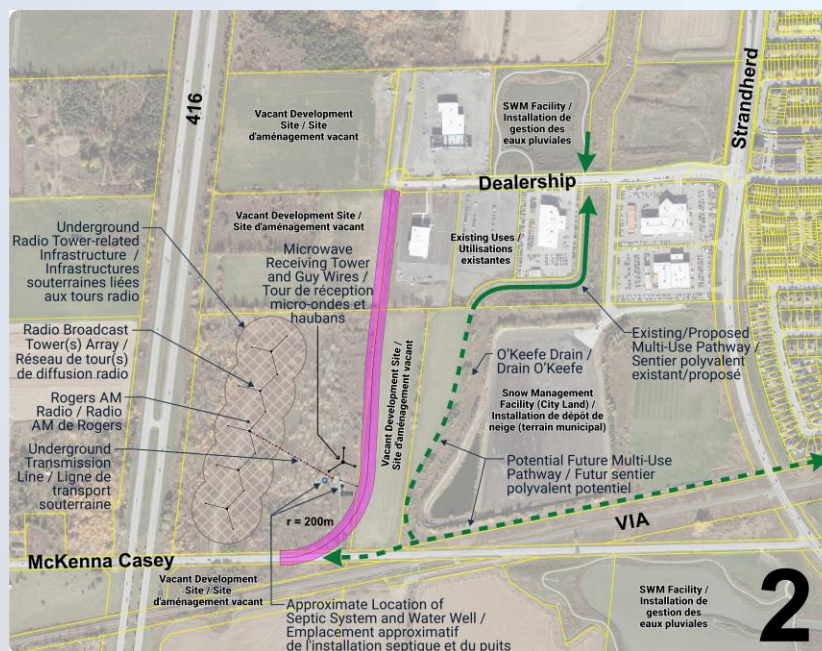
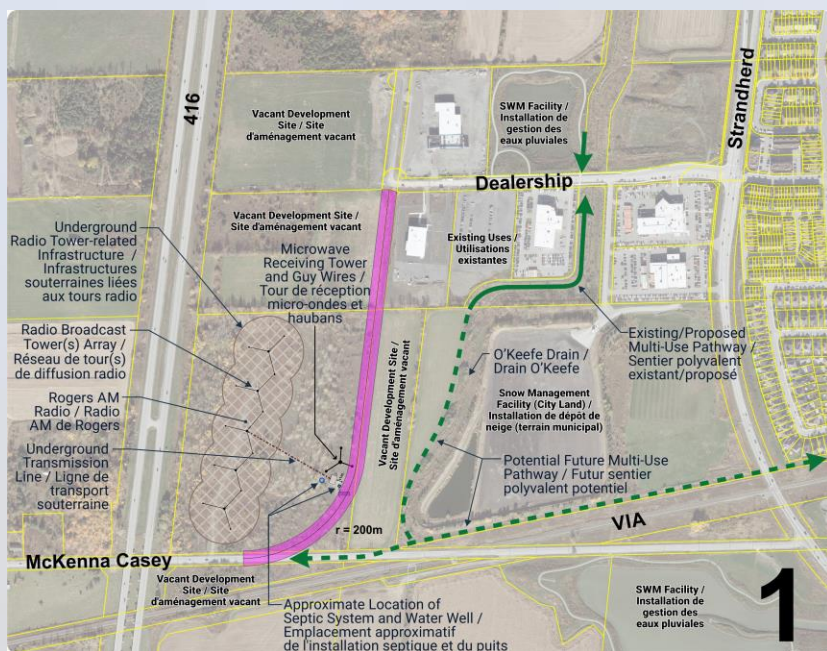
Dans le cadre du processus d'évaluation, chaque option de tracé du couloir de transport est examinée par rapport à ces ensembles de critères de performance :

- viabilité du réseau de transport
- viabilité écologique et physique
- utilisation du sol et viabilité des communautés
- atténuation des effets des changements climatiques et adaptation
- viabilité économique

Évaluation des options de tracé

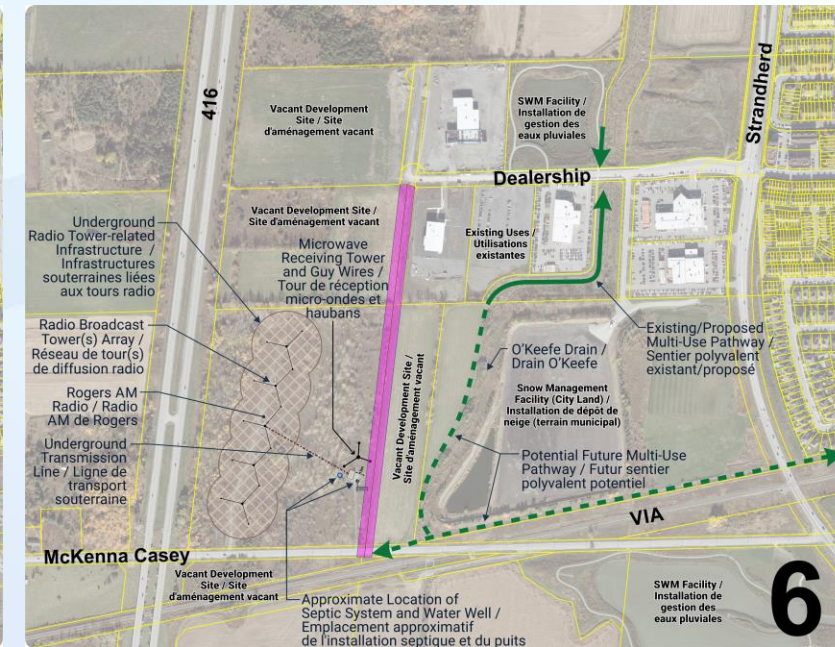
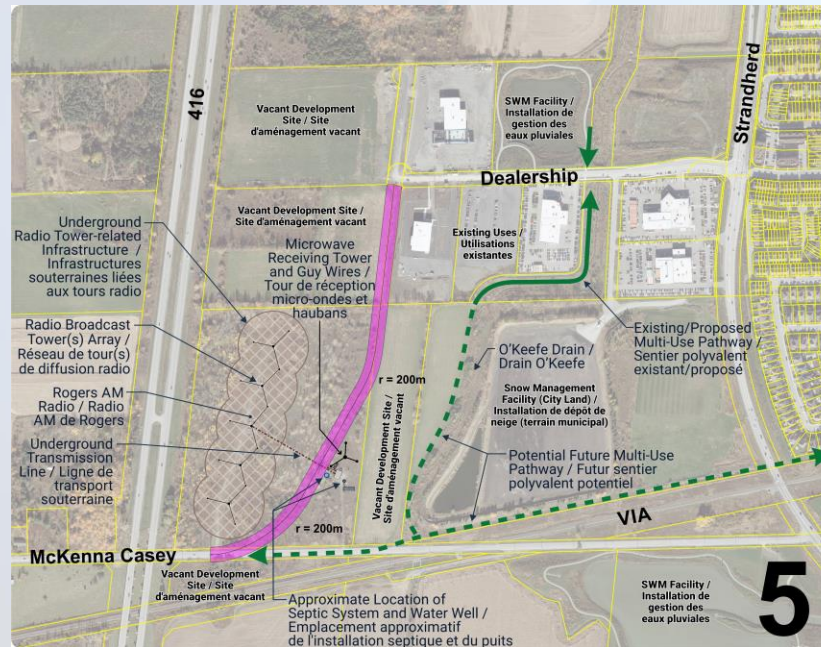
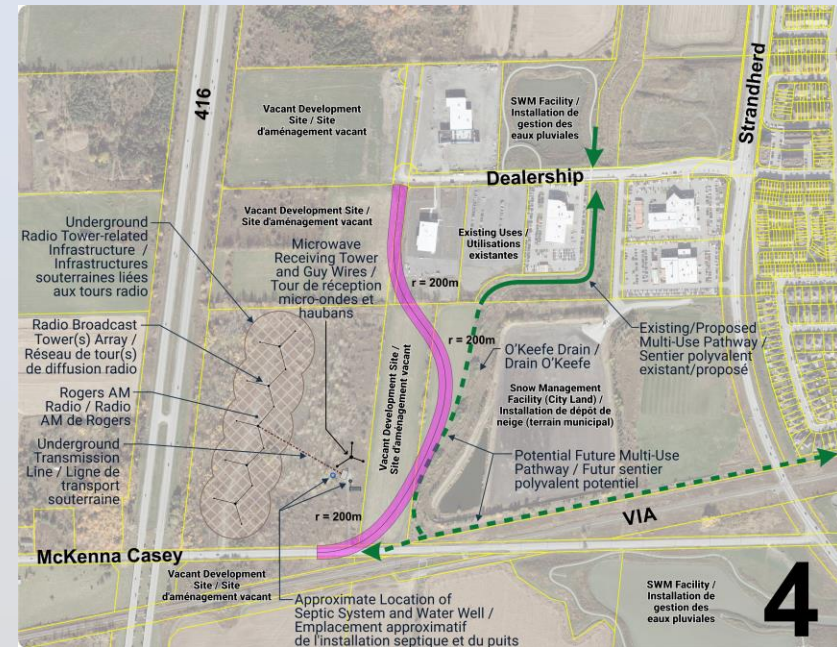
Neuf (9) autres tracés ont été élaborés et évalués à l'aide des critères de performance. Les options illustrent les nombreux façons de relier les promenades McKenna Casey et Dealership. Les tracés 1 à 3 sont illustrés sur cette page.

À la suite d'une évaluation multidisciplinaire, l'option 2 a été privilégiée et est à la base du Plan recommandé provisoire. Ce choix s'explique principalement parce que ce tracé forme un lien relativement direct, il évite d'avoir une incidence sur l'infrastructure radiophonique AM, il évite le secteur ayant un potentiel de ressources archéologiques, il réduit au minimum le déplacement d'arbres et il permet un morcellement minimal des propriétés.



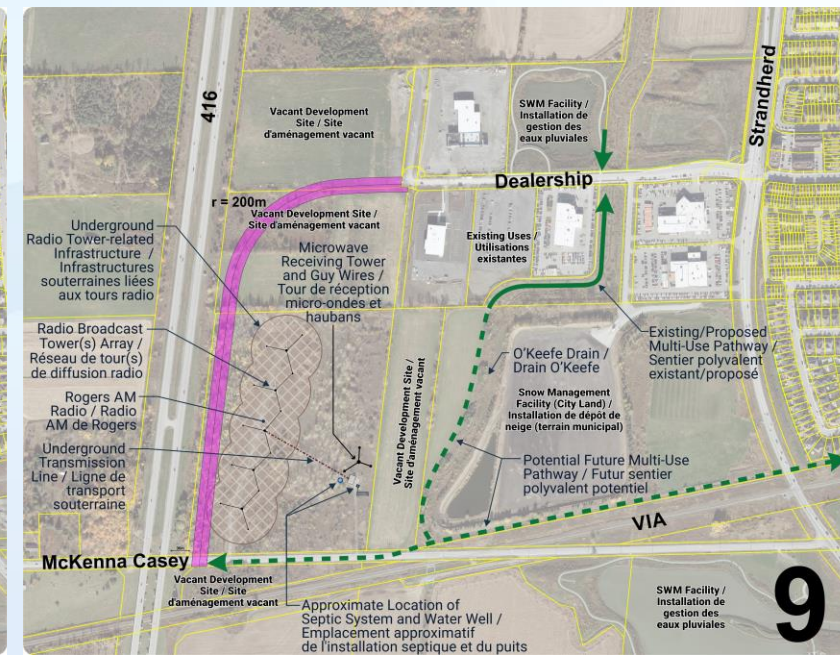
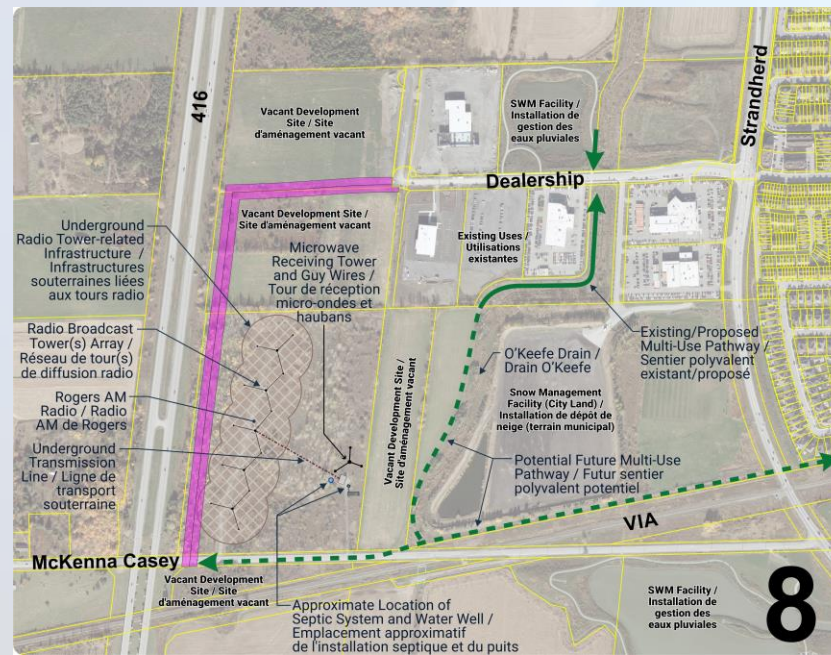
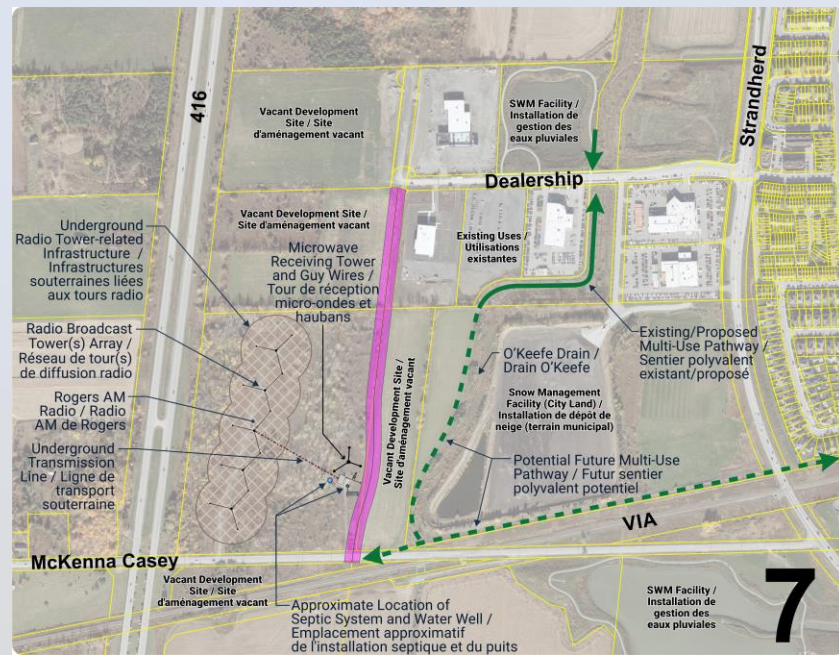
Évaluation des options de tracé

Les tracés 4 à 6 sont illustrés sur cette page.



Évaluation des options de tracé

Les tracés 7 à 9 sont illustrés sur cette page.



Évaluation des options de coupe transversale

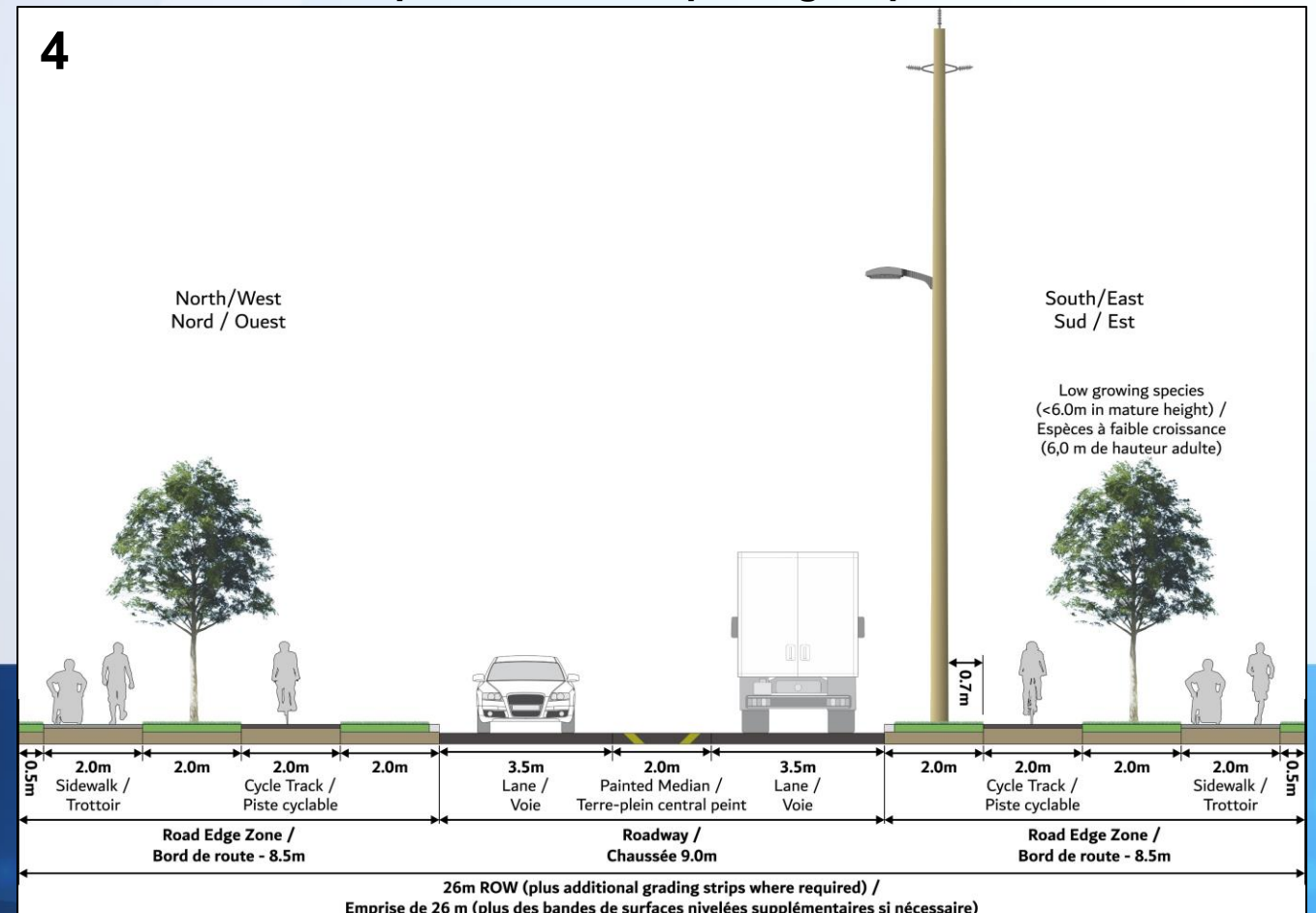
Onze (11) options de coupe transversale ont été élaborées après la sélection d'un tracé privilégié.

Les options ont été conçues pour offrir des variantes en matière de style de terre-plein, de configuration des arbres le long du boulevard/de stockage de la neige, et de tracé pour les modes de transport actifs. Certaines options présentent des sentiers polyvalents alors que d'autres délimitent/séparent les trottoirs et les infrastructures cyclables. Deux options comportent une coupe transversale plus large permettant d'évaluer une coupe transversale rurale en tout ou en partie, qui utilise des fossés de drainage.

L'**option 4** des coupes transversales est celle qui répond le mieux aux critères d'évaluation du projet pour l'ensemble des usagers de la route. Il s'agit d'une coupe transversale urbaine avec des trottoirs et des pistes cyclables unidirectionnelles sur les deux côtés de la rue. Les bordures de rue de 9 m permettent d'aménager une voie de circulation automobile dans chaque direction et offrent davantage d'espace pour une zone tampon au milieu de la route et pour la circulation en cas de véhicule en panne.

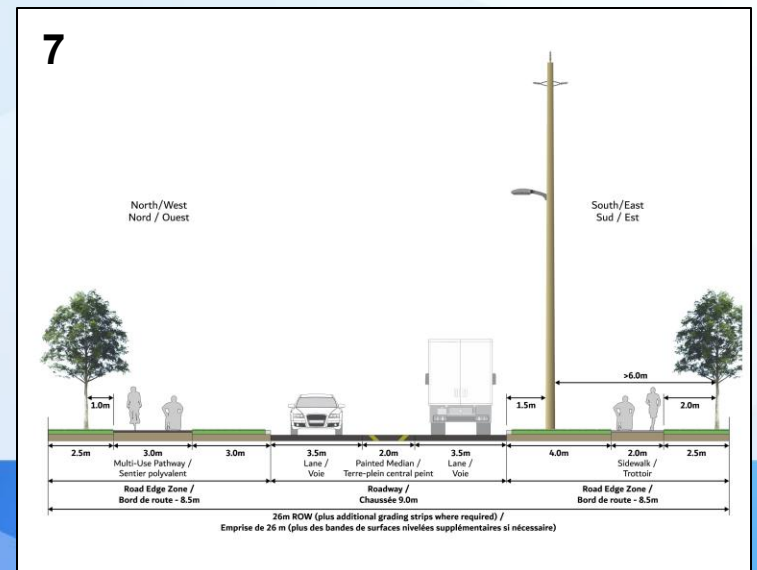
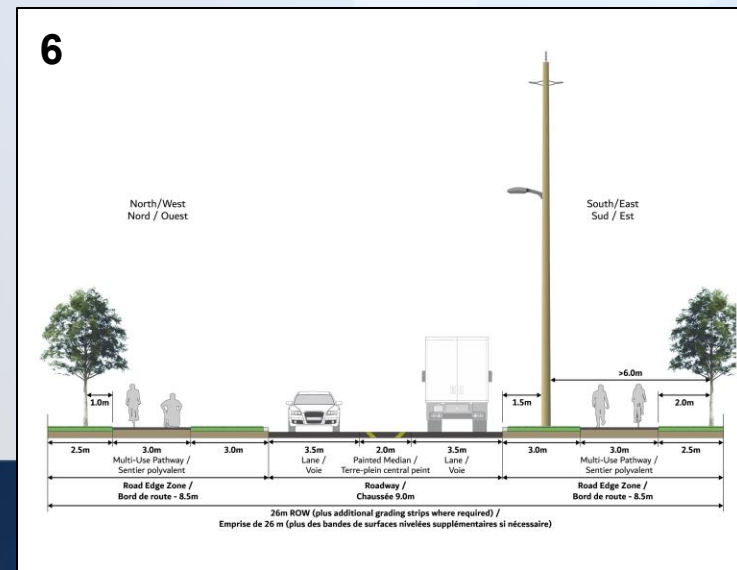
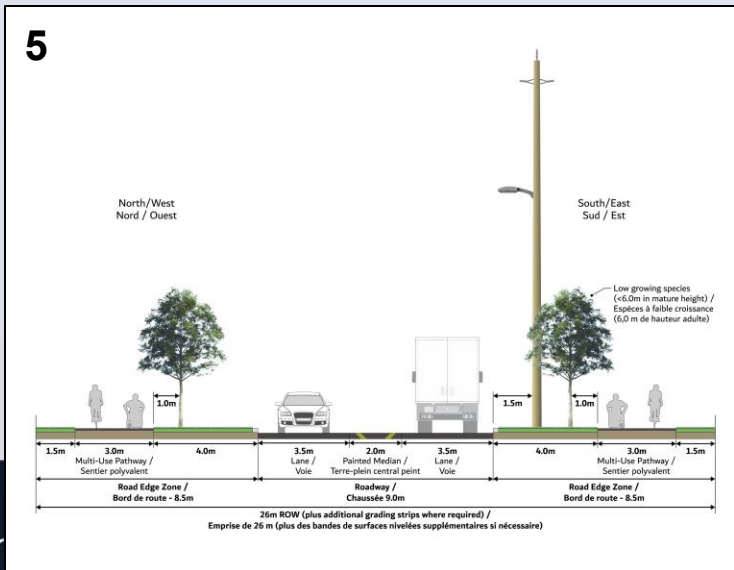
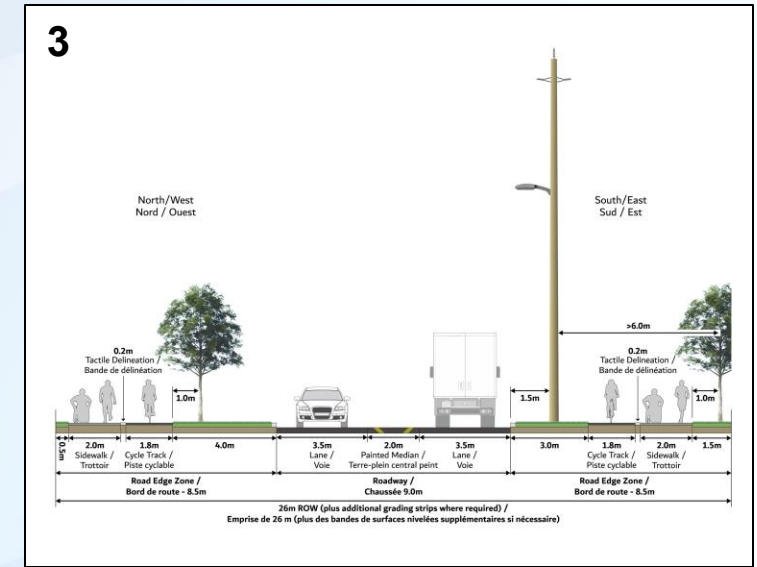
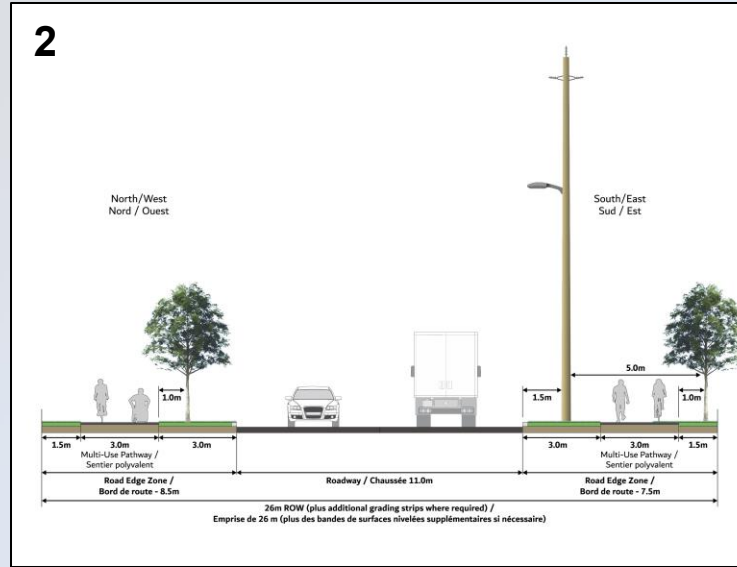
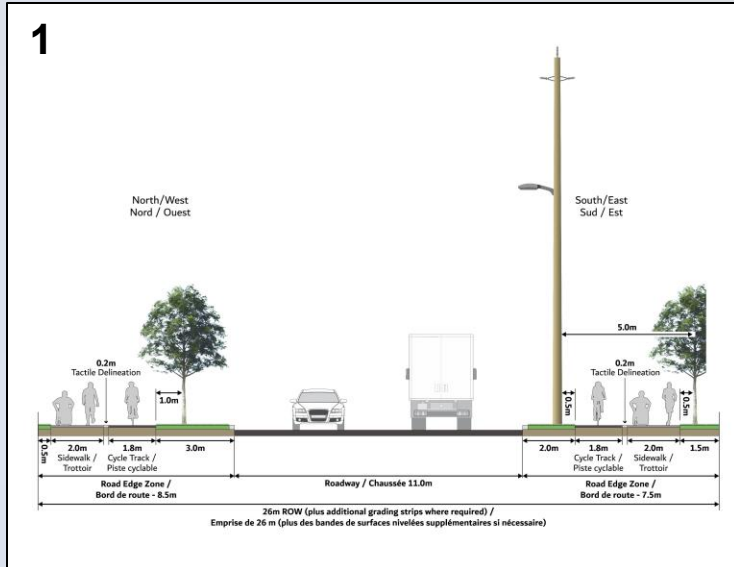
Les autres coupes transversales sont illustrées sur les deux pages de présentation suivantes.

Coupe transversale privilégiée préliminaire



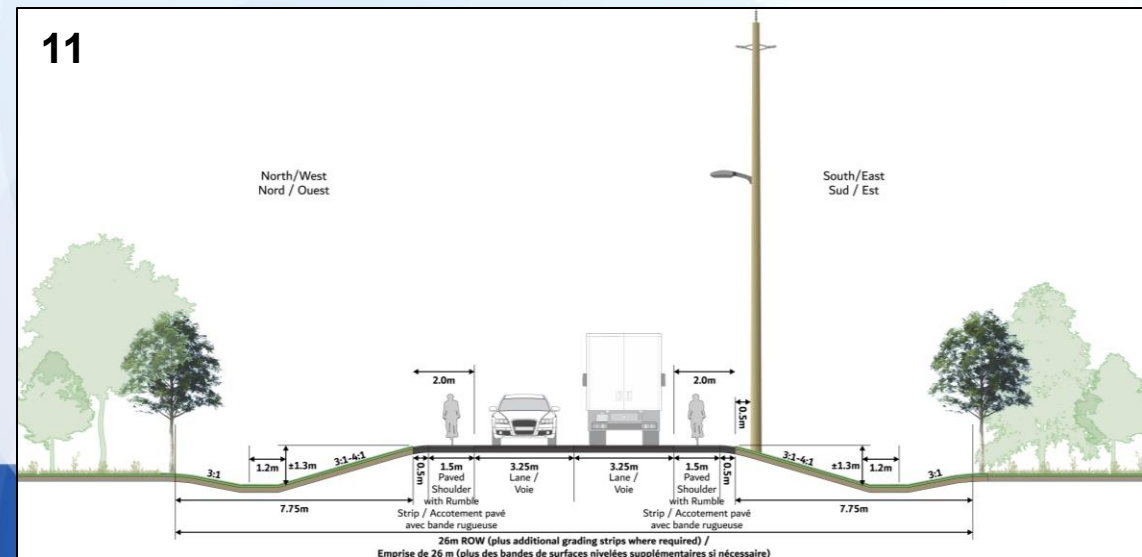
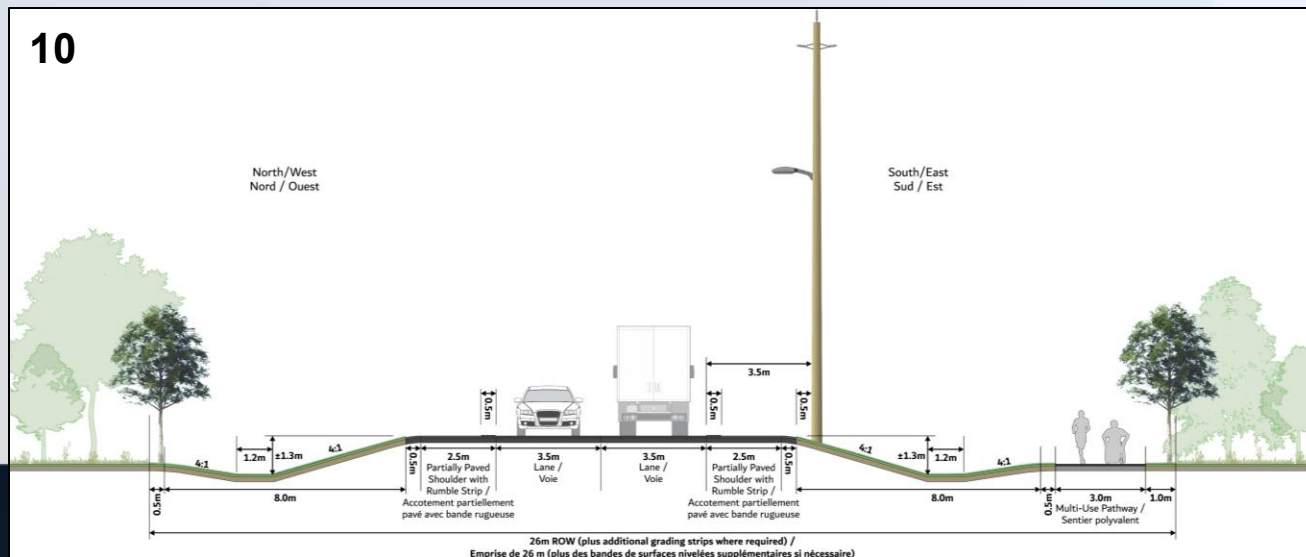
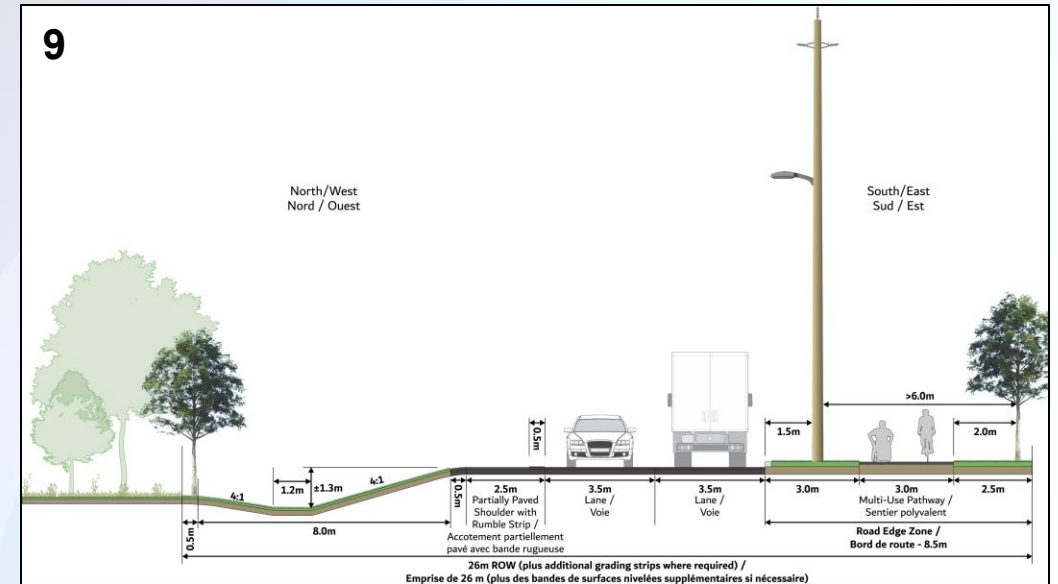
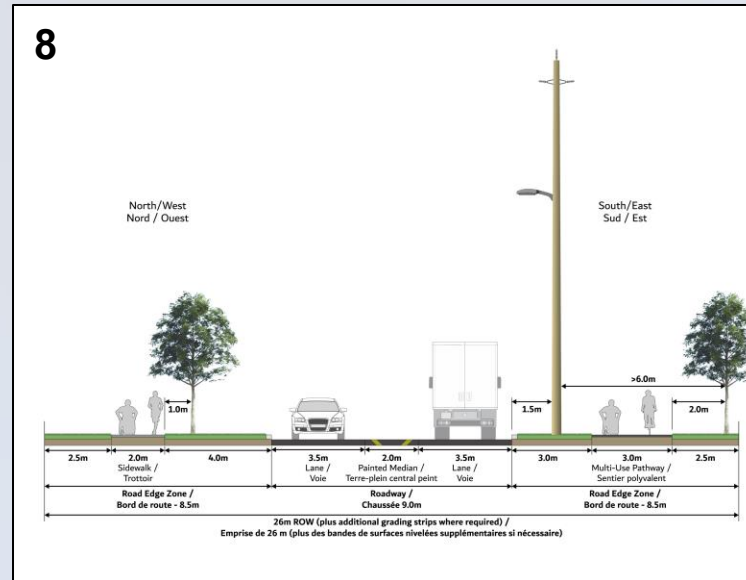
Évaluation des options de coupe transversale

Les options de coupe transversale 1 à 7 (sauf l'option 4) sont illustrées sur cette page.



Évaluation des options de coupe transversale

Les options de coupe transversale 8 à 11 sont illustrées sur cette page.



Conception de l'intersection des promenades Leadership et McKenna Casey

Le secteur à l'étude de l'addenda de l'EE comprend l'intersection du futur nouveau tracé des promenades McKenna Casey et Dealership. Voici les options qui ont été évaluées pour l'aménagement de l'intersection :

- un arrêt;
- des feux de signalisation;
- un carrefour giratoire.

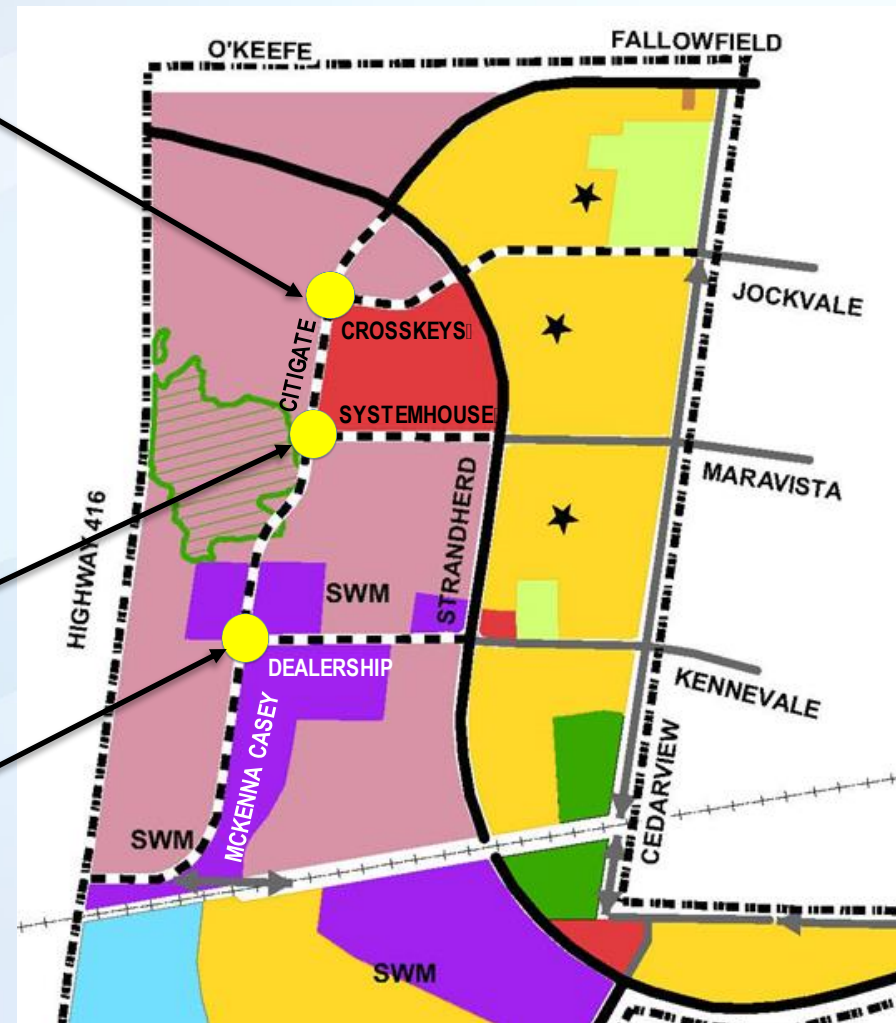
Selon l'actuelle conception, les décisions prises en matière de construction dans le secteur et les exigences opérationnelles de l'intersection, le carrefour giratoire est l'option qui convient le mieux. Il assure une cohérence et une continuité dans ce projet de route collectrice principale.

Carrefour giratoire actuel à la place CrossKeys



Carrefour giratoire planifié sur la rue Systemhouse

Carrefour giratoire proposé sur la promenade Dealership



Version préliminaire du plan recommandé

La conception privilégiée préliminaire :

- est fondée sur l'option de tracé 2 (conçu pour éviter l'infrastructure radiophonique AM);
- utilise l'option 4 de coupe transversale et un carrefour giratoire à l'angle de la promenade Dealership.

La conception comprend :

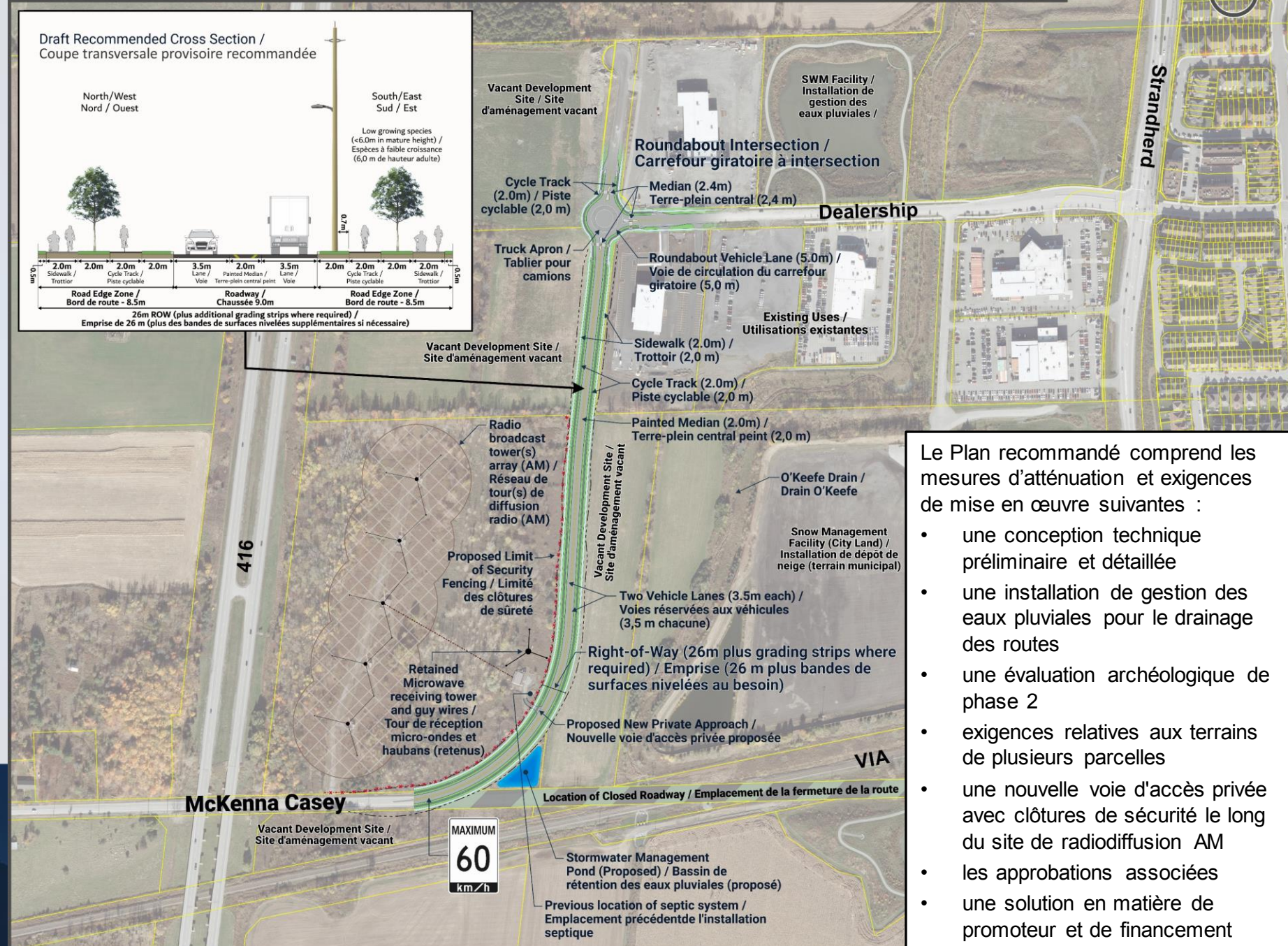
- un trottoir et une piste cyclable unidirectionnelle (2 m chaque) séparée du boulevard par des arbres pour des raisons d'accessibilité, de sécurité et de stockage de la neige;
- deux voies de circulation (3,5 m chaque avec terre-plein central peint de 2 m);
- une emprise de 26 m avec bandes nivelées supplémentaires au besoin;
- un carrefour giratoire pratique pour tous les usagers de la route, y compris les camions.

Cette conception permet :

- d'aménager un tracé direct, pour une géométrie appropriée;
- d'éviter l'infrastructure radiophonique AM;
- de suivre la ligne de propriété sur la plus grande partie du tracé;
- de réduire au minimum les répercussions environnementales.

Environmental Assessment Addendum to the Realignment of McKenna Casey Drive / Addenda à l'évaluation environnementale pour la modification du tracé de la promenade McKenna Casey

Draft Recommended Plan, June 2021 / Plan provisoire recommandé, juin 2021



Le Plan recommandé comprend les mesures d'atténuation et exigences de mise en œuvre suivantes :

- une conception technique préliminaire et détaillée
- une installation de gestion des eaux pluviales pour le drainage des routes
- une évaluation archéologique de phase 2
- exigences relatives aux terrains de plusieurs parcelles
- une nouvelle voie d'accès privée avec clôtures de sécurité le long du site de radiodiffusion AM
- les approbations associées
- une solution en matière de promoteur et de financement



Version préliminaire du plan recommandé : phase provisoire potentielle

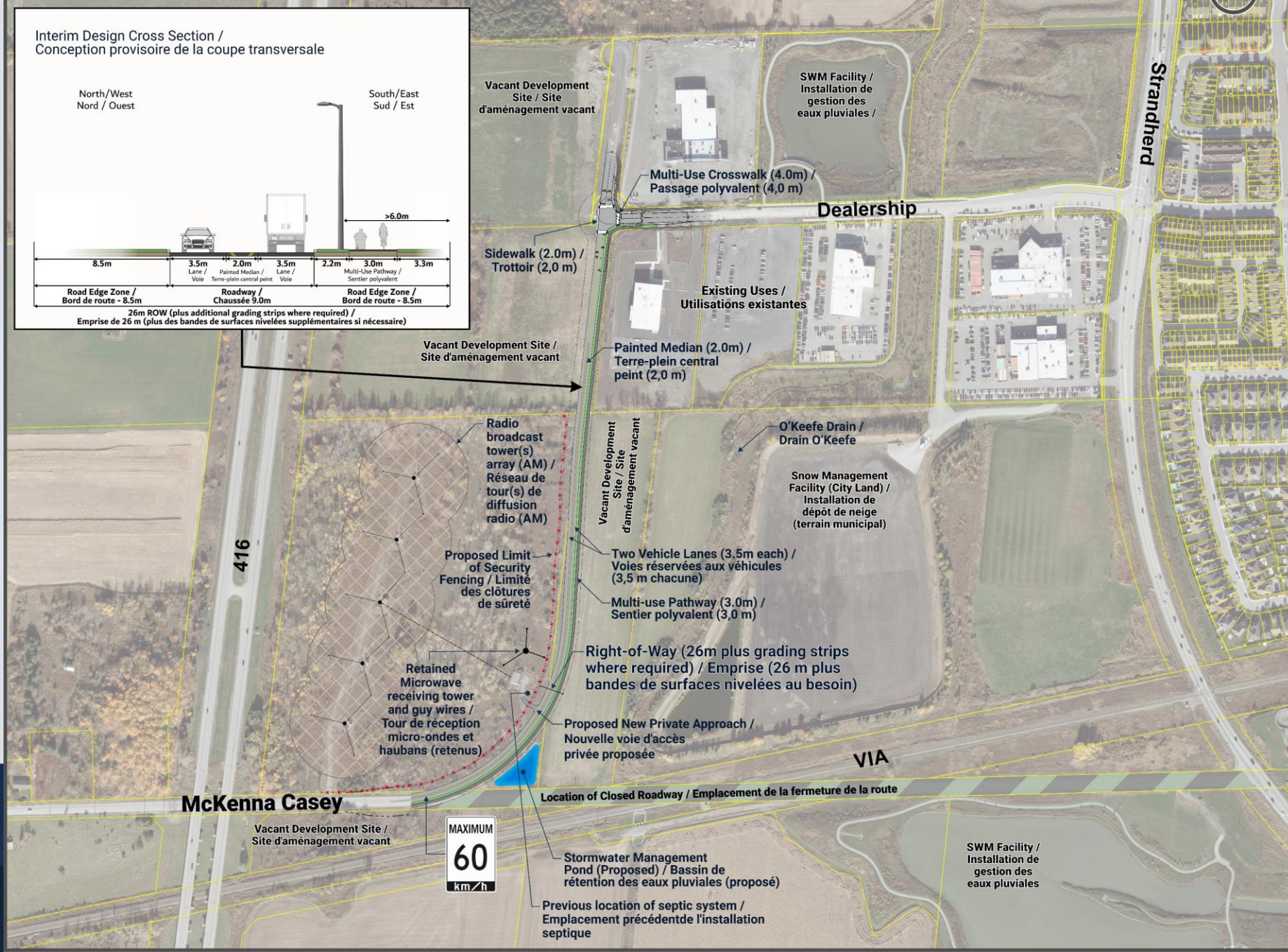
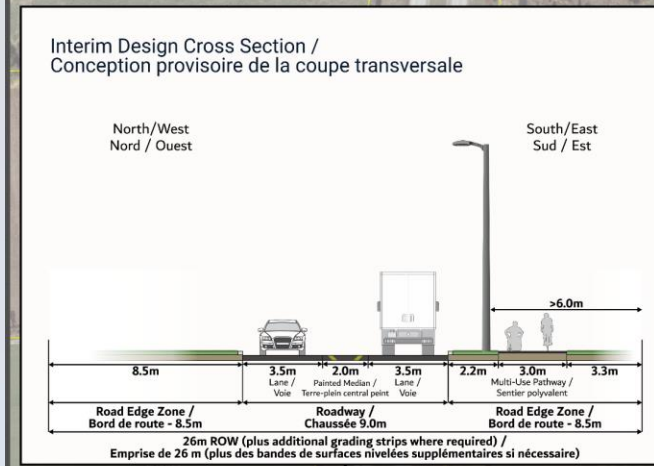
Nous avons l'occasion d'envisager une phase provisoire plus abordable qui augmentera la probabilité d'une mise en œuvre plus rapide. La conception provisoire :

- comprend la chaussée et l'éclairage de rue dans leur état permanent;
- offre un sentier polyvalent de 3 m de large de chaque côté pour les déplacements actifs;
- comprend une intersection provisoire avec panneaux d'arrêt.

Ces aspects peuvent être ajoutés progressivement au couloir à mesure que les projets d'aménagement et les solutions de financement émergent :

- des infrastructures piétonnières et cyclables séparées sur les deux côtés;
- les derniers travaux d'aménagement paysager comprennent des arbres, le cas échéant;
- des services publics dans le secteur du boulevard, au besoin;
- une infrastructure de raccordement des services d'eau et d'égouts dirigée par le promoteur.

Le calendrier des futures modifications serait coordonné avec les activités de planification et d'aménagement du secteur.



Prochaines étapes et mise en œuvre du projet

À la suite de ces consultations publiques en ligne, l'équipe responsable de l'étude examinera les commentaires et répondra aux préoccupations ou aux questions soulevées. Les étapes et jalons à venir comprennent ce qui suit :

- recueillir les commentaires des intervenants et présenter le Plan recommandé préliminaire au Comité des transports (octobre 2021);
- préparer un addenda au rapport d'EE du projet qui recense les répercussions et propose des mesures d'atténuation (octobre 2021);
- amorcer la période d'examen public de 30 jours prévue par la loi (novembre 2021);
- terminer la conception détaillée de ce projet à la fin de la période d'examen public de 30 jours.

Il est important de noter que pour l'instant, il n'existe aucun plan de financement ou échéancier prévu concernant la mise en œuvre du projet. Toutefois, cette étude permettra à la Ville de passer à la conception détaillée liée à la phase provisoire recommandée.

Veuillez transmettre vos commentaires ou questions au gestionnaire de projet de la Ville d'ici le 12 juillet 2021.

Merci,

Frank McKinney

Gestionnaire de programme Planification des transports – Direction de l'évaluation environnementale des transports

Ville d'Ottawa

100, avenue Laurier Ouest, 4^e étage, Ottawa ON K1P 1J1

613-808-9650

Frank.McKinney@ottawa.ca

