

L'étude de la planification et de l'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun sur le chemin de Montréal et le chemin Blair

Introduction

Nous vous souhaitons la bienvenue à cette deuxième et dernière séance publique portes ouvertes sur l'Étude de la planification et de l'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun sur le chemin de Montréal et le chemin Blair. La Ville d'Ottawa a lancé cette étude afin de mettre au point le plan recommandé pour :

- le chemin de Montréal entre le boulevard St-Laurent et le chemin Shefford;
- le chemin Blair à partir du point situé à 1,2 km au nord du chemin de Montréal jusqu'à la station Blair;
- le rond-point pour autobus appelé à servir la station Chemin-de-Montréal.

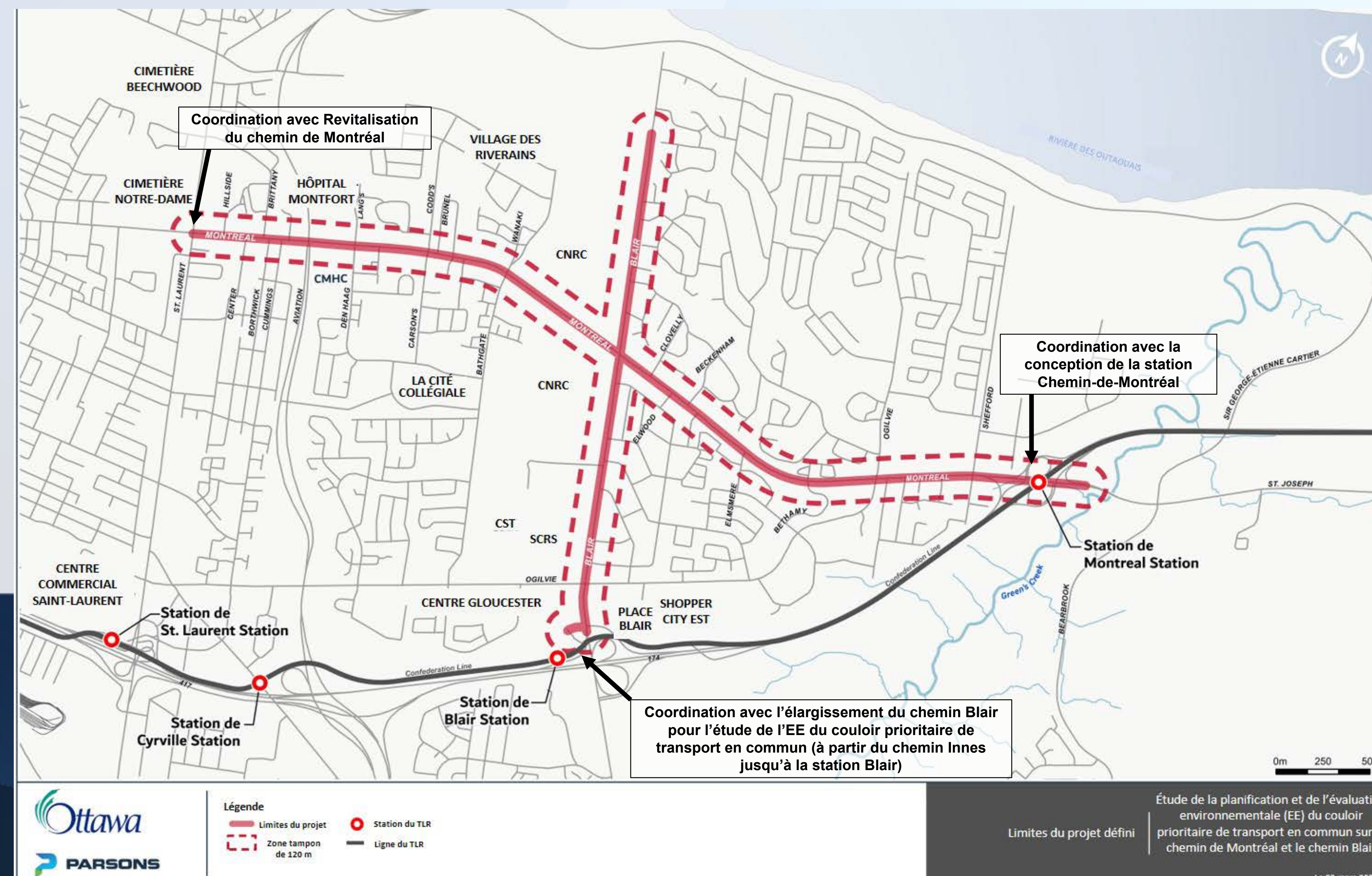
Il sera question des détails de la conception préliminaire privilégiée, dont :

- l'examen de la raison d'être du projet et l'évaluation des solutions et modèles de conception de rechange;
- l'évaluation préliminaire des répercussions du projet, dont les mesures d'atténuation proposées;
- les considérations relatives à la mise en œuvre et à la mise en chantier;
- les prochaines étapes de l'étude.

La Ville souhaite connaître votre avis sur la conception préliminaire protégée pendant la consultation qui se déroulera du 17 mai au 11 juin 2021. Nous vous invitons à commenter l'information présentée.

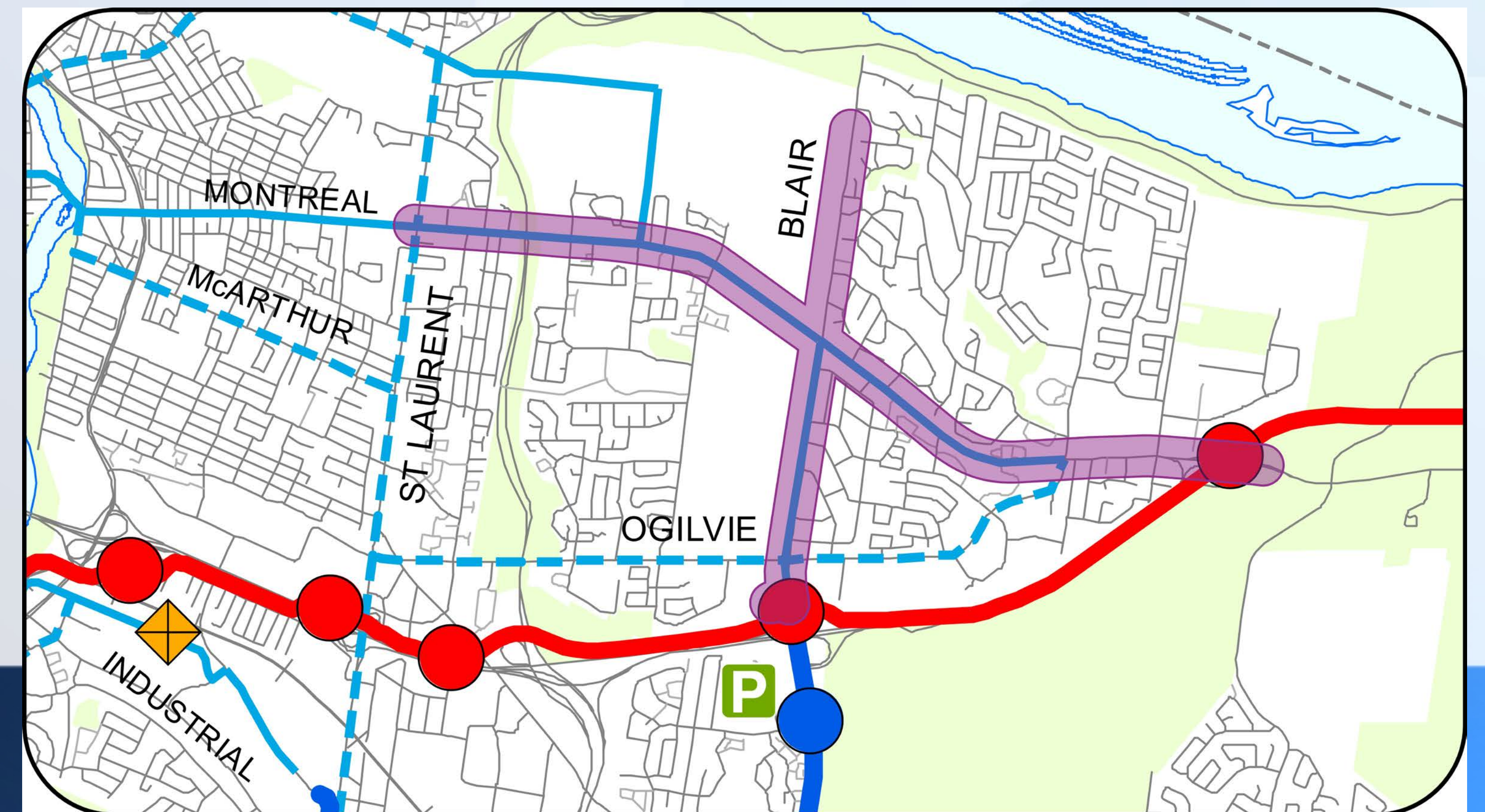
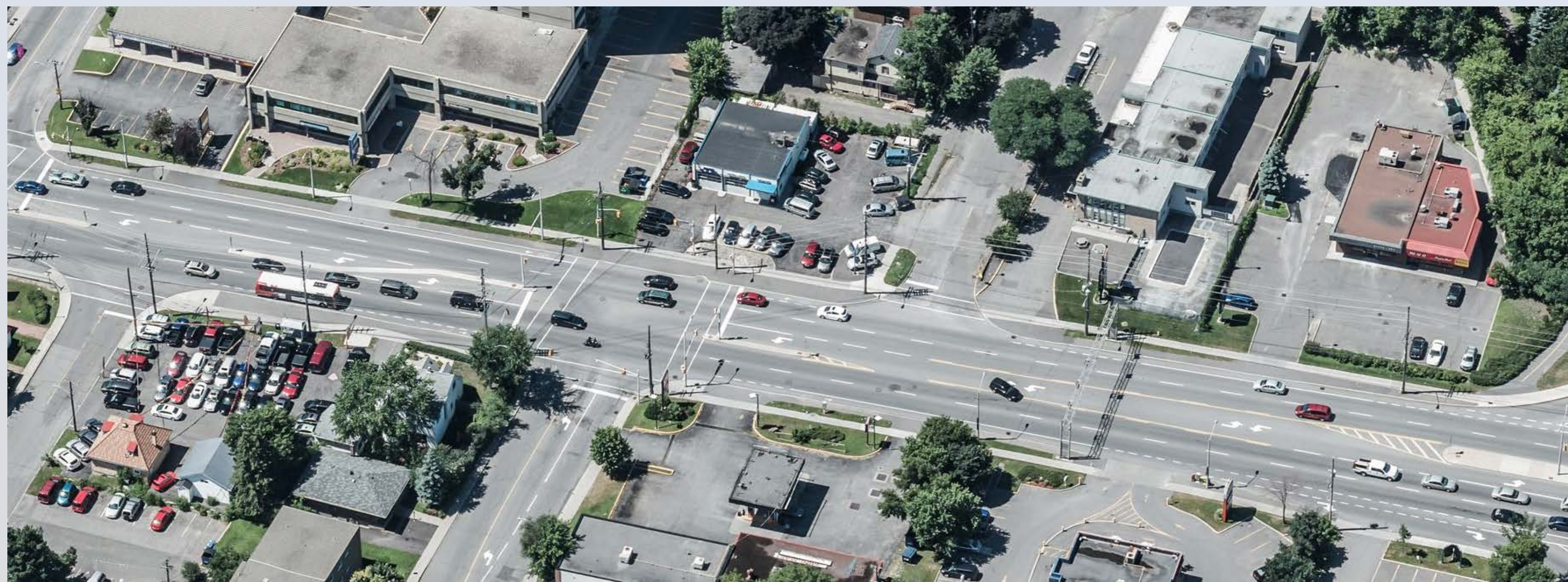
Pour connaître la marche à suivre détaillée afin de nous adresser vos commentaires, veuillez consulter le site Web du projet de la Ville : www.ottawa.ca/cheminmontrealblair.

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



Objectifs de l'étude

- Examiner les options permettant d'améliorer l'efficacité du service de transport en commun et l'environnement des déplacements pour tous les modes de transport.
- Consulter de nombreux intervenants.
- Connecter les stations Blair et la station projetée Chemin-de-Montréal ainsi que d'autres destinations afin d'offrir à la collectivité des options de mobilité.
- Cerner les configurations provisoires et ultimes pour les modifications du couloir.
- Établir les exigences de l'emprise et les estimations des coûts du projet.
- Préparer le plan recommandé et le rapport environnemental du projet.



En quoi consiste le couloir prioritaire de transport en commun

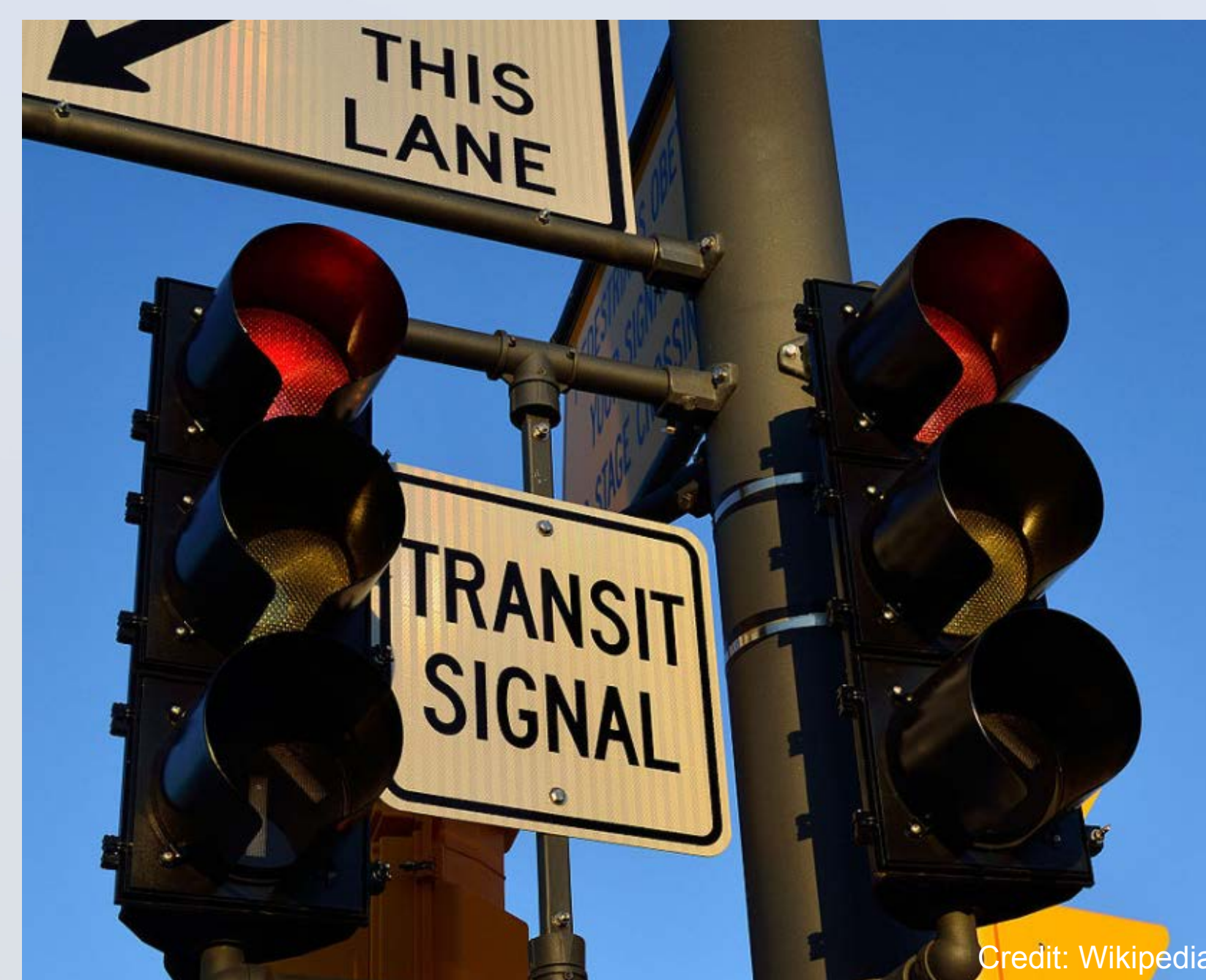
Dans le cadre de cette étude, nous tenons compte des éléments destinés à améliorer les opérations de transport en commun et l'expérience offerte aux usagers, notamment :

- **les dispositifs physiques :**

- voies réservées au transport en commun;
- voies d'évitement des files d'attente pour éviter les points de congestion;
- signalisation prioritaire aux intersections.

- **les éléments auxiliaires :**

- localisation des arrêts et espacement entre les panneaux d'arrêt;
- commodités (bancs publics, zones d'ombrage et panneaux indicateurs pour l'information des passagers);
- intégration multimodale (connectivité des piétons et des cyclistes avec les transports en commun et stationnement des vélos).



Le déroulement et le calendrier de l'évaluation environnementale

Planifiée à l'origine conformément au Processus d'évaluation des projets de transport en commun (PEPTC) prévu dans le Règlement de l'Ontario 231/08 adopté en vertu de la Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario, cette étude se déroule de concert avec le ministère de l'Environnement de la Protection de la nature et des Parcs. Nous avons constaté que le processus de l'évaluation environnementale municipale de portée générale (annexe C) est mieux adapté à cette étude.

L'Avis de lancement a été publié lorsqu'on a annoncé qu'on lancerait cette deuxième et dernière consultation publique pour l'étude. Cette étude portera sur les phases 1 à 4 de l'évaluation environnementale de portée générale de la Municipal Engineers Association.

Phase 1 : Confirmation des besoins ou des possibilités du projet

Phase 2 : Évaluation des solutions de rechange

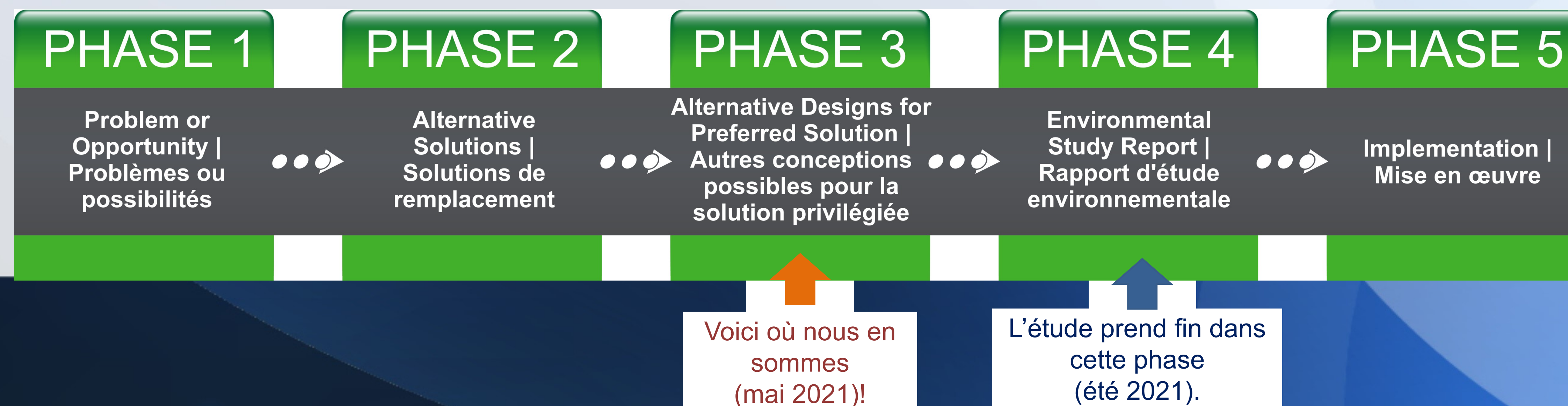
Phase 3 : Évaluation des modèles de conception de rechange

Phase 4 : 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 se sont déroulées à l'origine dans le cadre du Plan directeur des transports 2013. Dans le cadre de cette étude, nous revoyons et reconfirmons ces deux phases. À la fin des phases 1 à 4, nous présenterons pour approbation (normalement en août 2021) le plan recommandé au Comité des transports et au Conseil municipal d'Ottawa. Lorsqu'il aura été approuvé, le REE sera diffusé pour la durée de 30 jours de l'examen public (normalement à l'automne 2021).

Nous considérerons alors que l'évaluation environnementale (EE) du projet est approuvée. Nous pourrions enchaîner avec la **phase 5** (mise en œuvre), lorsque le financement sera autorisé.

Les intervenants peuvent nous adresser leurs commentaires pendant le déroulement de l'étude.



Les activités de consultation

Le succès de cette étude dépendra essentiellement des commentaires et de l'aval des intervenants en cause. Le grand public, les propriétaires fonciers, les associations commerciales et communautaires, les institutions, les entreprises de services publics, les organismes de réglementation et les directions générales de la Ville sont du nombre des principaux partenaires et intervenants.

Groupes de consultation

Trois groupes de consultation ont été mis sur pied afin d'aider la Ville à mener cette étude, en donnant leur avis aux principaux points de décision dans le déroulement de l'étude. Il s'agit des groupes de consultation des organismes, des commerces et entreprises et du public. Il y a eu trois cycles de réunions des groupes de consultation.

Consultation des Autochtones

Nous menons cette consultation auprès des communautés autochtones pendant le déroulement de l'étude, en communiquant avec leurs représentants désignés.

Participation du grand public

Tous ceux et celles que l'étude intéresse ont l'occasion d'en prendre connaissance et d'y participer.

Réunions extraordinaires avec les intervenants

Des réunions extraordinaires ont lieu avec les intervenants pendant le déroulement de l'étude, quand il y a des problèmes particuliers ou des occasions précises.

Liste principale de destinataires

Tous les particuliers ou organismes qui manifestent de l'intérêt pour ce projet peuvent être inscrits dans la liste des destinataires et reçoivent de l'information sur l'étude à mesure qu'elle progresse.

Activités de consultation du public

La première consultation publique s'est déroulée sous la forme d'une séance portes ouvertes en présentiel : les membres de l'équipe de l'étude étaient sur les lieux pour répondre aux questions. On pouvait s'exprimer en faisant des commentaires, en répondant à un questionnaire ou en adressant un courriel au gestionnaire de projet.

En raison des consignes de la santé publique pendant la pandémie de COVID-19, la deuxième consultation publique se déroule sous la forme d'un exposé vidéo en ligne, en faisant appel à des maquettes virtuelles. Nous demandons aux intéressés de nous adresser leurs commentaires pendant la durée de l'activité, soit trois semaines, en répondant au sondage en ligne ou en communiquant, par courriel ou par téléphone, avec le gestionnaire de projet.

Site Web de l'étude

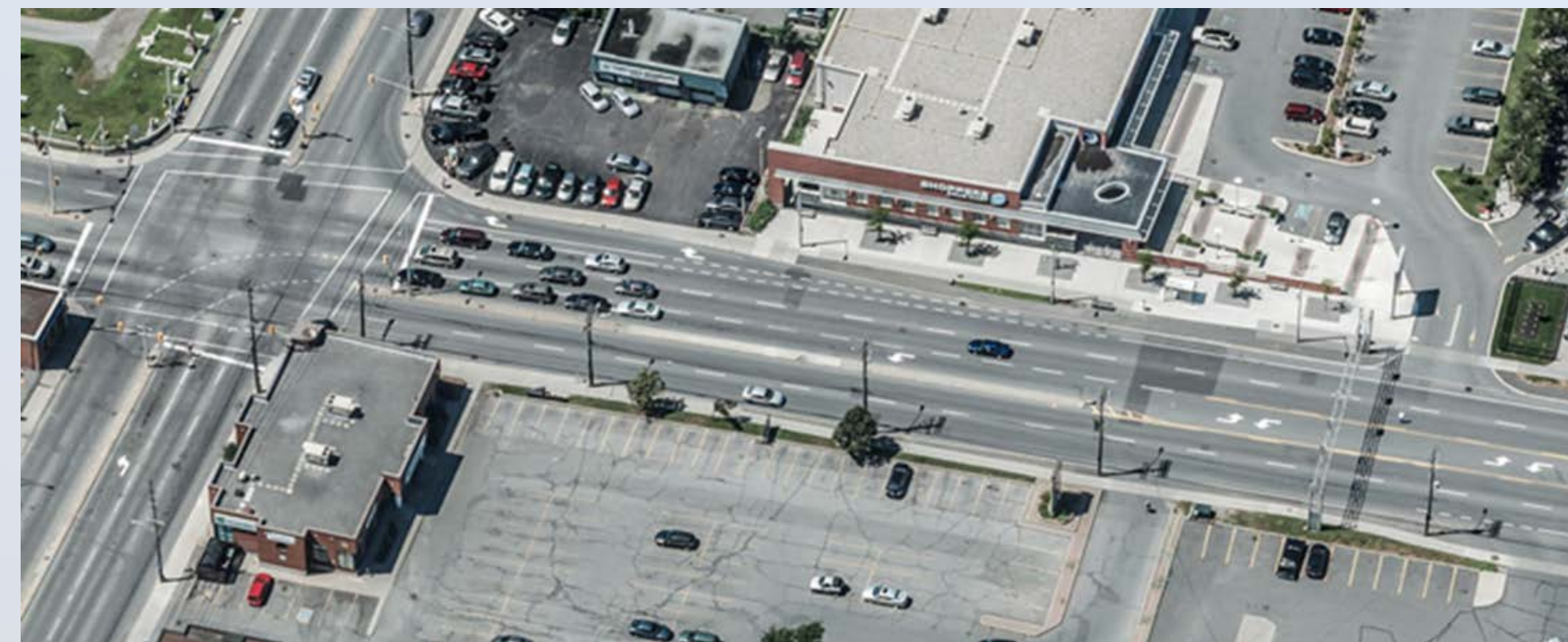
Pour en savoir plus sur cette étude, veuillez consulter le site www.ottawa.ca/cheminmontrealblair.



Ce que nous avons entendu jusqu'à maintenant

Jusqu'à maintenant, les discussions et les commentaires ont surtout porté sur les thèmes suivants :

- l'appui exprimé pour la conception des rues complètes;
- la sécurité et l'accessibilité à l'intention de tous les utilisateurs, de tous les groupes d'âge et de tous les niveaux d'aptitude, dont il faut tenir compte dans la conception;
- l'appui exprimé pour l'amélioration de l'efficacité et de la fiabilité des transports en commun;
- les inquiétudes à propos des effets en aval comme la congestion du couloir, la circulation de transit et l'accroissement de l'achalandage hors du périmètre du projet;



- l'appui exprimé pour la définition de solutions de rechange ou de « gains rapides »;
- la nécessité d'assurer l'intégration multimodale avec la station Blair sur la Ligne de la Confédération et de la station Chemin-de-Montréal projetée dans le prolongement est de la Ligne de la Confédération;
- la nécessité d'améliorer les correspondances nord-sud avec les autobus.

Nous nous inspirerons des commentaires pour affiner la conception préliminaire privilégiée.

L'étude de la planification et de l'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun sur le chemin de Montréal et le chemin Blair

Les besoins et les possibilités du projet

- Dans le Plan directeur des transports en commun, le chemin de Montréal et le chemin Blair (au sud du chemin de Montréal) sont désignés comme des couloirs prioritaires de transport en commun pour répondre à la demande projetée et permettre d'atteindre les objectifs de part modale.
- Les couloirs prioritaires de transport en commun viennent étoffer le réseau de transport en commun rapide, en améliorant, sur tout le territoire de la Ville, l'accès des transports en commun aux principaux pôles d'emploi, commerciaux et institutionnels.



À l'heure actuelle, **le service de transport en commun est exploité dans un environnement de déplacements mixtes**, ce qui a une incidence sur la rapidité et la fiabilité du service.



- Nous avons l'occasion d'**améliorer l'expérience offerte aux usagers des transports en commun** :
 - dispositifs physiques comme les voies réservées aux autobus ou les voies d'évitement des files d'attente;
 - signalisation prioritaire pour les transports en commun;
 - situation et commodités des arrêts d'autobus;
- révision des circuits d'autobus existants.



Nous avons l'occasion d'**améliorer l'environnement des transports pour tous les modes** :

- en adoptant l'approche de la conception des rues complètes;
- en intégrant la mobilité grâce à la liaison avec les transports en commun rapides;
- en aménageant des zones permettant de créer des espaces.

L'accessibilité de la conception

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

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

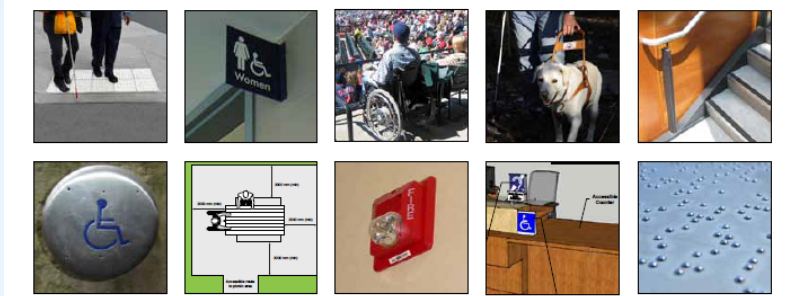
Voici entre autres les principales considérations de la phase de la conception en ce qui a trait à l'accessibilité :

- la nature des installations piétonnières et cyclables;
- la longueur et le type de traverses;
- 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.

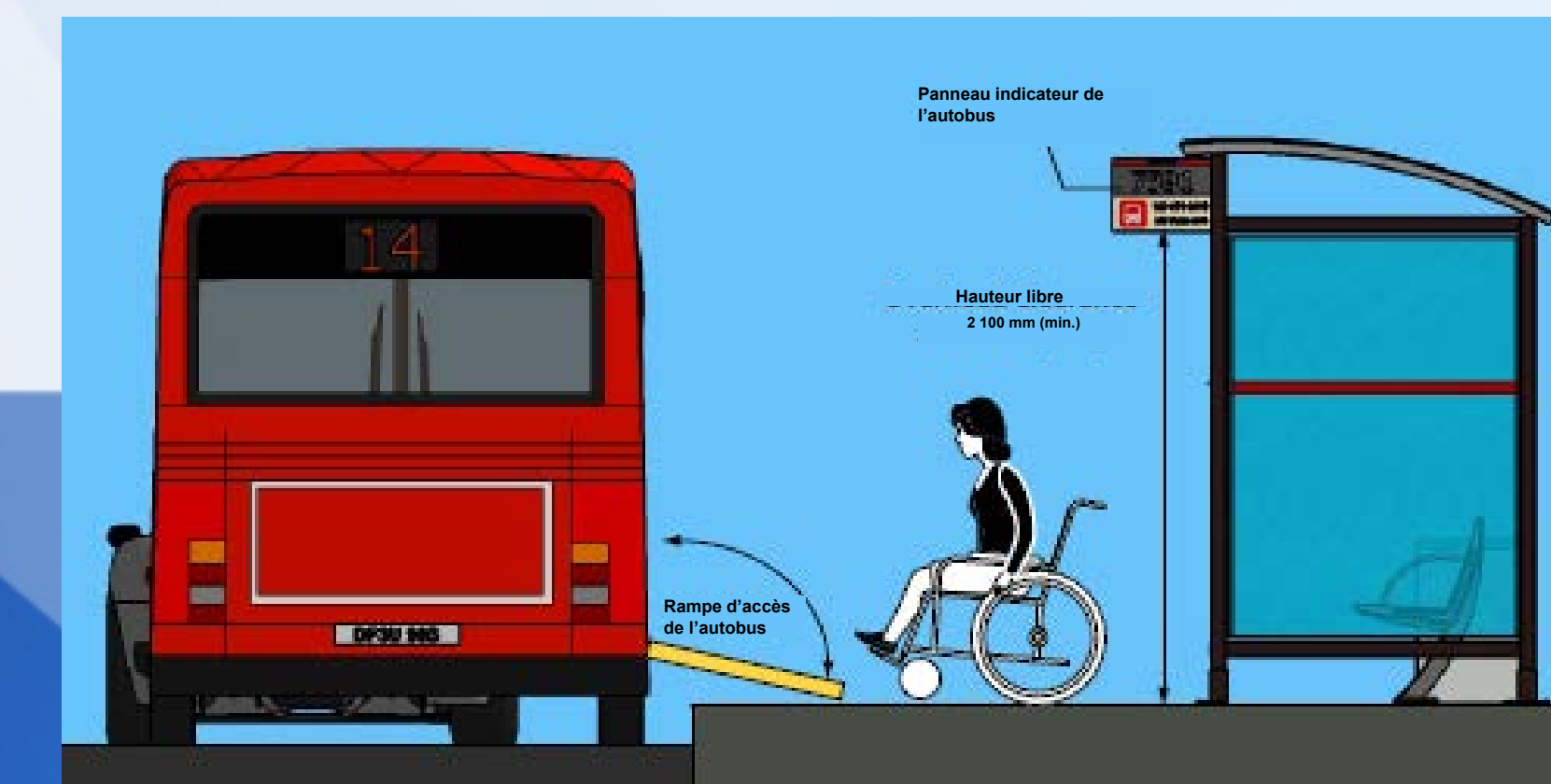


Les Normes de
Conception Accessible



Second Edition, November 2015


**LOI CANADIENNE SUR
L'ACCESSIBILITÉ**



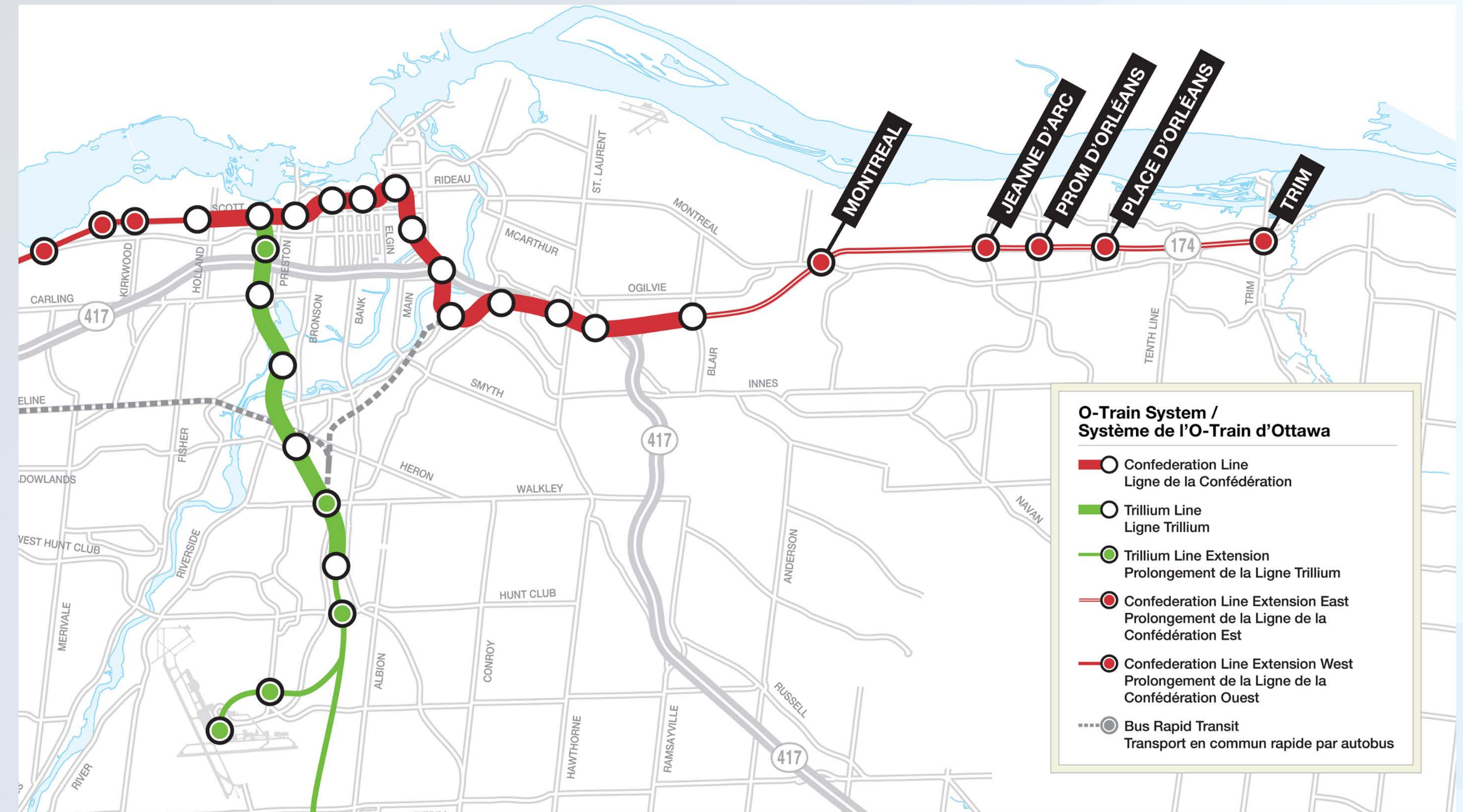
L'étude de la planification et de l'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun sur le chemin de Montréal et le chemin Blair

L'intégration du réseau de transport en commun

Les couloirs de l'étude se recoupent avec une station existante et une station projetée de train léger sur rail (TLR) :

- station Blair : située sur l'actuelle Ligne de la Confédération et au point où se trouve actuellement le terminus de l'Étape 1 du TLR;
- station Chemin-de-Montréal : projetée dans le cadre du prolongement de l'Étape 2 du TLR dans l'est jusqu'à Orléans; cette station, en chantier à l'heure actuelle, devrait être achevée en 2024.

Dans le cadre de cette étude, nous avons des occasions d'améliorer les liaisons de transport en commun entre les stations du TLR et d'autres destinations dans la collectivité.



La solution privilégiée

Nous avons évalué, pour le chemin de Montréal et le chemin Blair, un ensemble de solutions de rechange qui répondraient le mieux aux objectifs de la planification de chacune des voies publiques, notamment en agrandissant les infrastructures piétonnables et cyclables ou en aménageant des dispositifs isolés pour améliorer les transports en commun (par exemple des voies d'évitement des files d'attente ou une signalisation prioritaire), en aménageant des voies réservées au transport en commun ou des voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé, ou encore en prévoyant des infrastructures séparées pour les transports en commun rapides (autobus ou train léger).

Pour le **chemin de Montréal**, la solution privilégiée consiste à refaire la voie publique pour aménager des voies réservées au transport en commun, selon les besoins, entre le boulevard St-Laurent et le chemin Shefford, de même qu'à améliorer les environnements piétonnables et cyclables.

Pour le **chemin Blair**, la solution privilégiée consiste à refaire la voie publique pour aménager des dispositifs de transport en commun isolés entre le chemin de Montréal et la station Blair, en améliorant les environnements piétonnables et cyclables.

Pour chacune de ces solutions, il faut faire l'acquisition d'autres propriétés afin d'agrandir l'emprise municipale pour permettre d'améliorer la voie publique.

Pour le chemin de Montréal comme pour le chemin Blair, nous avons retenu ces solutions privilégiées parce que ce sont celles qui répondent le mieux aux objectifs de la planification de l'étude :

- **elles permettent de réduire la dépendance vis-à-vis de l'automobile** en aménageant un **réseau multimodal économique pour tous les groupes d'âge et tous les niveaux d'aptitude physique**, grâce à des infrastructures exclusives pour les piétons et les cyclistes, les transports en commun et les voitures particulières;
- **elles permettent d'aménager le territoire des environs et de le densifier éventuellement**, en prévoyant la capacité voulue dans le réseau de transport et en offrant des choix pour les déplacements, tout en **optimisant l'économie**;
- elles viennent promouvoir la durabilité du réseau de transport, ce qui permet, dans l'ensemble, de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de donner l'occasion de concevoir le projet pour mieux **l'adapter aux effets des changements climatiques**.

Les objectifs de la planification et les critères d'évaluation

Comme l'indique le Plan directeur des transports 2013, « En 2031, le système de transport d'Ottawa améliorera notre qualité de vie en renforçant la durabilité sociale, environnementale et économique d'une manière responsable et adaptée ». Cette vision du transport sur le territoire de la Ville est étayée par un certain nombre de critères d'évaluation et d'objectifs de planification qui constituent le point de départ pour mettre au point et évaluer les solutions de rechange dans le cadre de cette étude, à savoir :

Critères d'évaluation	Objectifs de la planification
Durabilité du réseau de transport	
Assurer la sécurité et le confort des piétons.	Permettre de réduire la dépendance vis-à-vis de l'automobile.
Assurer la sécurité et le confort des cyclistes.	
Maximiser l'achalandage des transports en commun.	
Assurer, dans les grandes artères, la capacité et le niveau de service pour la circulation à vocation générale, les véhicules d'urgence et les camions.	Aménager un réseau multimodal pour tous les groupes d'âge et tous les niveaux d'aptitude physique.
Assurer l'accessibilité et l'inclusion.	
Durabilité économique	
Préserver ou réutiliser les infrastructures existantes.	Assurer un investissement judicieux.
Limiter les coûts de construction des infrastructures.	
Permettre d'étaler les travaux de construction.	
Permettre d'étaler les travaux de construction.	
Limiter la superficie des terrains à aménager.	

Catégorie	Principe
Aménagement du territoire et durabilité sociale et communautaire	
Assurer la compatibilité avec les utilisations du sol existantes ou planifiées	Permettre d'aménager les terrains attenants et d'assurer la densification projetée, en répondant aux besoins de leurs habitants et usagers
Assurer la protection contre les effets du bruit et des vibrations	
Assurer la santé, la sûreté et la sécurité des usagers des infrastructures	
Protéger les ressources du patrimoine culturel ou les paysages connus ou potentiels	Protéger les ressources connues ou potentielles
Protéger les ressources archéologiques connues ou potentielles	
Durabilité physique et écologique	
Protéger les espèces terrestres ou aquatiques, les habitats ou les couloirs de liaison	Être attentif à l'environnement naturel
Limiter le risque des secteurs de contamination connue pour la santé humaine	
Limiter ou réduire l'accroissement des émissions de gaz à effet de serre	Système pouvant s'adapter au changement climatique
Protéger les infrastructures existantes et planifier contre les effets des changements climatiques	
Protéger les usagers du couloir contre les effets des changements climatiques	

Les différentes solutions de rechange de la conception ont été soumises à une évaluation qui s'inspire de la liste des critères ci-dessus.

Dans la sélection du modèle de conception privilégié, il faut aussi tenir compte :

- de la mise en œuvre et de la mise en chantier à court et à long termes;
- de la transition avec les infrastructures de transport en commun existantes ou projetées à chaque extrémité de l'aire de l'étude.

L'étude de la planification et de l'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun sur le chemin de Montréal et le chemin Blair

Les différents modèles de conception du chemin de Montréal

Les différents modèles de conception du chemin de Montréal tiennent compte des options suivantes :

- Solutions à quatre et à six voies, avec les configurations de la bordure ou de la voie médiane pour les transports en commun.
- Toutes les options prévoient des améliorations du transport actif.
- Toutes les options supposent que l'on reconstruit toute la chaussée.
- Toutes les options comportent des répercussions sur les propriétés.

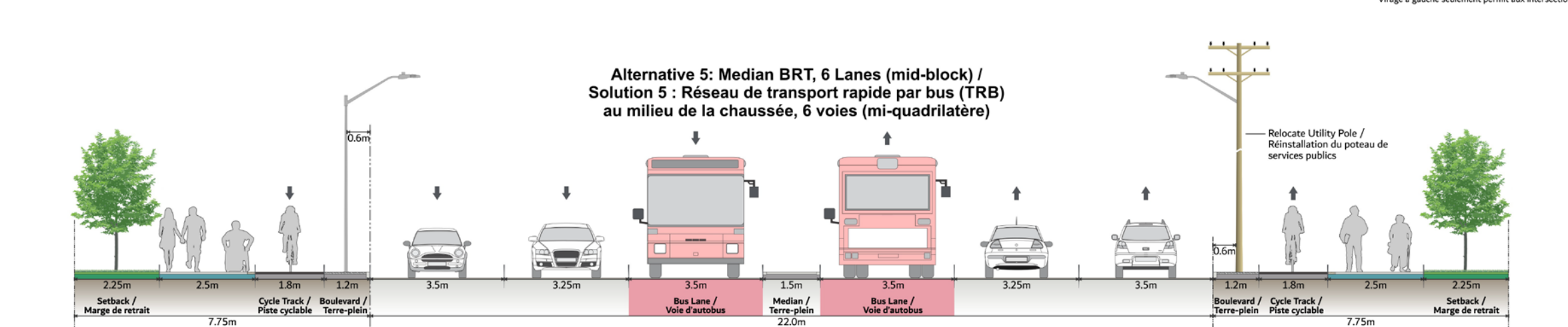
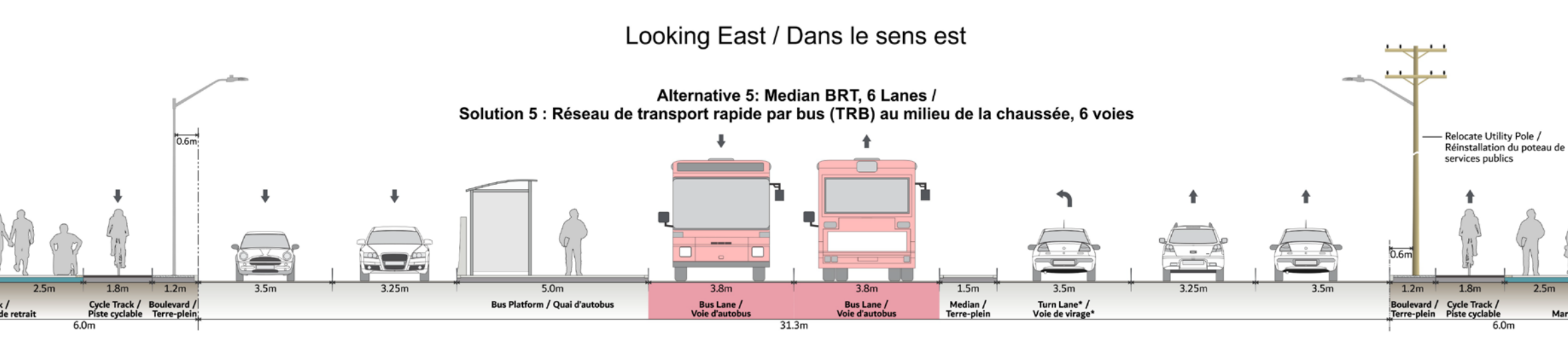
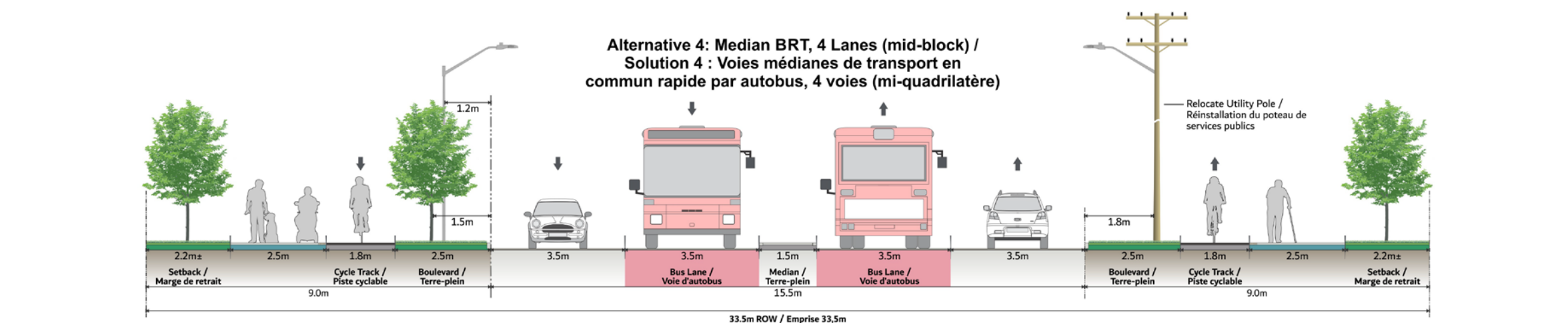
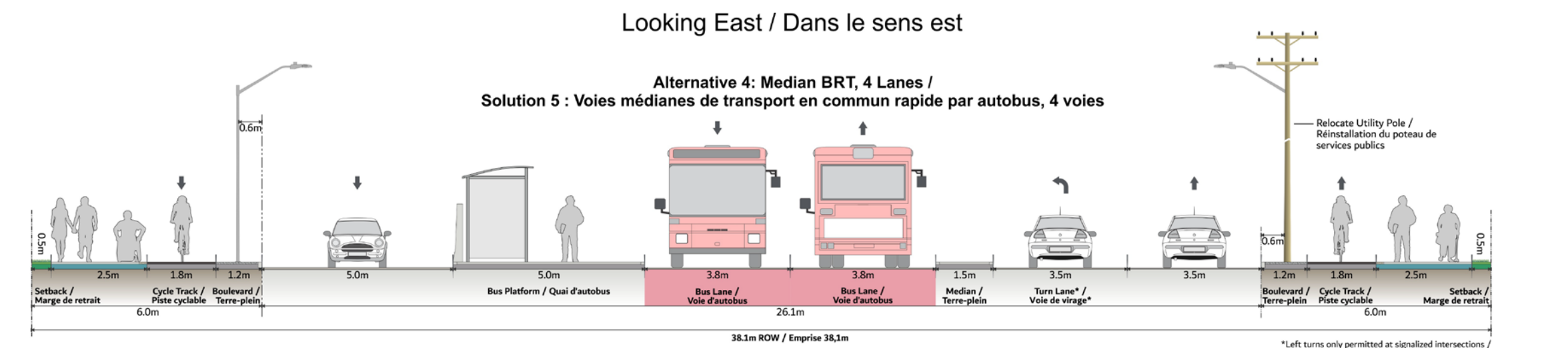
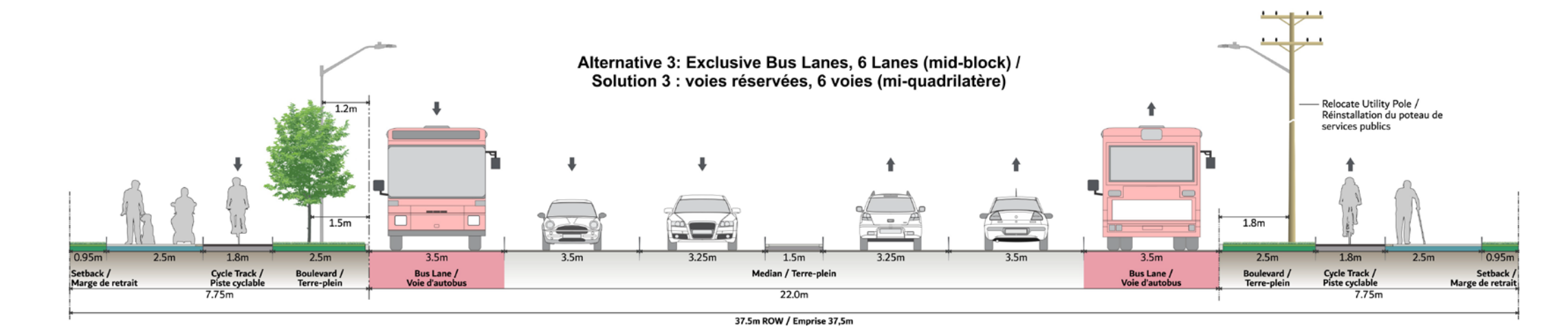
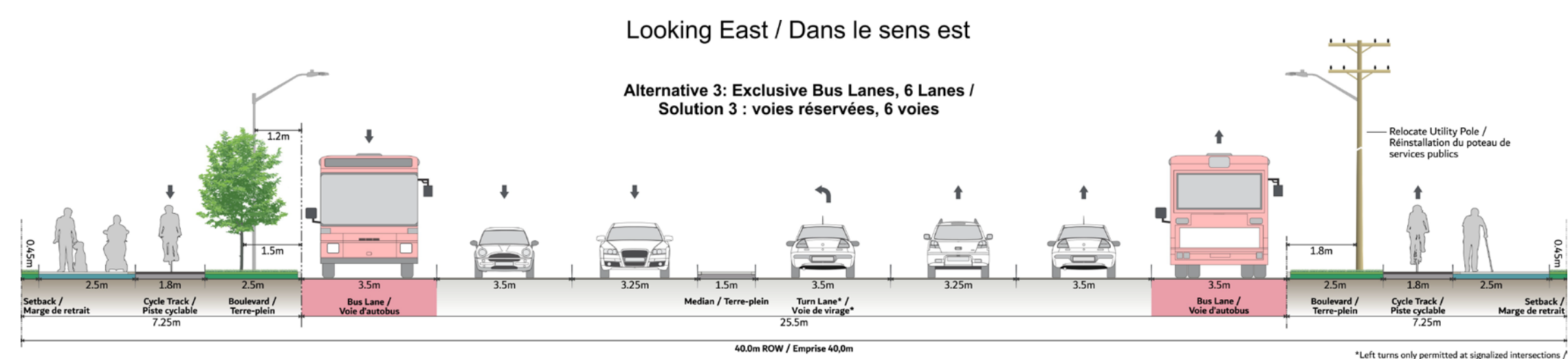
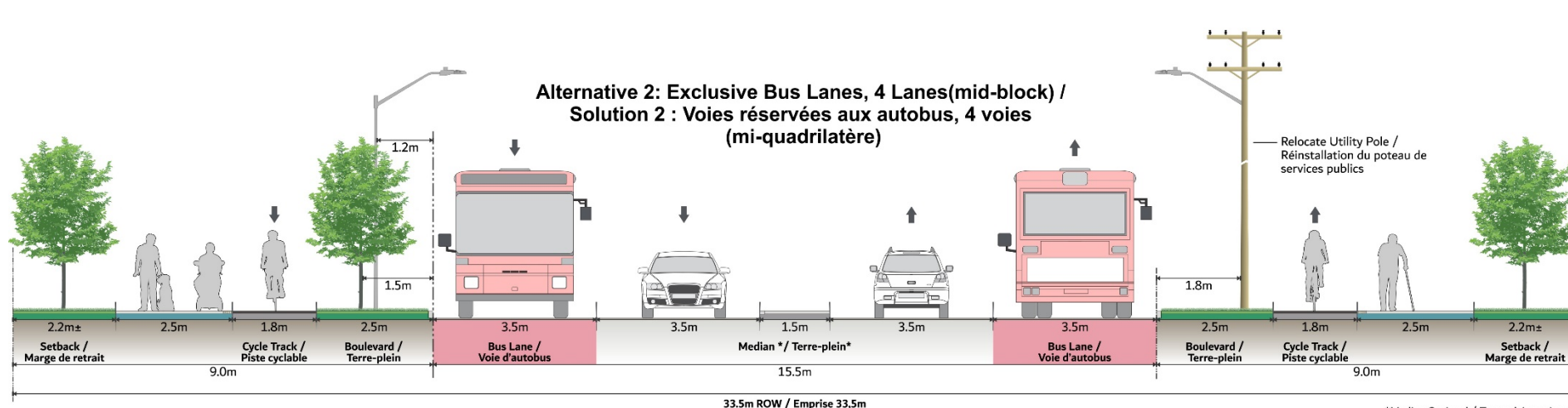
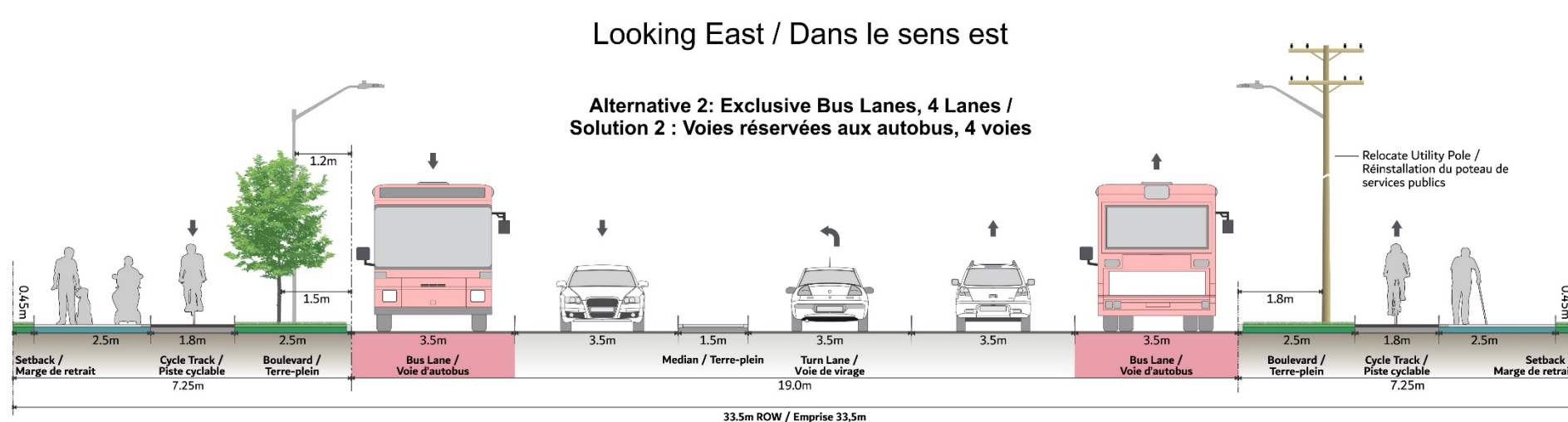
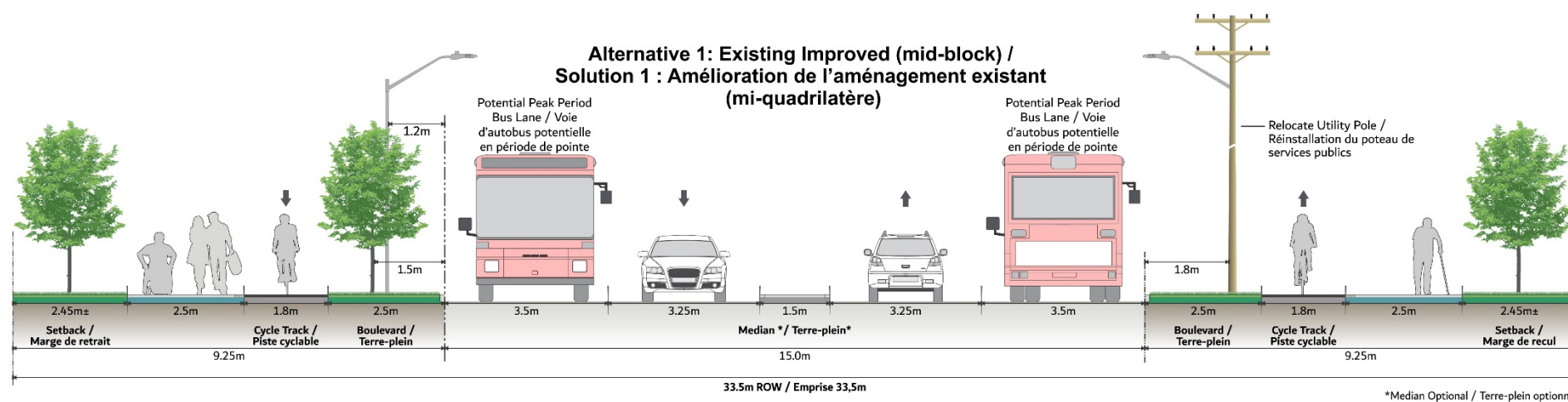
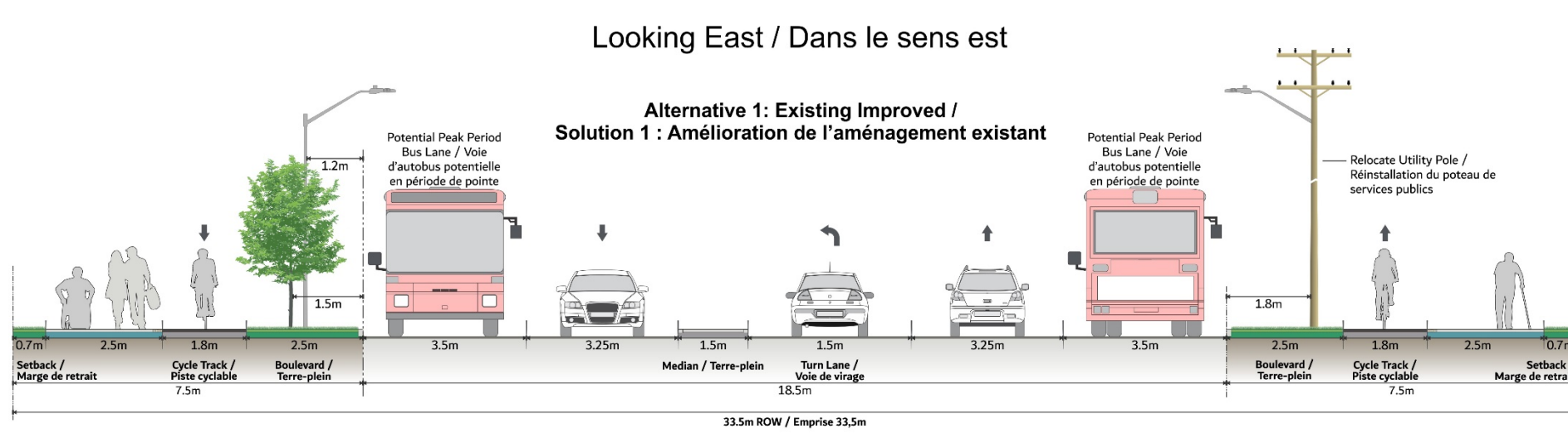
Maintien des voies existantes Réaffectation aux transports en commun

- Promotion du basculement modal dans les transports en commun grâce à la réduction de la capacité automobile
- Résultat : légère augmentation de l'achalandage des transports en commun
- Répercussions importantes sur la circulation
- Réduction des répercussions sur les propriétés

Élargissement de la route afin d'aménager des voies supplémentaires en bordure de rue pour les transports en commun

- Promotion du basculement modal dans les transports en commun grâce à de nouvelles voies continues
- Résultat : augmentation comparable de l'achalandage des transports en commun grâce à la réaffectation des voies
- Obligation d'élargir la chaussée
- Augmentation des répercussions sur les propriétés, dont les restrictions dans l'accès

Aménagement de voies médianes pour les transports en commun



Les différents modèles de conception du chemin Blair

Améliorer la voie publique existante – voies tamponnées pour les vélos (de concert avec les dispositifs donnant la priorité aux transports en commun aux intersections)

Légères modifications à apporter à la voie publique existante pour aménager :

- de nouvelles voies tamponnées réservées aux vélos des deux côtés de la voie publique;
- un nouveau trottoir du côté est de la voie publique;
- une nouvelle tranchée de drainage du couloir du côté ouest de la route.

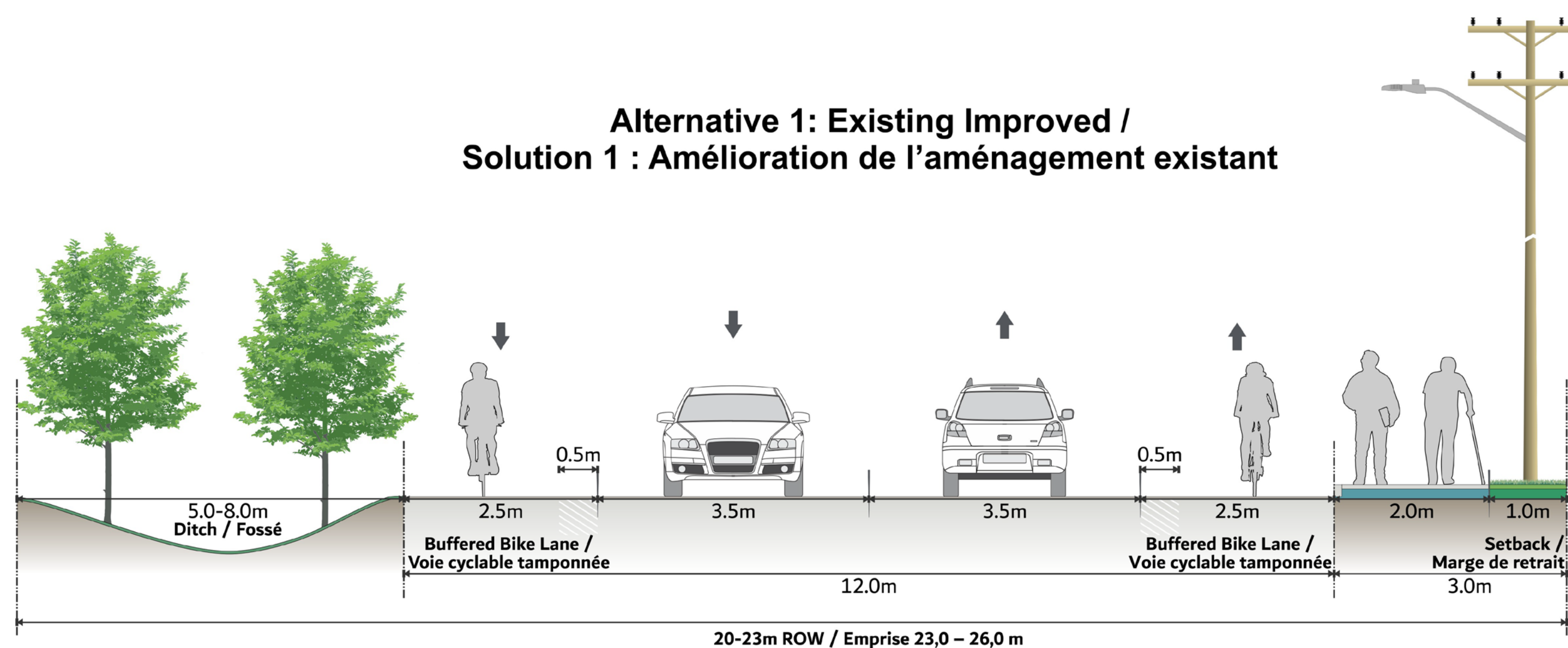
Améliorer la voie publique existante – sentier polyvalent du côté ouest (de concert avec les dispositifs donnant la priorité aux transports en commun aux intersections)

Modifier la voie publique existante pour aménager :

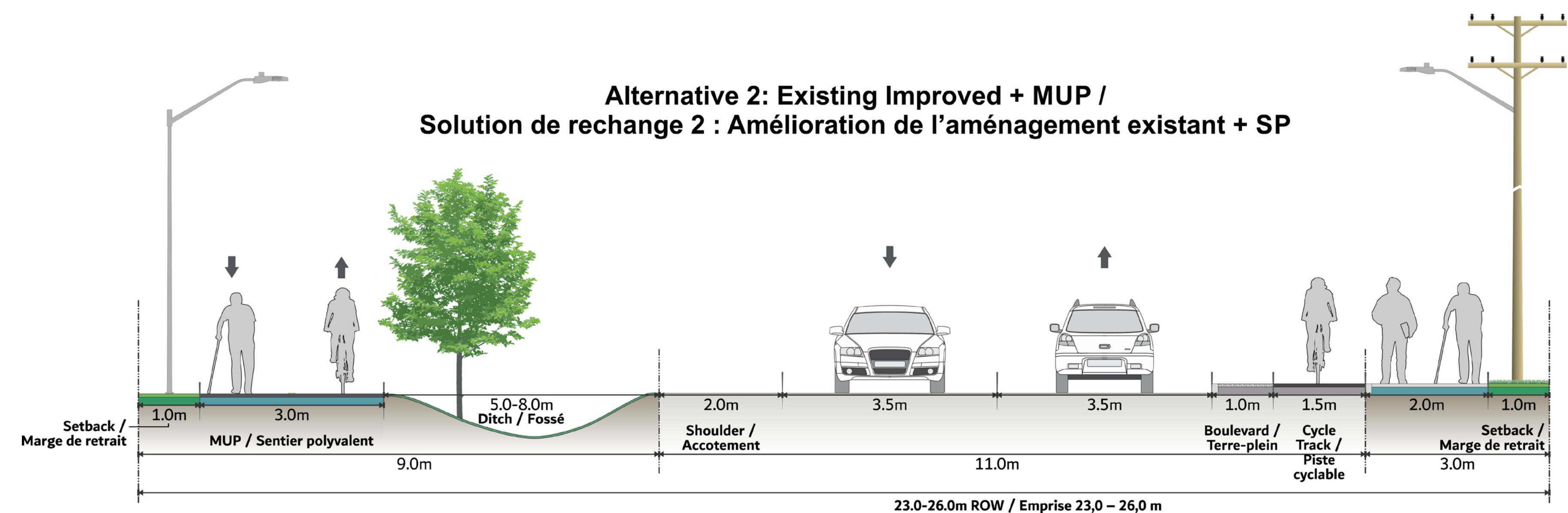
- un nouveau sentier polyvalent du côté ouest de la voie publique;
- un nouveau trottoir et une nouvelle piste cyclable du côté est de la voie publique;
- une nouvelle tranchée de drainage du couloir du côté ouest de la route.

Blair Road - Alternative Cross Sections / Chemin Blair – Différentes vues en coupe Looking North / Dans le sens nord

Alternative 1: Existing Improved /
Solution 1 : Amélioration de l'aménagement existant



Alternative 2: Existing Improved + MUP /
Solution de rechange 2 : Amélioration de l'aménagement existant + SP



Boucle pour autobus de la station Chemin-de-Montréal

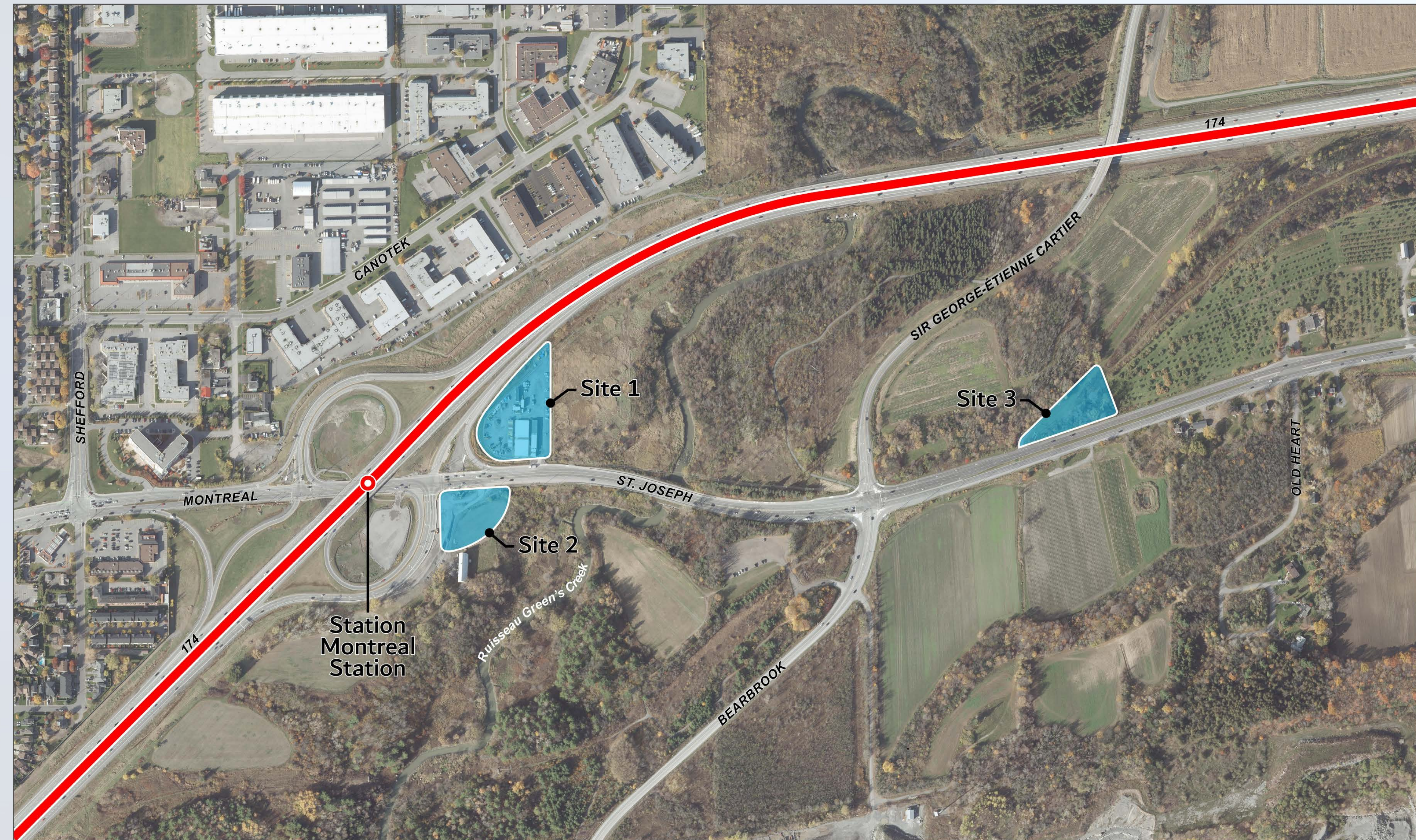
La portée du projet prévoit une boucle pour autobus et une infrastructure de correspondance pour :

- promouvoir le transport local en autobus à la station Chemin-de-Montréal projetée;
- favoriser les changements projetés dans le réseau d'autobus dans le cadre de l'Étape 2 du TLR de ce projet.

Les infrastructures comprennent :

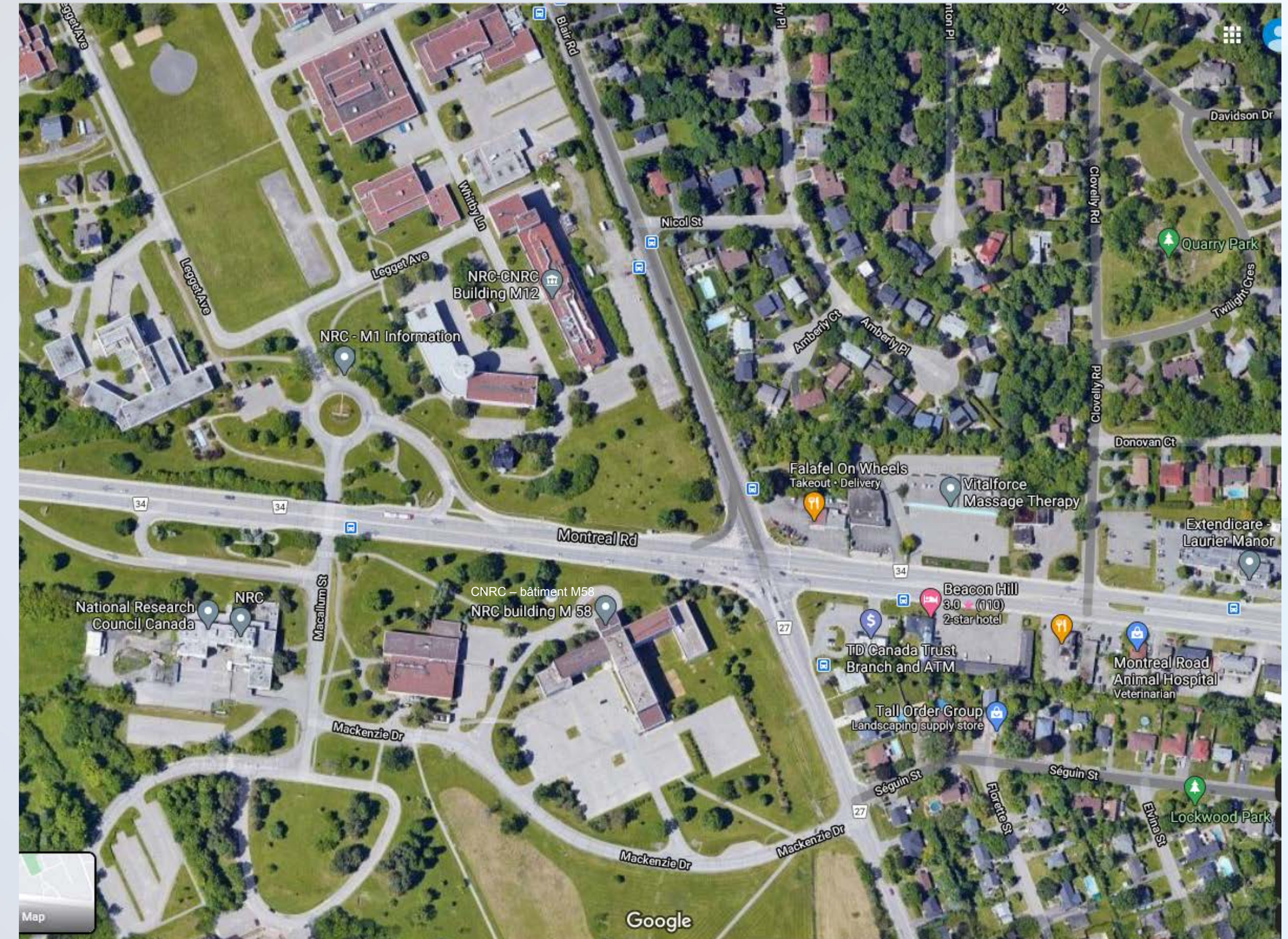
- des postes d'attente pour la correspondance (de trois à cinq autobus);
- des installations pour les chauffeurs, dont une toilette et une salle de pause, en plus de l'extérieur paysagé, dont la gestion des eaux pluviales.

Nous sommes en train d'évaluer ces trois sites.



Le chemin Blair au nord du chemin de Montréal

- Il n'est pas nécessaire de prévoir une nouvelle liaison routière ni d'apporter des modifications indiquées dans l'Étude de l'EE.
- Les routes existantes et les nouvelles liaisons proposées dans le Plan de conception communautaire de la base des Forces canadiennes Rockcliffe et dans les plans de lotissement du Village des Riverains peuvent être consacrées aux liaisons des transports en commun et du transport actif.



La conception préliminaire privilégiée

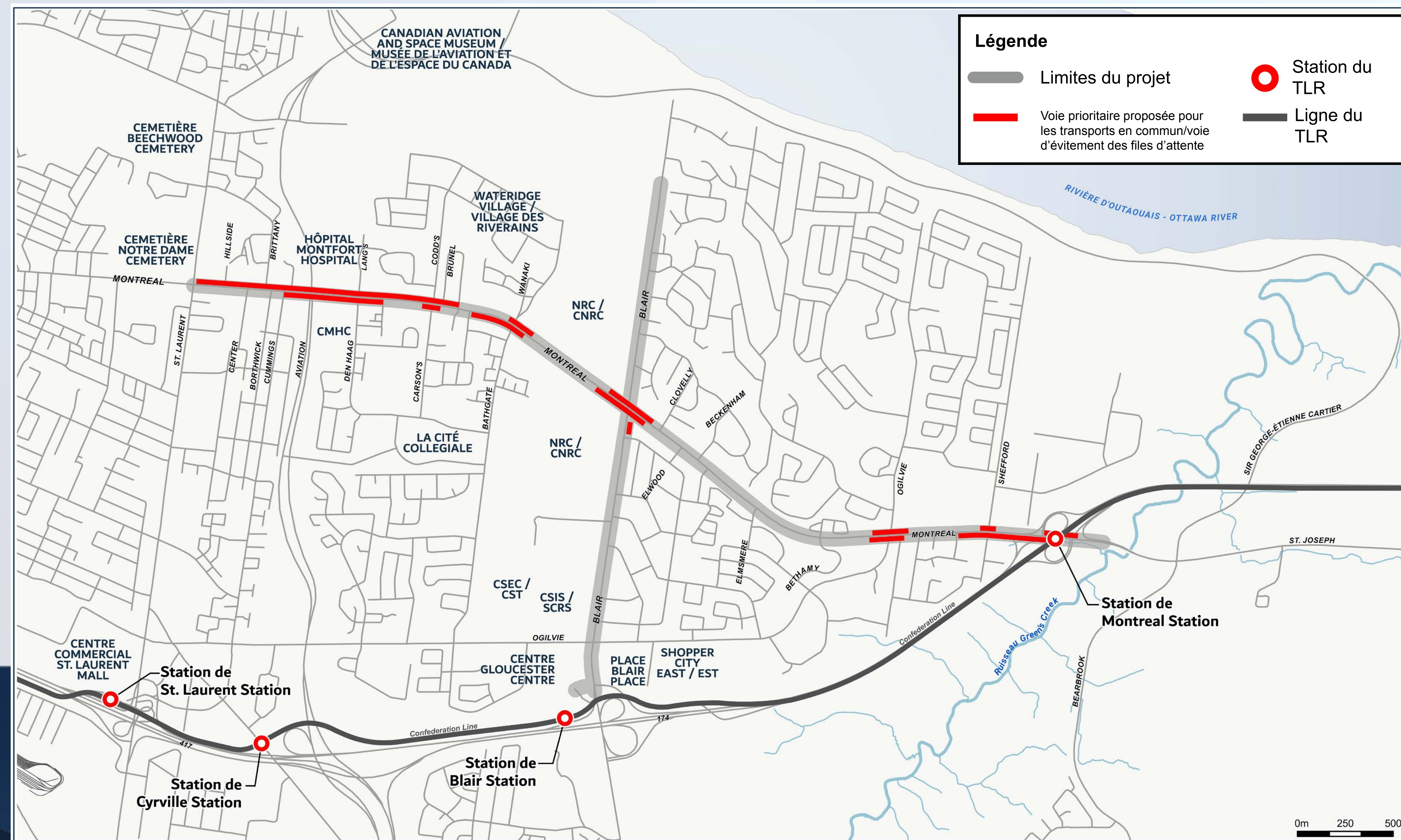
Chemin de Montréal : entre le boulevard St-Laurent et le chemin Shefford

Dans la foulée de l'évaluation des solutions de rechange pour la conception, le modèle de conception préliminaire privilégié pour le chemin de Montréal consiste à :

- maintenir quatre voies pour la circulation à vocation générale.
- ajouter des voies prioritaires pour les transports en commun aux points clés :
 - Dans le sens est : promenade Aviation – promenade Den Haag (500 m); chemin Codd's; chemin Shefford – station Chemin-de-Montréal (500 m)
 - Dans le sens ouest : chemin Shefford; chemin Codd's – boulevard St-Laurent (1,4 km)
 - Promenade Bathgate; chemin Blair; chemin Ogilvie (voies d'évitement des files d'attente dans les deux sens)
- Signalisation prioritaire pour les transports en commun, de concert avec les voies prioritaires de transport en commun dans les cas où elles sont réalisables
- Voies réservées aux transports en commun partagées avec les véhicules virant à droite à certains endroits
- Modifications des rues complètes pour les piétons et les cyclistes
 - Pistes cyclables continues et trottoir large
 - Intersections protégées
 - Possibilités pour le domaine public et la création d'espaces
 - Nouvelle boucle pour les autobus à la station Chemin-de-Montréal

Les avantages du projet pour le chemin de Montréal :

- Adopter des mesures donnant la priorité au transport en commun dans les cas nécessaires
 - Niveau de service comparable grâce aux voies continues pour les autobus
 - Promotion de l'achalandage projeté (environ 500 usagers /heure)
- Promotion de la mise en œuvre des voies prioritaires continues pour les transports en commun grâce à la réaffectation des voies au-delà de 2046

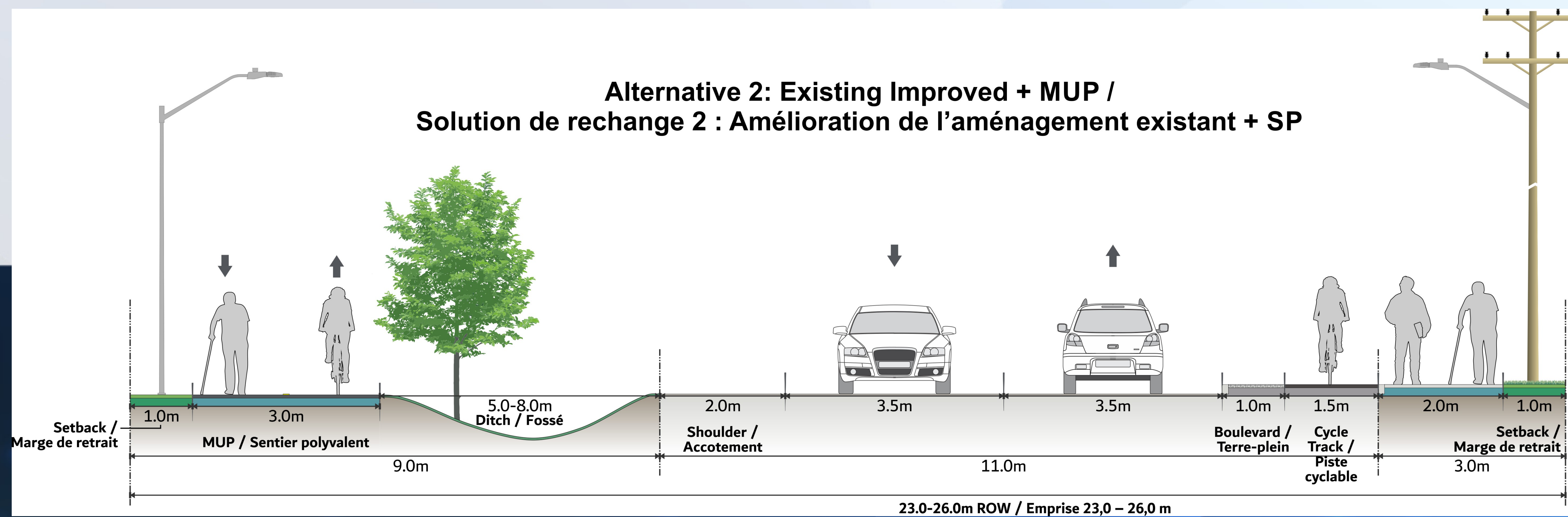


La conception préliminaire privilégiée»

Chemin Blair – au sud du chemin de Montréal

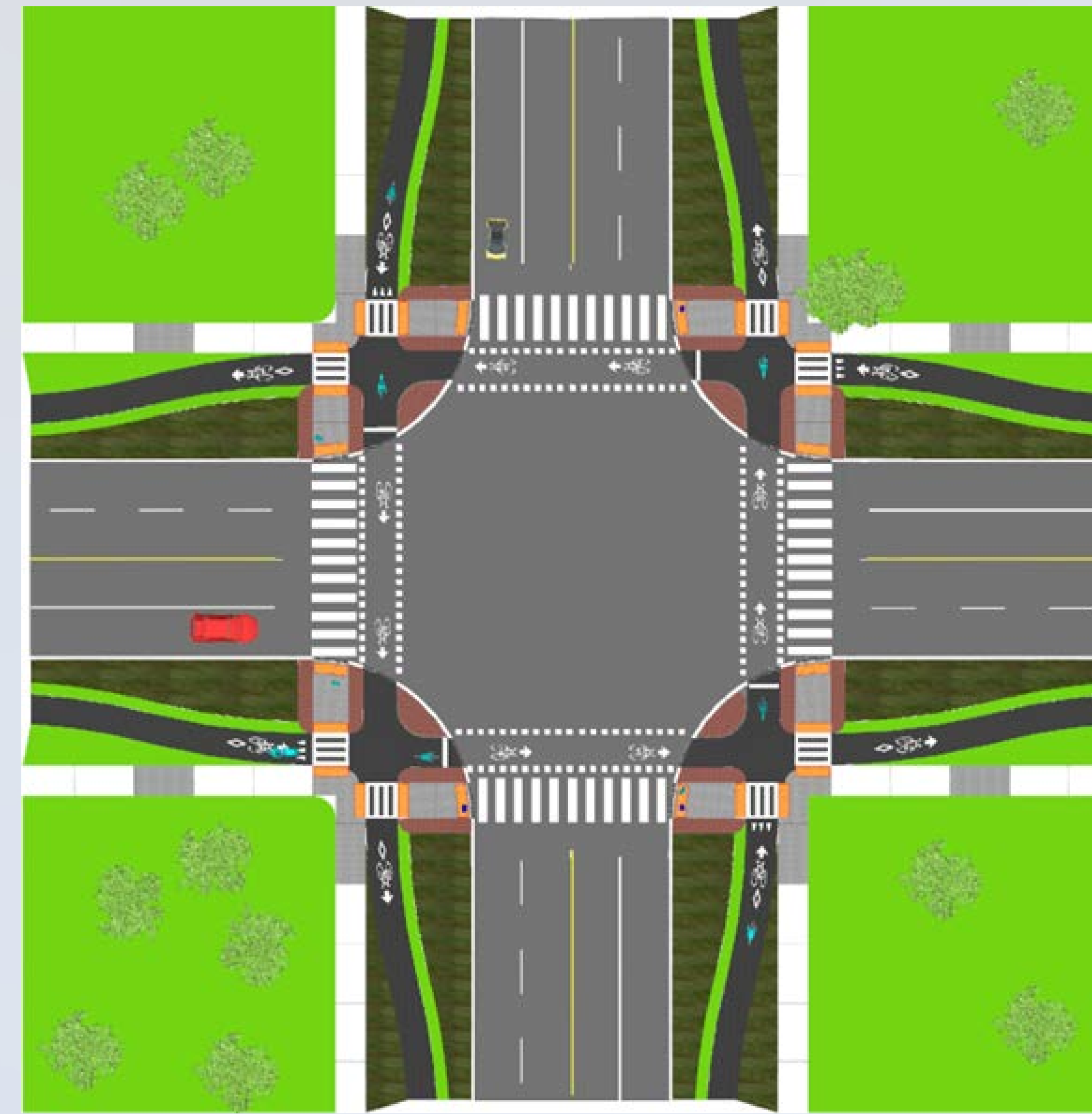
À la suite de l'évaluation des différentes solutions de rechange pour la conception, le modèle de conception préliminaire privilégié pour le chemin Blair (au sud du chemin de Montréal) prévoit à la fois des dispositifs isolés donnant la priorité au réseau de transport en commun et l'agrandissement du réseau de transport existant.

- Il y a toujours deux voies sur la route (une dans chaque sens)
- Les mesures prioritaires du transport en commun font la promotion du service projeté pour les transports en commun
 - Chemin Blair/chemin de Montréal : voie de virage à gauche dans le sens nord
 - Amélioration des arrêts d'autobus et de l'espace d'agrément
- Réseau de transport actif
 - Sentier polyvalent du côté ouest (station Blair – station Chemin-de-Montréal)
 - Pistes cyclables dans le sens nord (station Blair – station Chemin-de-Montréal)
 - Nouveau passage signalisé potentiel sur la rue Claver
 - Intersection protégée à l'angle du chemin Blair et du chemin Ogilvie
- Élargissement exclusivement le long du côté ouest du chemin Blair



L'approche des rues complètes

- Le Conseil a approuvé la politique et la structure-cadre des rues complètes pour orienter la planification, la conception, l'exploitation et l'entretien des infrastructures routières. Les routes sont des espaces publics qui servent de point d'échanges sociaux, de voies d'entrée pour les commerces et les entreprises et d'infrastructures communautaires, en plus de constituer la cheville ouvrière du réseau de transport et de l'économie d'Ottawa.
- La planification et la conception des rues complètes tiennent compte de la nécessité 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, quel que soit leur mode de transport.

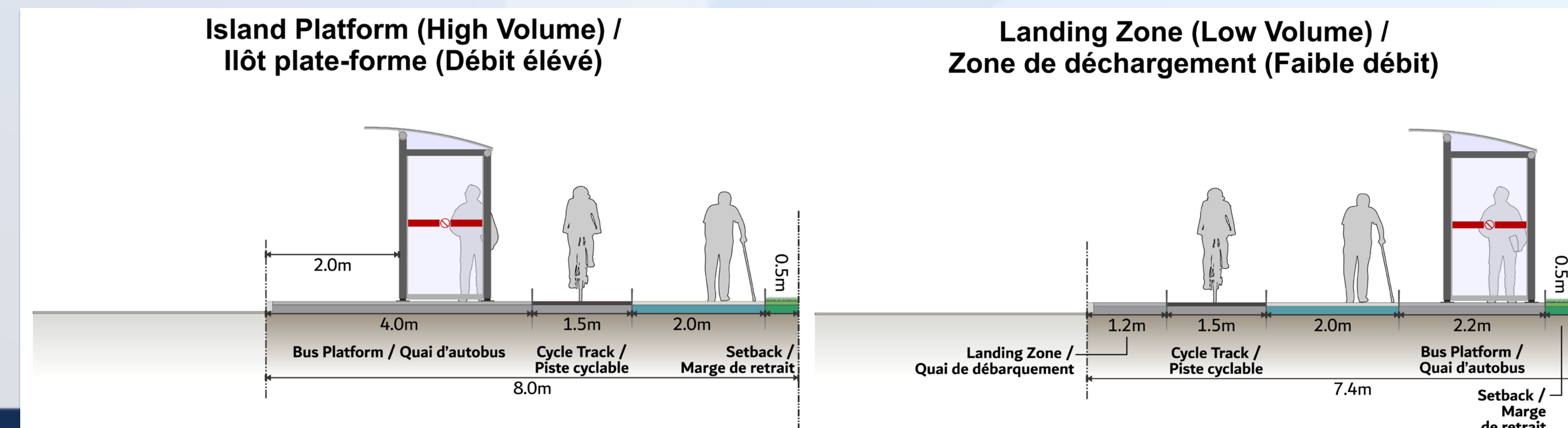


Intersection protégée

- La Ville aménage des réseaux de rues complètes lorsqu'elle en a l'occasion dans le cadre des projets de construction neuve et de réfection et dans les autres projets d'infrastructures.
- Toutes les rues peuvent être complètes, mais peuvent paraître différentes d'après le contexte environnant. Les recommandations portant sur le chemin de Montréal et sur le chemin Blair sont différentes et varient selon les fonctions planifiées et les aménagements voisins.



Rue Scott



Chemin de Montréal – arrêts d'autobus : vignettes

Les avantages du projet

La mise en œuvre du projet apporte un certain nombre d'avantages. Ce projet permet entre autres :

- d'adopter des mesures donnant la priorité au transport en commun dans les cas nécessaires;
 - promotion des nouveaux circuits et services d'autobus;
 - amélioration des commodités aux arrêts d'autobus;
- d'assurer la connectivité multimodale avec la station Blair et la station Chemin-de-Montréal, ainsi qu'avec les collectivités attenantes, les pôles d'emploi et les établissements commerciaux;
- d'améliorer la sécurité routière pour tous les utilisateurs;
- de maintenir de la capacité routière existante;
- d'améliorer les infrastructures du transport actif;
- d'agrandir le domaine public et d'aménager éventuellement des espaces;
- de mettre en œuvre les éléments contemporains de l'accessibilité;
- d'appliquer et d'intégrer les stratégies de maîtrise des effets du changement climatique et d'adaptation à ces effets;
- de promouvoir le développement et la régénération en fonction des transports en commun.



L'esthétique urbaine et la création de l'espace

Puisque le périmètre du projet comprend le chemin de Montréal comme artère principale et la zone du centre polyvalent du chemin Blair et de l'autoroute 174, l'objectif de la conception est de protéger l'espace pour aménager des lieux de qualité, qui offrent des zones captivantes, visuellement attrayantes et conviviales. Il s'agit entre autres :

- des nœuds urbains et des points d'accès aux quartiers aux intersections avec les artères et les routes collectrices menant aux quartiers;
- aux points de liaison entre la rue et les sentiers à destination et au départ des quartiers;
- aux arrêts d'autobus et dans les aires de repos le long des rues.

Ces zones sont autant d'occasions de promouvoir l'expression exceptionnelle et l'esthétique urbaine. La trousse d'outils utilisée dans la conception de ces espaces pourrait comprendre

- des panneaux d'orientation;
- des surfaces distinctives;
- des bancs publics;
- l'éclairage conçu pour les piétons;
- le paysagement et des arbres pour créer des zones d'ombrage;
- de l'art public;
- des bacs à déchets et des bacs de recyclage.

Rendu architectural et plan en 2D du point d'accès et de l'arrêt d'autobus du nœud urbain : chemin de Montréal à l'angle du chemin Elmsmere



Rendu architectural et plan en 2D du point d'accès et de l'arrêt d'autobus du quartier : chemin de Montréal à l'angle du chemin Elmsmere



Les répercussions du projet et les mesures d'atténuation

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

- l'acquisition de biens immobiliers dans les cas nécessaires;
- le Plan de gestion des eaux pluviales;
- le Plan de communication avec le public;
- le Plan de gestion des déchets de construction;
- le Plan d'aménagement paysager;
- le Plan de gestion de l'environnement.
- le 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 surveillance de la conformité des plans notés ci-dessus et de la surveillance des plaintes pour les répercussions comme le bruit et la qualité de l'air (poussière) durant les phases de la construction.

La mise en œuvre et les différentes phases

La mise en œuvre et les différentes phases du projet seront finalisées dans le cadre de l'élaboration du Plan recommandé.

Les phases dépendent :

- de la demande relative aux déplacements critiques;
- de la disponibilité du financement;
- des projets d'aménagement et de réaménagement;
- des priorités du Conseil municipal.

On tiendra aussi compte de la mise en chantier des travaux.



Les processus d'acquisition des terrains

La mise en œuvre du projet obligera la Ville à faire l'acquisition de terrains. Nous confirmerons les détails des terrains dont il faut faire l'acquisition à l'étape de la conception détaillée du projet, à un moment précis dans l'avenir. Le processus d'acquisition des terrains ne sera pas lancé tant que le financement du projet ne sera pas assuré et que les détails de la conception n'auront pas été confirmés. La Ville d'Ottawa travaillera directement en collaboration avec les propriétaires touchés pendant tout le processus qui suivra conformément à la Politique sur l'acquisition de biens-fonds.

La Ville est habilitée à faire l'acquisition de terrains dans le cadre de l'orientation et de la mise en œuvre du Plan officiel de la Ville 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 principaux aspects du processus d'acquisition des terrains :

- **Réservation** : Dans certains cas, la Ville peut acquérir des terrains ou des droits fonciers en imposant des conditions dans l'approbation des demandes d'aménagement.
- **Négociation** : Il s'agit de la méthode que préfère appliquer la Ville pour obtenir des droits fonciers.
- **Expropriation** : La Ville fait appel à cette méthode conformément aux lois et aux règlements en vigueur, quand les négociations sont infructueuses.
- **Valeur marchande actuelle** : Toutes les opérations d'acquisition de biens immobiliers sont étayées par une expertise de la valeur marchande actuelle. Cette expertise est confiée à un professionnel de l'immobilier indépendant ou à un expert compétent qui fait partie du personnel de la Ville.
- **Optimisation des ressources** : Les rapports d'expertise seront établis d'après l'« optimisation » des terrains. À la fin des travaux, on remettra aux propriétaires un rapport reprenant toutes les constatations de l'expertise.
- **Optimisation** : L'objectif premier de la Ville est de traiter équitablement les propriétaires fonciers et de les rémunérer comme il se doit en tenant compte de la valeur de leur propriété.

Les répercussions du projet sur le domaine immobilier

L'équipe chargée de l'étude continue de se réunir avec les propriétaires visés pour discuter des répercussions potentielles du projet. Elle évalue attentivement la conception préliminaire privilégiée pour recenser les occasions de réduire encore l'emprise nécessaire et les incidences immobilières.

Chemin de Montréal :

Dans la plupart des cas, on peut répondre à la plupart des besoins immobiliers dans le cadre de l'emprise protégée dans le Plan officiel, soit 37,5 m. Dans les cas où l'emprise existante est inférieure à 37,5 m, certaines propriétés sont touchées.

Voici les cas dans lesquels il faut faire l'acquisition d'autres terrains :

- les intersections dans lesquelles la voie sera élargie :
 - promenade Aviation – terrains fédéraux et propriétés du côté sud à l'est et à l'ouest de l'intersection;
 - boulevard St-Laurent – répercussions sur le bâtiment du coin sud-est;
 - chemin Ogilvie – tous les quadrants de l'intersection;
 - chemin Shefford – côté nord;
 - promenade Aviation – promenade Den Haag (propriétaires : CCN et SCHL);
 - promenade Bathgate – chemin Blair (propriétaire : CNRC).

Chemin Blair (au sud du chemin de Montréal) :

- Terrains d'Hydro One nécessaires pour le sentier polyvalent et le drainage de la chaussée

La Ville se penchera sur les occasions de mener le projet de concert avec les travaux projetés d'aménagement et de réaménagement des propriétés afin de minorer les répercussions sur les aménagements existants.

Les prochaines étapes

Dans la foulée de cette consultation des intervenants, l'équipe de l'étude prendra connaissance des commentaires de chacun des intervenants et affinera la conception préliminaire privilégiée. Elle préparera le plan préliminaire recommandé et présentera les recommandations de l'étude le 4 août 2021 au Comité des transports. Lorsque le Comité et le Conseil municipal auront donné leur approbation, elle finalisera le Rapport de l'étude environnementale et le publiera pour examen public.

Nous vous invitons à nous adresser tous les commentaires ou motifs d'inquiétude que vous souhaiteriez porter à notre attention et les communiquer à la Ville en répondant au sondage publié sur le site Web du projet.

Pour de plus amples renseignements sur ce projet, veuillez consulter le site Web de la Ville : www.ottawa.ca/cheminmontrealblair.

Veuillez adresser vos commentaires et vos questions à :

Gestionnaire principale de projet, Services de la planification des transports,
Direction générale des transports, Ville d'Ottawa
Téléphone : 613-580-2424, poste 22842
Katarina Cvetkovic, ing.
Courriel : Katarina.Cvetkovic@ottawa.ca

Vos commentaires sont importants pour le succès de cette étude.

Merci de participer à ce projet!