

Planification du couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent et étude d'EE

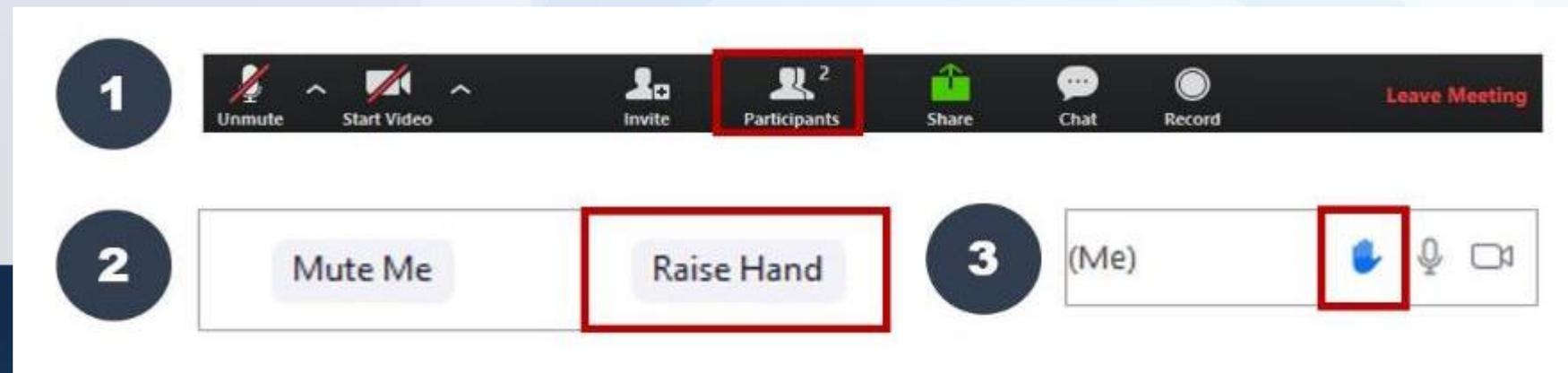
Séance publique « portes ouvertes »

18 juin 2025

Protocole de participation à la réunion virtuelle

- 1) Votre micro est automatiquement désactivé pendant la présentation de l'exposé.
- 2) Si vous avez des questions, vous pouvez les soumettre dans la fonction de clavardage.

Merci de votre patience!



Land Recognition

Honouring the Anishinabe Algonquin Nation, and First Nations, Inuit and Métis peoples, Ottawa is built on un-ceded Anishinabe Algonquin territory.

The peoples of the Anishinabe Algonquin Nation have lived on this territory for millennia. Their culture and presence have nurtured and continue to nurture this land.

The City of Ottawa honours the peoples and land of the Anishinabe Algonquin Nation.

The City of Ottawa honours all First Nations, Inuit and Métis peoples and their valuable past and present contributions to this land.

Reconnaissance du territoire

Honorer les peuples de la Nation Anishinabe Algonquine, les Premières Nations, les Inuits et les Métis Ottawa est bâtie sur un territoire non cédé de la Nation Anishinabe Algonquine.

Les peuples de la Nation Anishinabe Algonquine vivent dans ce lieu depuis des millénaires. Leur culture et leur présence l'ont imprégné et l'imprègnent encore.

La Ville d'Ottawa rend hommage aux peuples et au territoire de la Nation Anishinabe Algonquine.

La Ville d'Ottawa rend hommage à toutes les Premières Nations, les Inuits et les Métis et leurs précieuses contributions passées et présentes à cette terre.

Mot de bienvenue et présentations

Présentations

- Jabbar Siddique – gestionnaire de projet, Ville d'Ottawa
- Paul Croft – gestionnaire de projet, Parsons

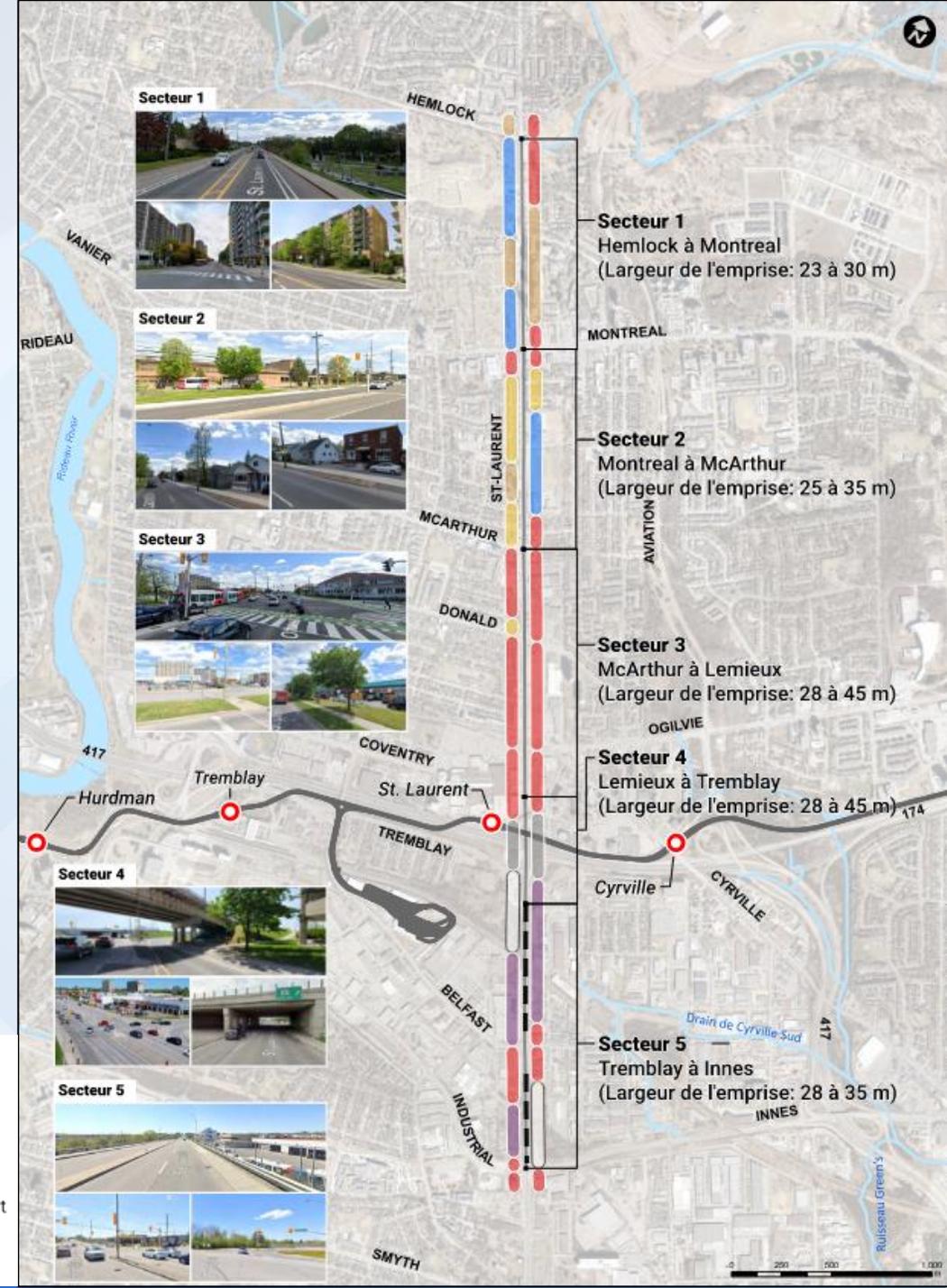
Ordre du jour de la réunion

1. Mot de bienvenue et présentations
2. Aperçu de l'étude et processus d'évaluation environnementale
3. Ce que nous avons entendu
4. Évaluation des solutions de rechange
5. Évaluation d'autres conceptions
6. Plan préliminaire recommandé
7. Impacts potentiels et mesures d'atténuation recommandées
8. Mise en œuvre et les différentes phases
9. Prochaines étapes

Aperçu de l'étude et processus d'EE

Aperçu de l'étude

- Annexe C – Évaluation environnementale.
- Conception fonctionnelle.
 - Mesures de transport en commun prioritaires.
 - Couloir routier (rue complète).
 - Liaison de transport actif vers la station St-Laurent.
- Consultations tout au long du processus.



Legende

- Couloir à l'étude
- Stations de transport en commun
- Ligne de la Confédération
- Emplacements de passages supérieurs

Secteurs caractéristiques d'utilisations du sol

- | | |
|---|--------------------------|
| Utilisation commerciale | Utilisation industrielle |
| Utilisation institutionnelle | Inoccupé |
| Utilisation résidentielle de faible hauteur | Utilisation de transport |
| Utilisation résidentielle de moyen à grande hauteur | |

Là où nous nous étions arrêtés (juin 2022)

Depuis la dernière séance de consultation publique tenue en juin 2022 pour le projet, l'équipe chargée de l'étude a accompli les tâches suivantes :

- Examen des conditions existantes.
- Peaufinage des besoins et des possibilités du projet.
- Évaluation et confirmation des solutions à privilégier.
- Réalisation d'une évaluation des transports pour orienter la conception.
- Élaboration, évaluation et confirmation des conceptions de rechange envisagées.
- Tenue de nombreuses réunions avec les intervenants afin d'obtenir des commentaires sur la conception.
- Préparation de l'évaluation préliminaire des répercussions et des mesures d'atténuation recommandées.
- Élaboration du plan préliminaire recommandé pour la consultation des intervenants.

Ce que nous avons entendu

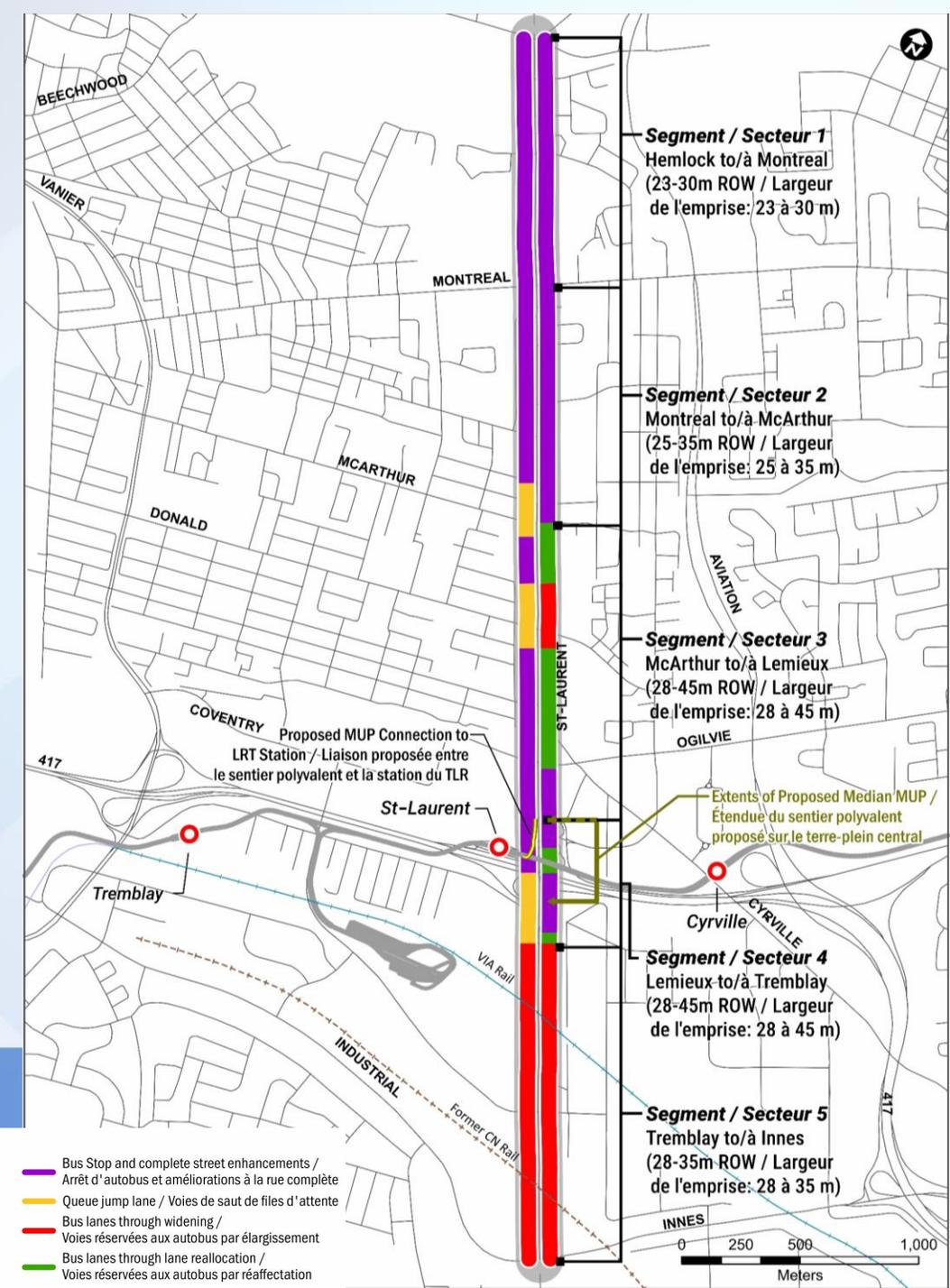
Ce que nous avons entendu

- Soutien aux rues complètes, à l'amélioration des installations et des connexions multimodales et au renforcement de la sécurité routière pour l'ensemble du couloir.
- Soutien aux améliorations à l'accessibilité; consultation en cours.
- Reconnaissance des facteurs compliqués et limitatifs pour les éléments de rue complète au croisement de l'autoroute 417
- Défis liés à la conception et à la mise en œuvre de l'installation d'un sentier polyvalent sur le terre-plein central à l'échangeur de l'autoroute 417/St-Laurent.
- Préoccupation concernant l'impact sur les propriétés et l'emprise protégée par le Plan officiel.
- On insiste sur le maintien et la fourniture d'autant de possibilités d'écologisation que possible; l'équité sociale.
- Préoccupation concernant l'impact du développement et de l'intensification en cours dans l'ensemble du secteur.
- Demande d'information sur le calendrier prévu de la mise en œuvre.

Évaluation des solutions de recharge

Évaluation des solutions de rechange

Segment du couloir de l'étude	Amélioration des arrêts d'autobus et de la rue complète	Mesures de transport en commun isolées	Aménagement de voies réservées aux transports en commun
Segment 1 : Du chemin Hemlock au nord du chemin de Montréal	✓		
Segment 2 : Du chemin de Montréal au nord de l'avenue McArthur	✓	✓	
Segment 3 : De l'avenue McArthur au nord de la rue Lemieux	✓	✓	✓
Segment 4 : De la rue Lemieux au chemin Tremblay	✓	✓	✓
Segment 5 : Au sud du chemin Tremblay au chemin Innes et à l'avenue Industrial	✓		✓



Legend / Légende

- Study Corridor / Couloir à l'étude
- Transit Station / Stations de transport en commun
- Confederation Line / Ligne de la Confédération
- Multi-use Pathway / Sentier polyvalent

- Bus Stop and complete street enhancements / Arrêt d'autobus et améliorations à la rue complète
- Queue jump lane / Voies de saut de files d'attente
- Bus lanes through widening / Voies réservées aux autobus par élargissement
- Bus lanes through lane reallocation / Voies réservées aux autobus par réaffectation

Évaluation d'autres conceptions

Évaluation d'autres conceptions

- Effectué par segment (5 au total).
- Élaboration de critères de conception propres au site et à l'ensemble du couloir.
- Le processus d'évaluation s'est déroulé par étapes en tenant compte des priorités et des compromis.
- Éclairé par les commentaires reçus lors des réunions des intervenants et de l'analyse des transports.
- Le résultat est le plan préliminaire recommandé.

Priorités et compromis

Vitesse et
fiabilité du
transport en
commun

Circulation
routière

Séparation
physique des
installations de
TA

Incidences sur
l'acquisition des
propriétés

Espace pour
des arbres et un
aménagement
paysager

Coûts de
construction

Plan préliminaire recommandé

Aperçu du plan préliminaire recommandé

- Avantages pour le transport en commun :
 - Améliore les opérations de transport en commun sur le boulevard St-Laurent :
 - Mettre en œuvre les tronçons des voies réservées d'autobus et des voies d'évitement des files d'attente;
 - Améliorer l'emplacement, les commodités et la configuration aux arrêts d'autobus.
 - Offrir des correspondances avec la Ligne 1 de l'O-Train.
 - S'intègre dans d'autres couloirs prioritaires prévus de transport en commun.

Aperçu du plan préliminaire recommandé (suite)

- Avantages pour le transport en commun (suite) :
 - Économies liées au temps de déplacement :
 - De 2 à 4 minutes par autobus (sens nord) pendant la période de pointe de l'après-midi en semaine
 - Environ 1 minute par autobus dans les deux sens pendant la période de pointe du matin en semaine
 - Amélioration de la fiabilité :
 - Amélioration de 11 à 29 % (sens nord) pendant la période de pointe de l'après-midi
 - Amélioration de 2 à 5 % (sens sud) pendant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi

Aperçu du plan préliminaire recommandé (suite)

- Avantages pour les modes de transport actif :
 - Transforme le couloir en une rue complète avec de nouvelles pistes cyclables séparées et des trottoirs améliorés.
 - Fournit une liaison du transport actif formelle et accessible à la station de TLR St-Laurent.
 - Fournit une infrastructure de transport actif plus sûr à travers l'échangeur de l'autoroute 417.
 - Améliore la connectivité multimodale avec les collectivités attenantes, les pôles d'emploi et les établissements commerciaux.
 - Mettre en place des intersections protégées à toutes les intersections dotées de feux de signalisation.

Principaux défis

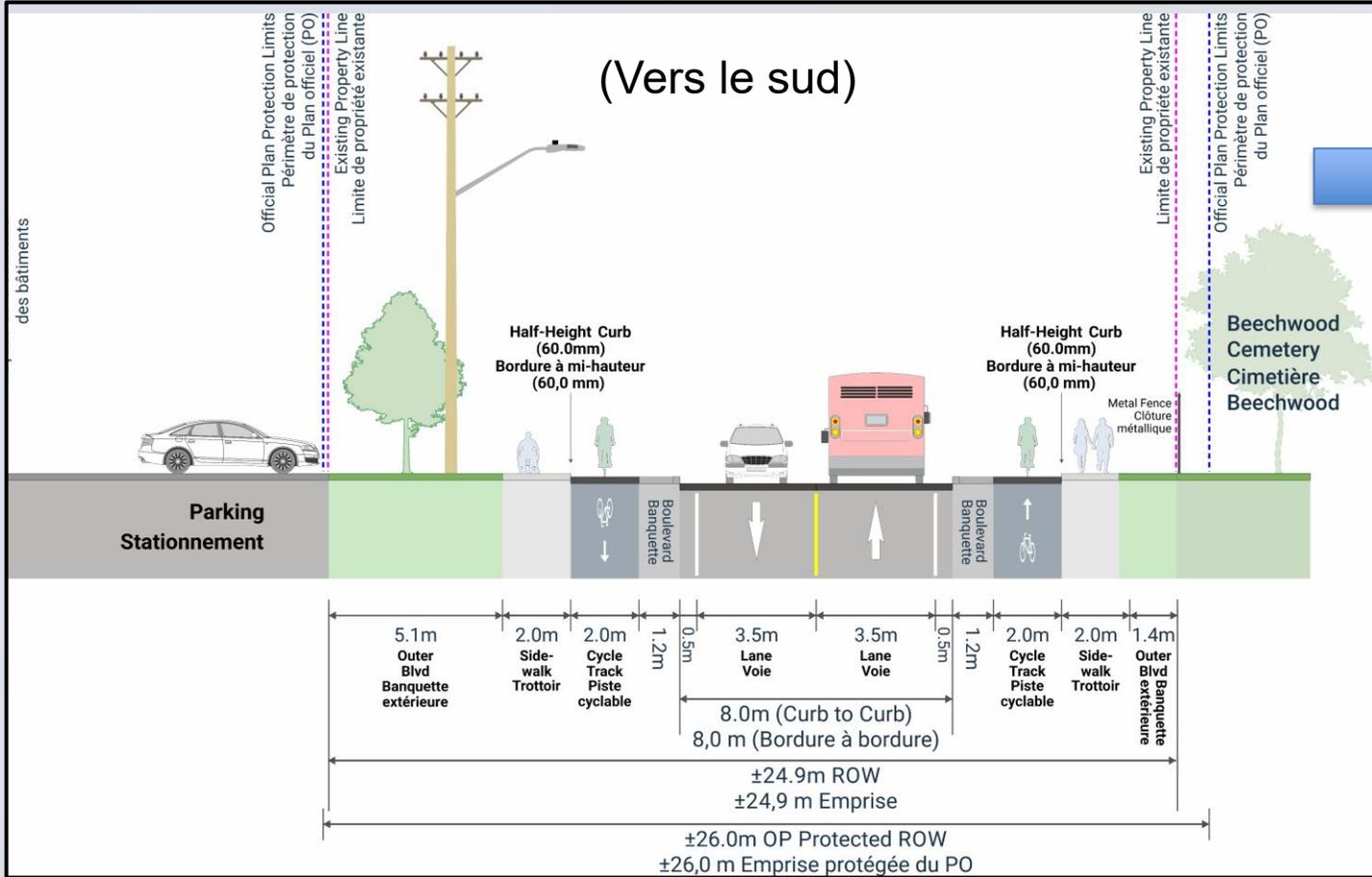
- Plusieurs intersections sont restreintes par des propriétés et des édifices adjacents
- Lutte pour de l'espace de la part de tous les modes :
 - Mesures de transport en commun prioritaires.
 - Intersections protégées, approches des installations cyclables des deux côtés de la rue
 - Infrastructure de transport actif sécuritaire à l'échangeur de l'autoroute 417/St-Laurent.
 - Capacité de circulation.
- Priorités et compromis pondérés à chaque endroit selon le contexte (p. ex. intersection de deux circuits de transport en commun, désignation comme parcours cyclable transurbain).
- Acquisitions de terrains à des endroits clés.
 - A conduit à l'élaboration d'une conception provisoire.

Incidences sur l'acquisition des propriétés

- La conception finale nécessitera l'acquisition de propriétés :
 - 12 propriétés avec des répercussions importantes, 67 avec des répercussions mineures ou modérées.
 - Les exigences des propriétés ont généralement inférieures à celles relatives à la protection de l'emprise établie dans le Plan officiel.
 - Possibilité d'acquérir des emprises au fur et à mesure du réaménagement des propriétés.
- Des conceptions provisoires ont été élaborées à des endroits clés pour différer l'acquisition importante de propriétés avant le réaménagement.
 - 5 propriétés avec des répercussions importantes, 65 avec des répercussions mineures ou modérées.

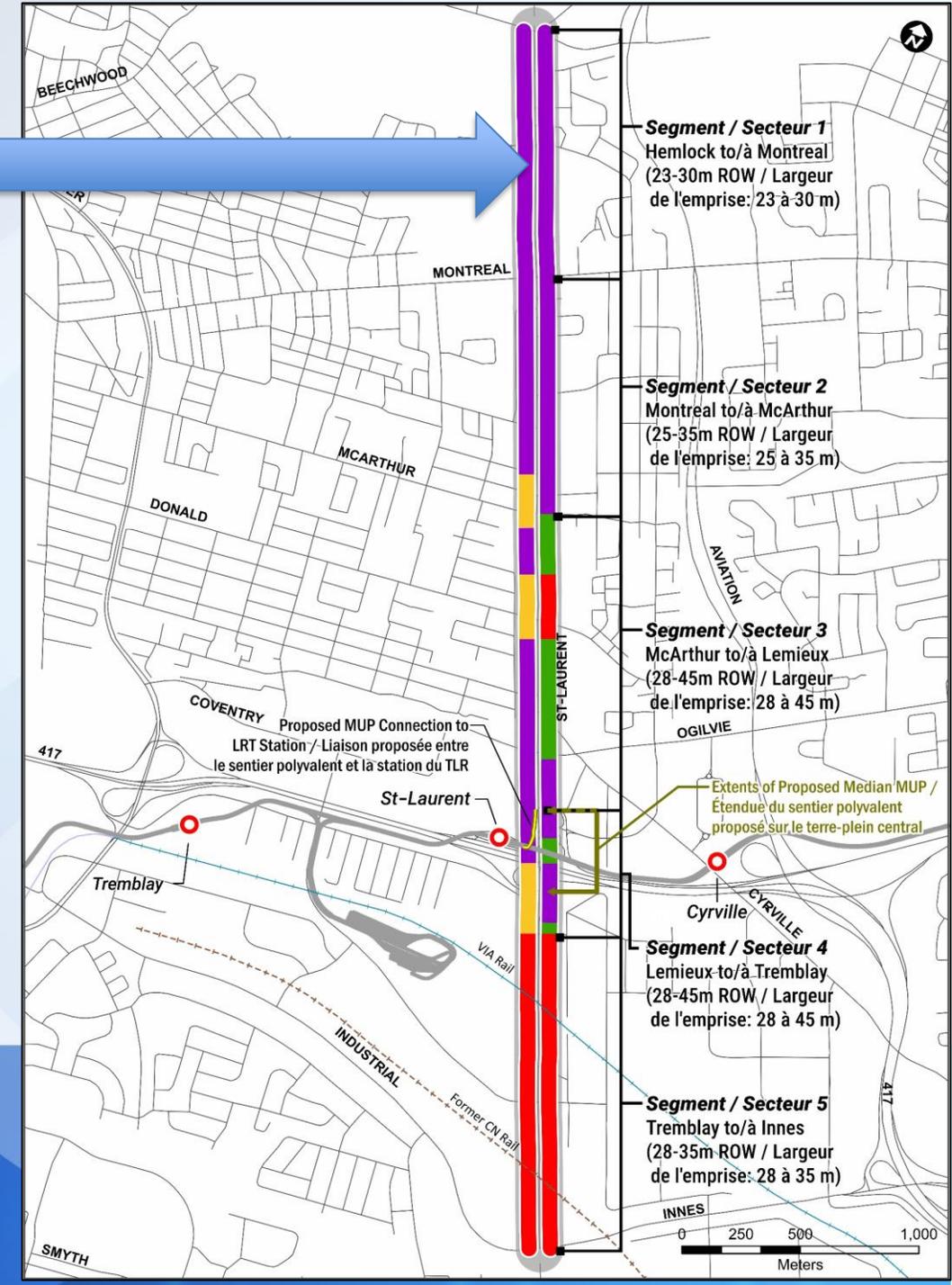
Segment 1 : Du chemin Hemlock au nord du chemin de Montréal

(Vers le sud)



Legend / Légende

- Study Corridor / Couloir à l'étude
- Transit Station / Stations de transport en commun
- Confederation Line / Ligne de la Confédération
- Multi-use Pathway / Sentier polyvalent
- Bus Stop and complete street enhancements / Arrêt d'autobus et améliorations à la rue complète
- Queue jump lane / Voies de saut de files d'attente
- Bus lanes through widening / Voies réservées aux autobus par élargissement
- Bus lanes through lane reallocation / Voies réservées aux autobus par réaffectation



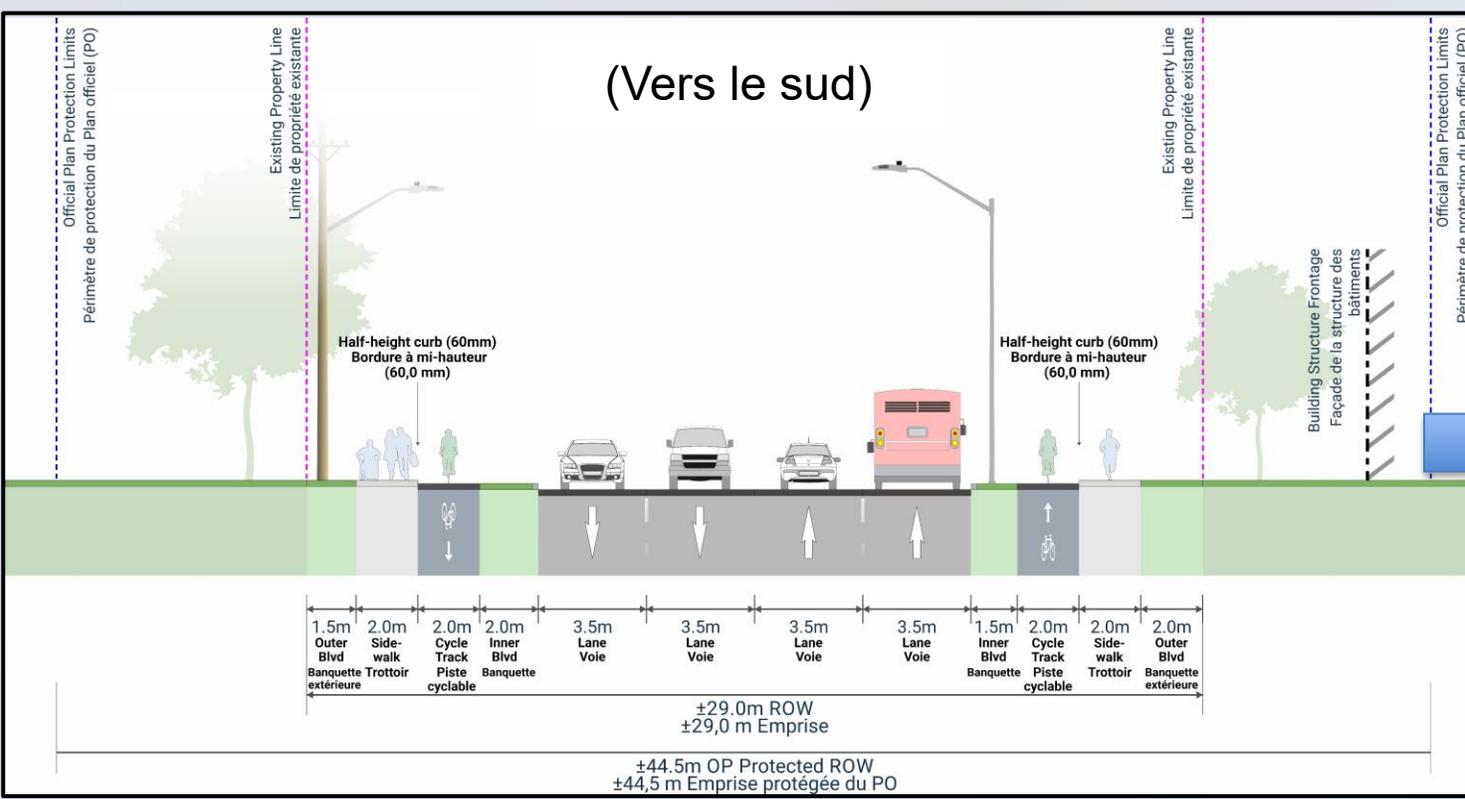
Plan préliminaire recommandé

Segment 1 : Du chemin Hemlock au nord du chemin de Montréal

- **Solution(s) à privilégier : Amélioration des arrêts d'autobus et de la rue complète.**
- **Éléments essentiels :**
 - Un nouveau passage pour piétons est ajouté en milieu de quadrilatère entre la place Meadow Park et la voie Karen afin de faciliter la traversée de la chaussée et d'améliorer l'accès aux arrêts d'autobus depuis les collectivités voisines et les secteurs commerciaux et institutionnels.
 - Planter d'autres arbres dans le couloir lorsque l'espace le permet.
 - Aucune incidence sur le cimetière Beechwood, un lieu historique national du Canada, et sur le cimetière Notre-Dame.

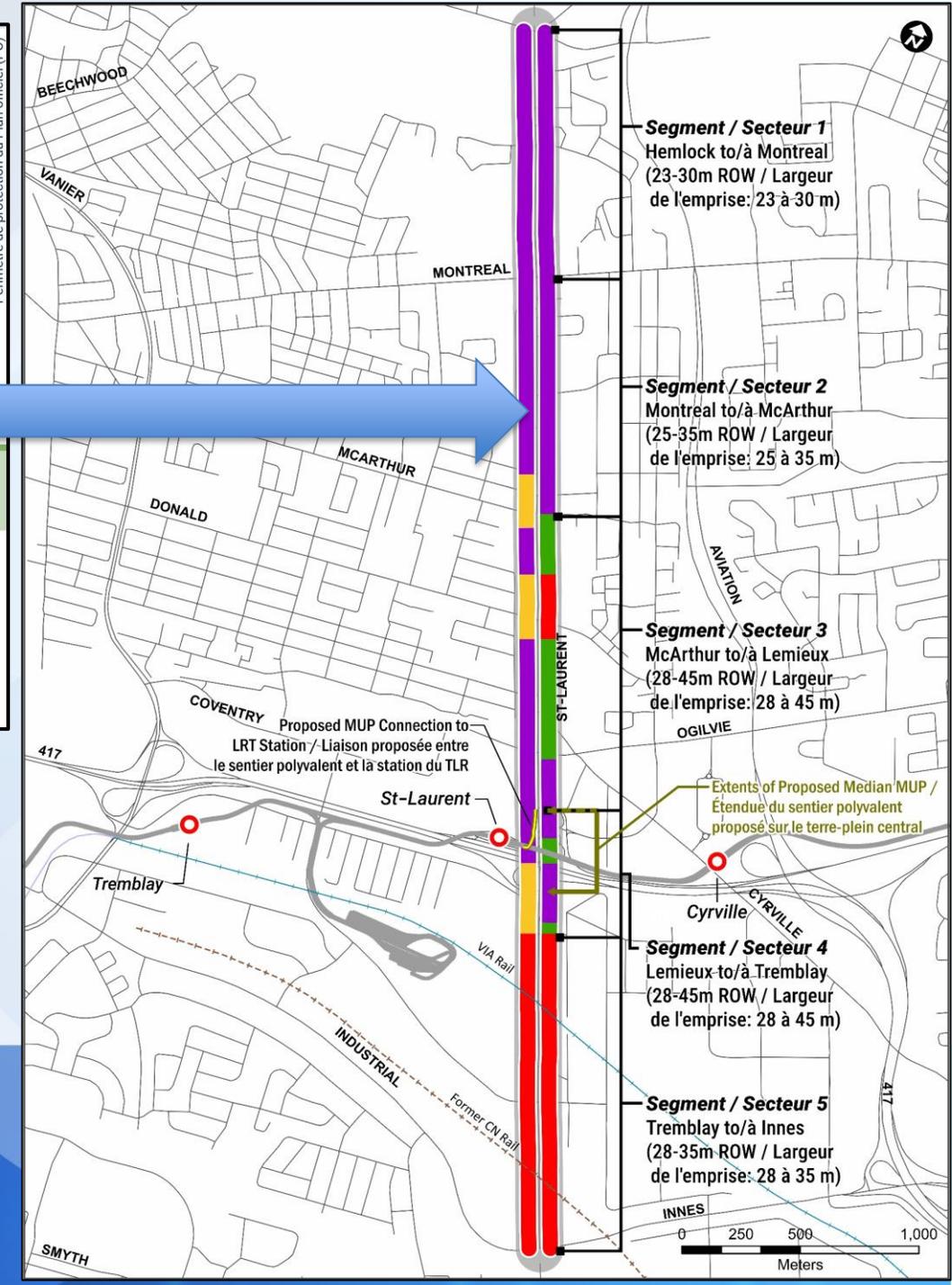
Segment 2 : Du chemin de Montréal au nord de l'avenue McArthur

(Vers le sud)



Legend / Légende

- Study Corridor / Couloir à l'étude
- Transit Station / Stations de transport en commun
- Confederation Line / Ligne de la Confédération
- Multi-use Pathway / Sentier polyvalent
- Bus Stop and complete street enhancements / Arrêt d'autobus et améliorations à la rue complète
- Queue jump lane / Voies de saut de files d'attente
- Bus lanes through widening / Voies réservées aux autobus par élargissement
- Bus lanes through lane reallocation / Voies réservées aux autobus par réaffectation



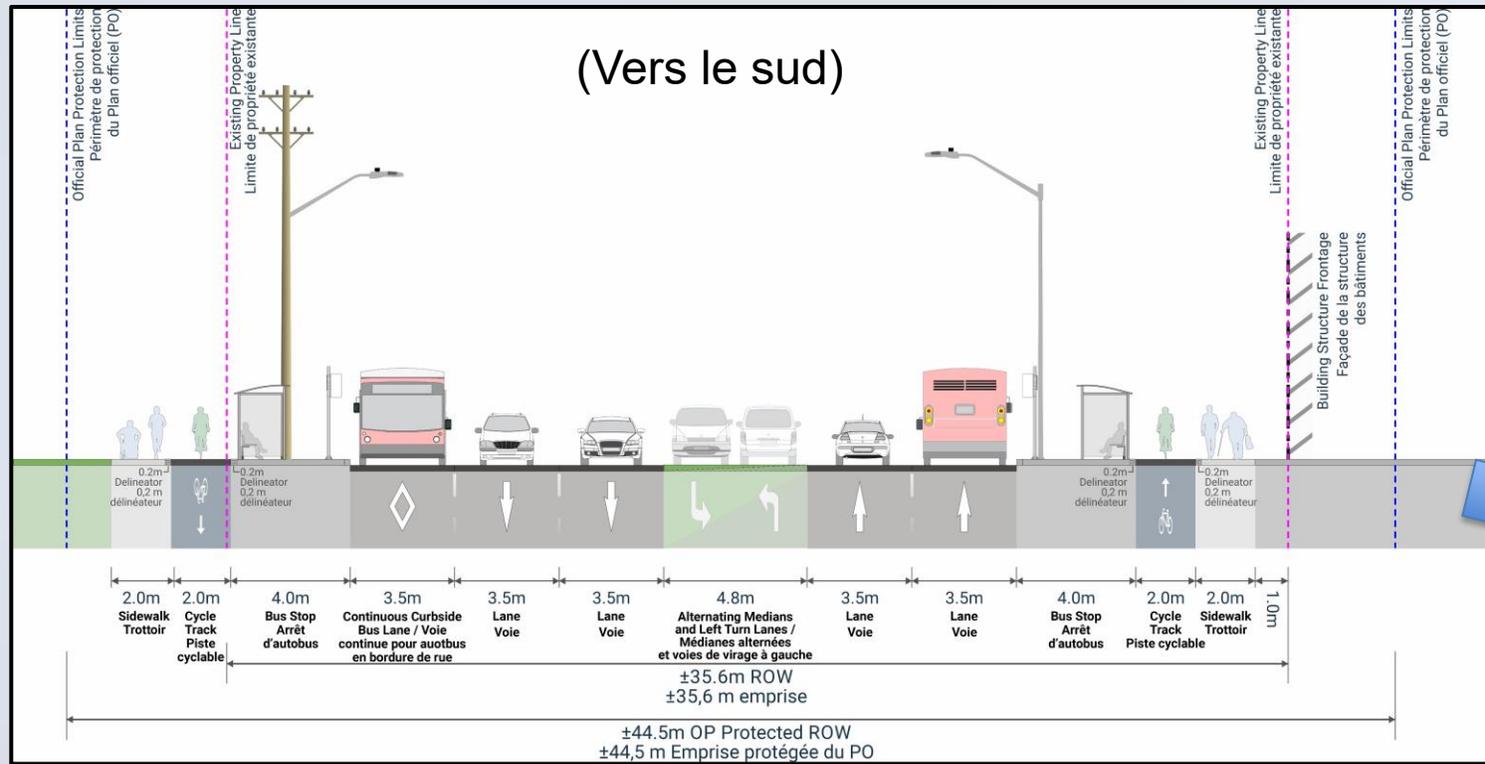
Plan préliminaire recommandé

Segment 2 : Du chemin de Montréal au nord de l'avenue McArthur

- Solution(s) à privilégier : Amélioration des arrêts d'autobus et de la rue complète et mesures de transport en commun isolées
- Éléments essentiels :
 - Le résultat de l'analyse complémentaire a déterminé la nécessité de modifier le terre-plein central.
 - Ajout d'installations cyclables.
 - Amélioration des arrêts d'autobus.
 - Intégration transparente entre deux couloirs prioritaires de transport en commun.
 - Possibilités de paysagement.

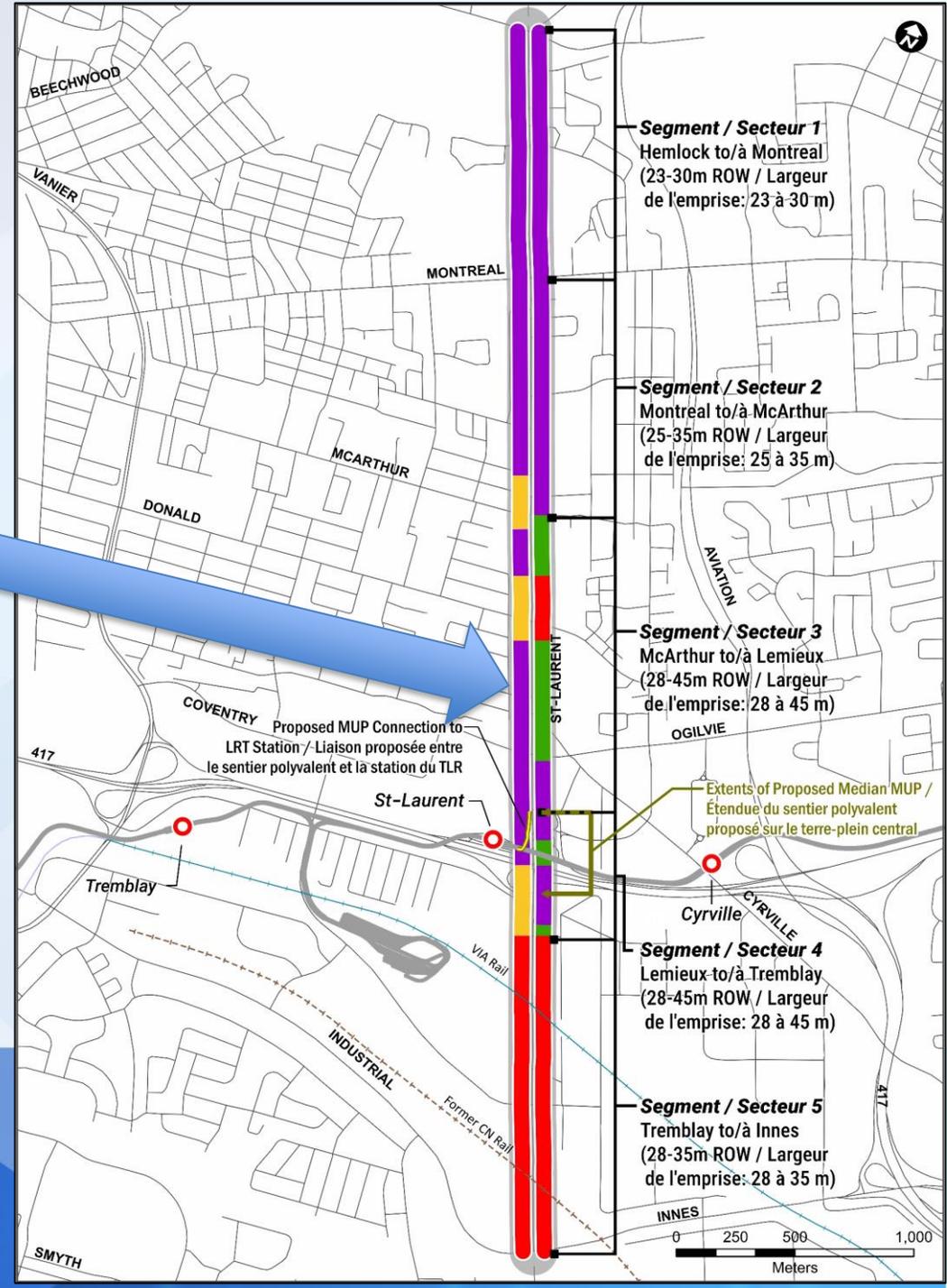
Segment 3 : De l'avenue McArthur au nord de la rue Lemieux

(Vers le sud)



Legend / Légende

- Study Corridor / Couloir à l'étude
- Transit Station / Stations de transport en commun
- Confederation Line / Ligne de la Confédération
- Multi-use Pathway / Sentier polyvalent
- Bus Stop and complete street enhancements / Arrêt d'autobus et améliorations à la rue complète
- Queue jump lane / Voies de saut de files d'attente
- Bus lanes through widening / Voies réservées aux autobus par élargissement
- Bus lanes through lane reallocation / Voies réservées aux autobus par réaffectation

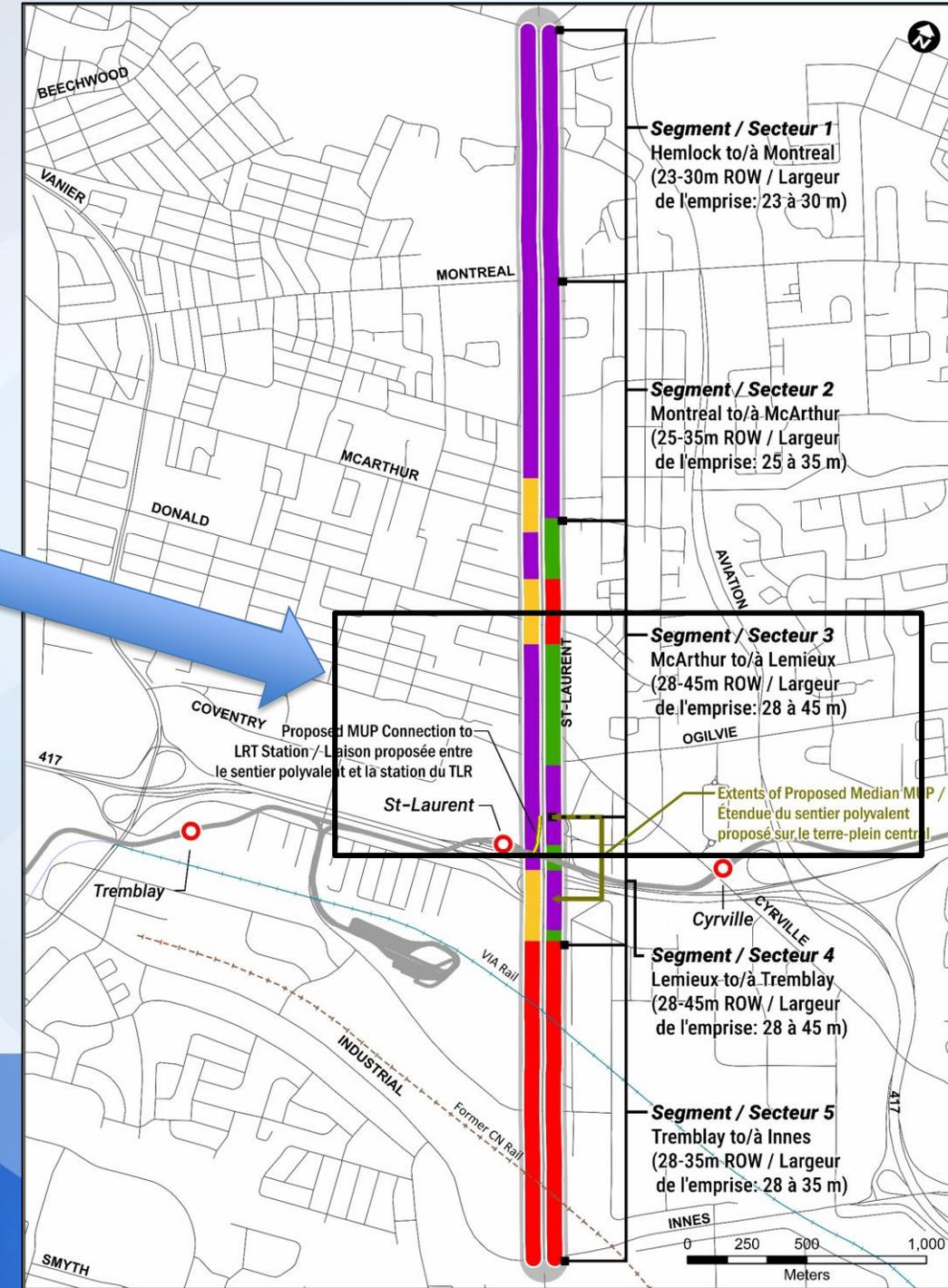
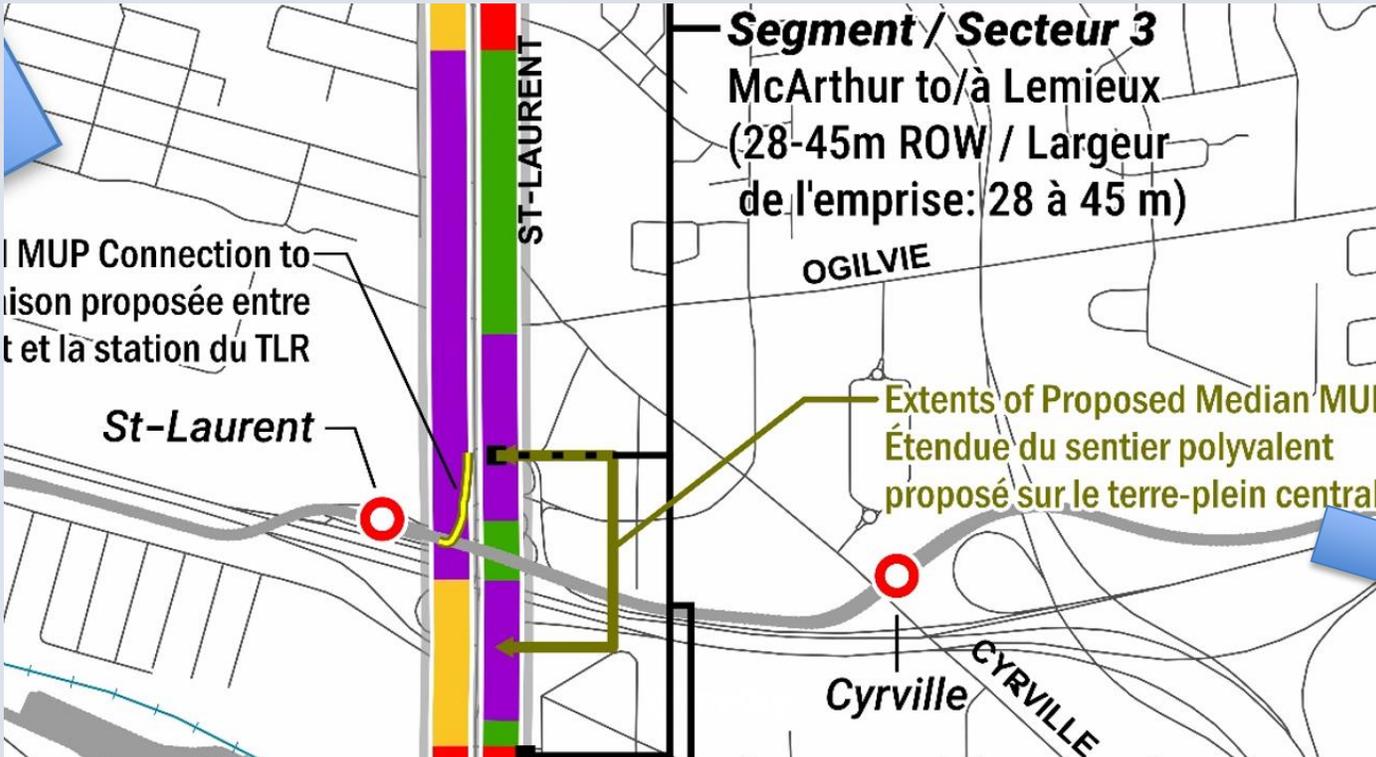


Plan préliminaire recommandé

Segment 3 : De l'avenue McArthur au nord de la rue Lemieux

- Solution(s) à privilégier : Amélioration des arrêts d'autobus et de la rue complète, mesures de transport en commun isolées prioritaires et voies réservées aux transports en commun.
- Éléments essentiels :
 - L'analyse de la réaffectation des voies de circulation a permis de recommander la répartition des voies.
 - Liaison fluide avec le parcours cyclable transurbain.
 - Désignations du couloir et du carrefour de la rue principale

Segment 4 : De la rue Lemieux au chemin Tremblay (Passage de l'autoroute 417)



Legend / Legende

- Study Corridor / Couloir à l'étude
- Transit Station / Stations de transport en commun
- Confederation Line / Ligne de la Confédération
- Multi-use Pathway / Sentier polyvalent
- Bus Stop and complete street enhancements / Arrêt d'autobus et améliorations à la rue complète
- Queue jump lane / Voies de saut de files d'attente
- Bus lanes through widening / Voies réservées aux autobus par élargissement
- Bus lanes through lane reallocation / Voies réservées aux autobus par réaffectation



Plan préliminaire recommandé

Segment 4 : De la rue Lemieux au chemin Tremblay

- Solution(s) à privilégier : Amélioration des arrêts d'autobus et de la rue complète, mesures de transport en commun isolées et voies réservées aux transports en commun.
- Contraintes considérables, compte tenu des conditions existantes, de l'infrastructure du MTO.
- Les piétons et cyclistes auraient accès au sentier polyvalent à partir de l'intersection Lemieux (côté ouest du boulevard St-Laurent)
- L'accès secondaire existant du Transitway à la station St-Laurent est déplacé au chemin Tremblay.

Passage de l'autoroute 417

- Les passages dans les bretelles à libre circulation sont moins sécuritaires pour les piétons et les cyclistes, et soulèvent des inquiétudes en ce qui concerne l'accessibilité :
 - Volume et vitesse des véhicules élevés; forte proportion de véhicules lourds.
 - Angle de passage aigu.
 - Impossibilité d'avoir des passages pour piétons et cyclistes marqués, car ils n'ont pas la priorité.
 - Très difficile pour les personnes ayant une déficience visuelle de traverser en sécurité



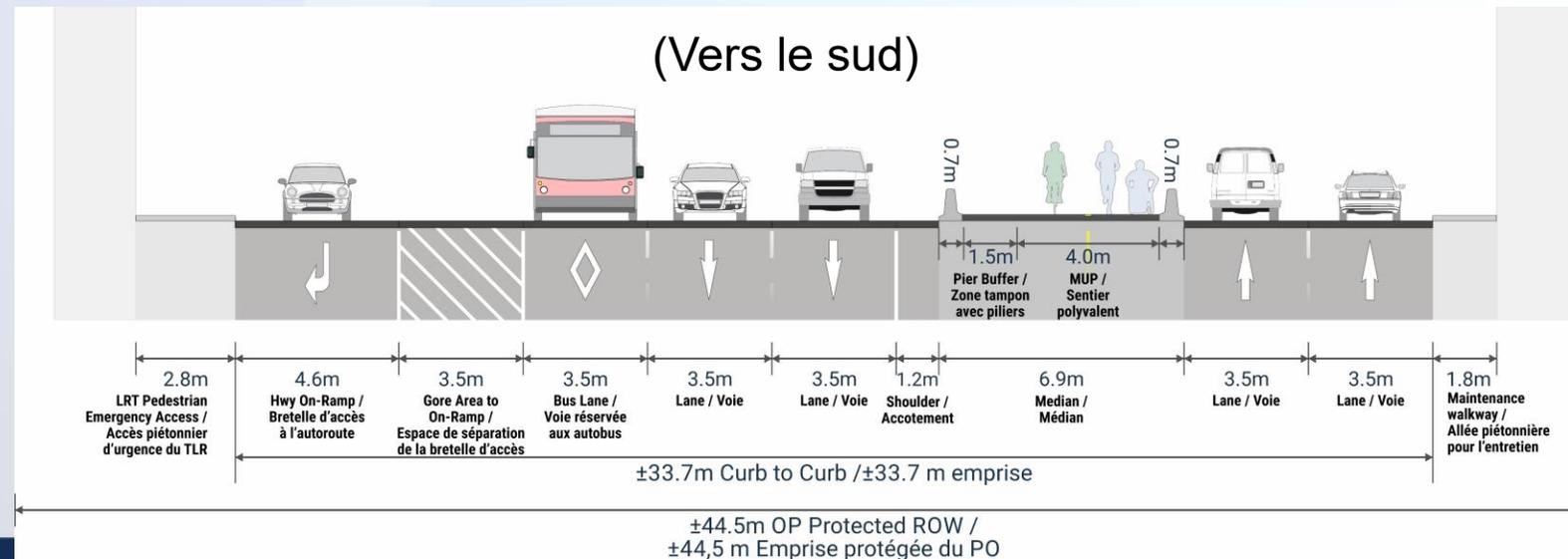
Passage de l'autoroute 417

- L'Ontario Traffic Manual (Livre 18) recommande quatre solutions :
 - Sauts-de-mouton
 - Intersection dotée de feux de signalisation
 - Carrefour giratoire
 - Passage à mi-pâté avec feux de signalisation
- Aucune de ces alternatives n'est considérée comme réalisable à cet endroit.



Passage de l'autoroute 417 (conception préliminaire recommandée)

- De nombreuses solutions ont été envisagées pour les piétons et les cyclistes, y compris une structure distincte pour les transports actifs.
- Solution de conception du sentier polyvalent sur le terre-plein central privilégiée.
- L'examen de l'accessibilité est terminé.
- Questions et exigences relatives au MTO.



Plan préliminaire recommandé

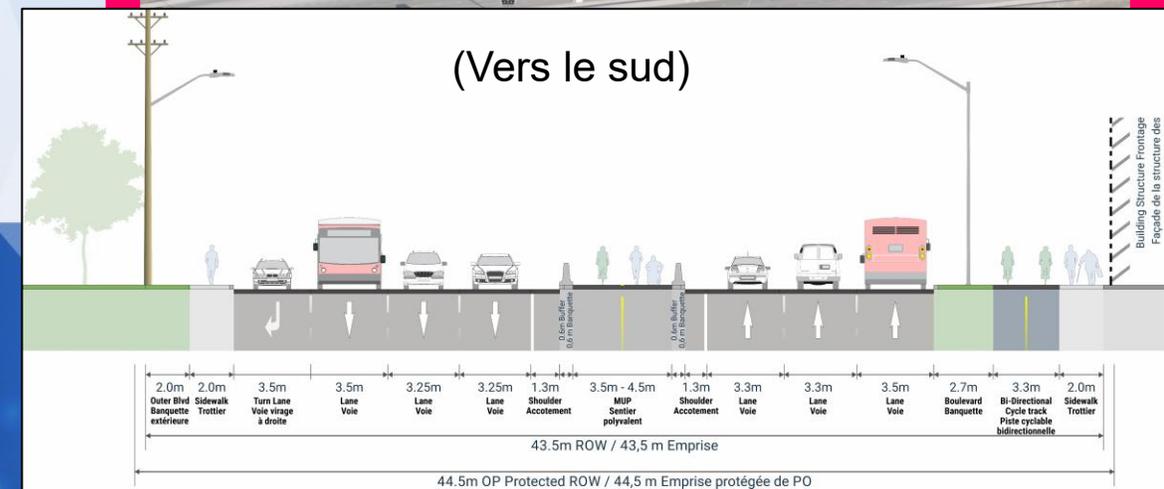
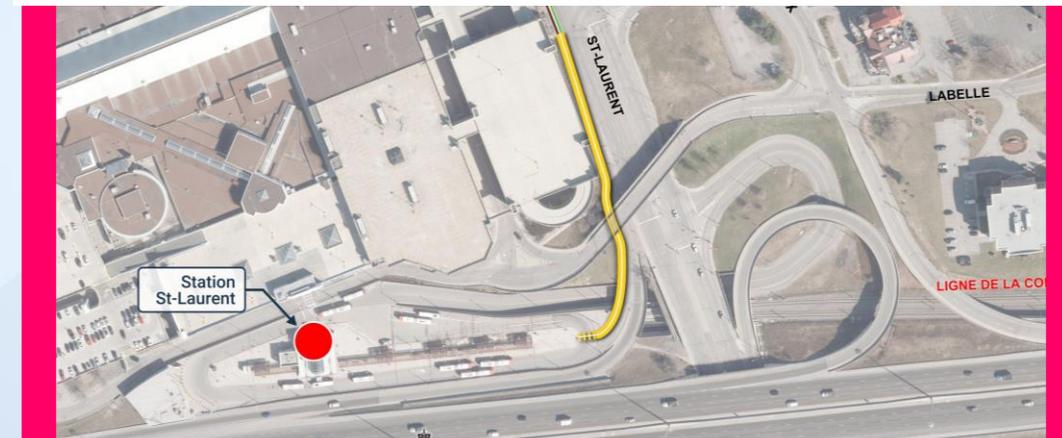
Segment 4 : De la rue Lemieux au chemin Tremblay

Liaison de transport actif de la station de TLR St-Laurent

- Contraintes considérables, compte tenu des conditions existantes, de l'infrastructure du MTO.
- Recommended: Sentier polyvalent le long de la bretelle de l'autoroute 417 N.-O.
- Le sentier polyvalent relie la station à l'extrémité est des quais d'autobus par la bretelle du Transitway/de l'autoroute 417 (protégée par une barrière de sécurité)

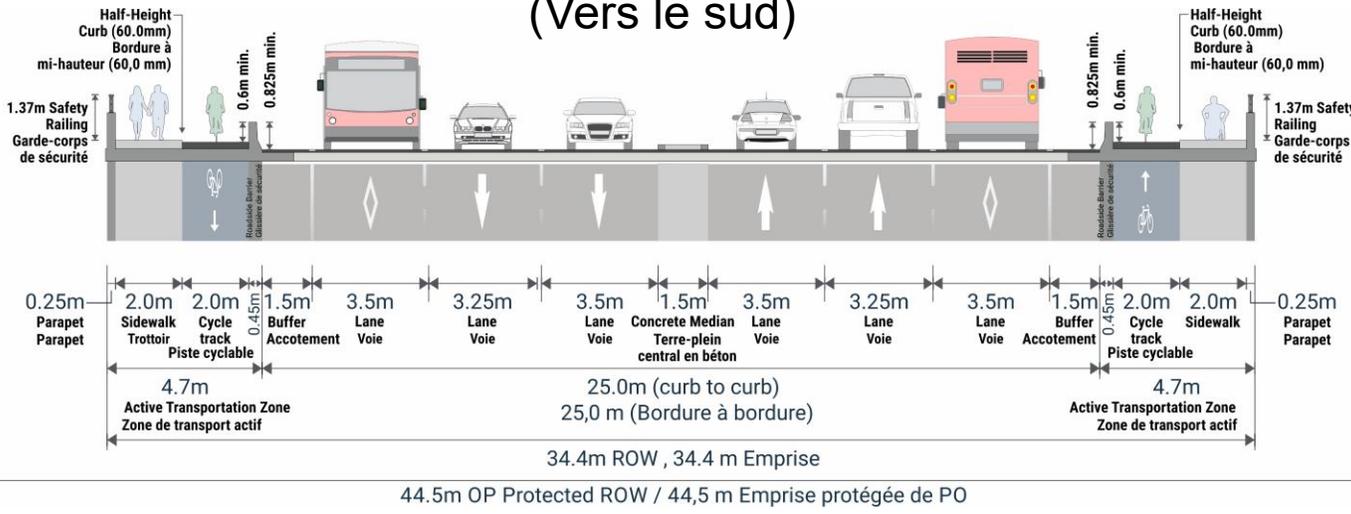
Legend / Légende

- Confederation Line / Ligne de la Confédération
- Transit (Bus) / Transport en commun (autobus)
- LRT Station / Station du TLR
- Ⓢ Existing Signalized Intersection / Carrefour à feux existant
- Sidewalk / Trottoir
- Unidirectional Cycle Track / Piste cyclable unidirectionnelle
- Sentier polyvalent / Multi-Use Pathway



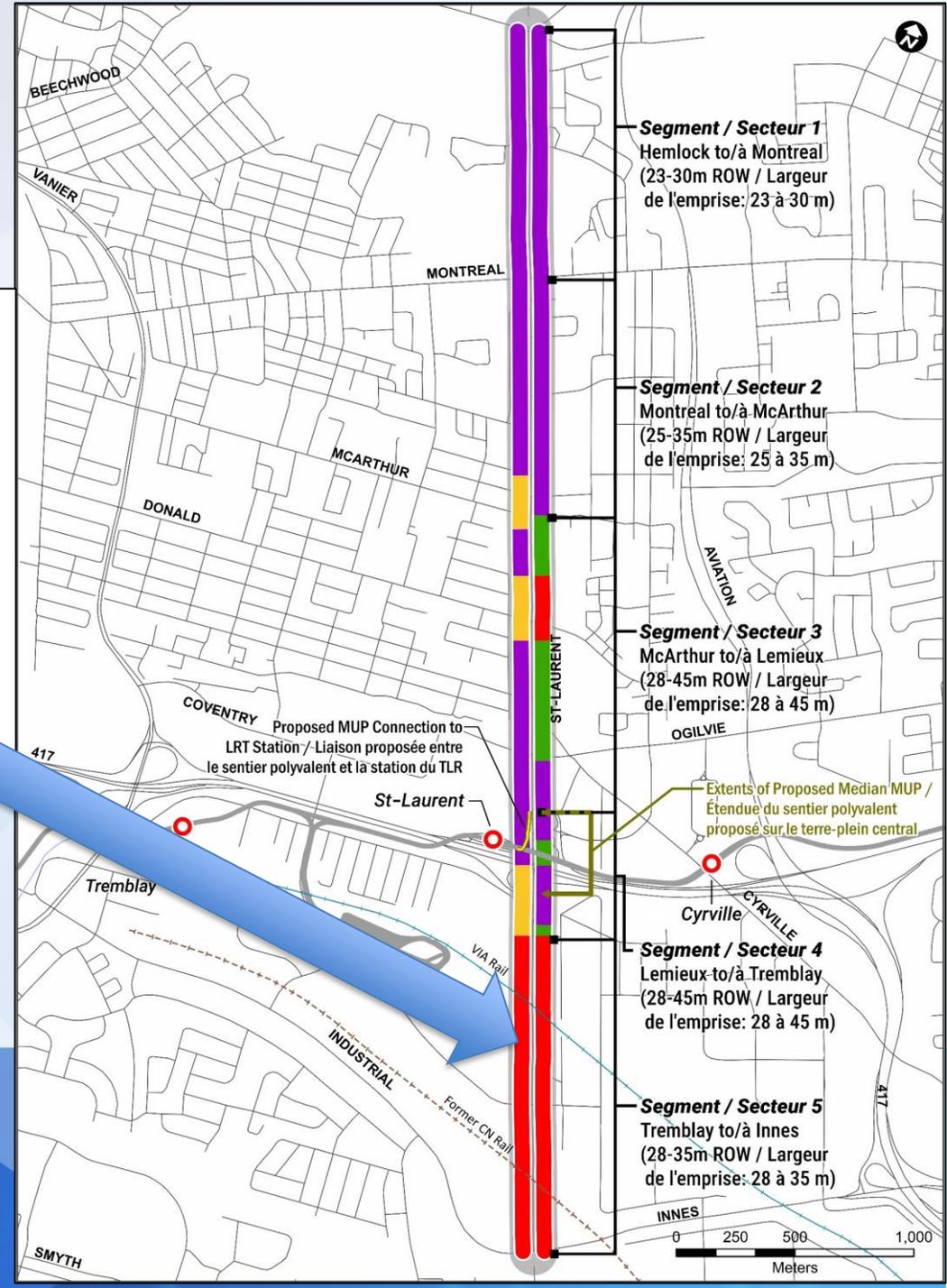
Segment 5 : Au sud du chemin Tremblay au chemin Innes et à l'avenue Industrial

(Vers le sud)



Legend / Legende

- Study Corridor / Couloir à l'étude
- Transit Station / Stations de transport en commun
- Confederation Line / Ligne de la Confédération
- Multi-use Pathway / Sentier polyvalent
- Bus Stop and complete street enhancements / Arrêt d'autobus et améliorations à la rue complète
- Queue jump lane / Voies de saut de files d'attente
- Bus lanes through widening / Voies réservées aux autobus par élargissement
- Bus lanes through lane reallocation / Voies réservées aux autobus par réaffectation



Plan préliminaire recommandé

Segment 5 : Au sud du chemin Tremblay au chemin Innes et à l'avenue Industrial

- Solution(s) à privilégier : Amélioration des arrêts d'autobus et de la rue complète et voies réservées aux transports en commun.
- Éléments essentiels :
 - Deux passages supérieurs.
 - Ajout d'installations cyclables.
 - Voies d'autobus dans les deux directions

Résumé par segment

Segment du couloir de l'étude	Piétons	Cyclistes	Usagers des transports en commun			Véhicules
			Amélioration des arrêts d'autobus et de la rue complète	Mesures de transport en commun isolées	Aménagement de voies réservées aux transports en commun	
Segment 1 : Du chemin Hemlock au nord du chemin de Montréal	✓	✓	✓			Aucune modification
Segment 2 : Du chemin de Montréal au nord de l'avenue McArthur	✓	✓	✓	✓		Aucune modification
Segment 3 : De l'avenue McArthur au nord de la rue Lemieux	✓	✓	✓	✓	✓	Réaffectation d'une voie direction nord de la circulation générale au transport en commun
Segment 4 : De la rue Lemieux au chemin Tremblay	✓	✓	✓	✓	✓	Réaffectation des voies dans les deux directions aux transports en commun et au TA
Segment 5 : Au sud du chemin Tremblay au chemin Innes et à l'avenue Industrial	✓	✓	✓		✓	Élargissement pour créer des voies réservées aux transports en commun

Impacts potentiels et mesures d'atténuation recommandées

Stratégies d'atténuation

Répercussions potentielles	Atténuation
Changement climatique	<ul style="list-style-type: none">• Plantation d'arbres dans la mesure du possible, ombrage• Approche du transport durable
Propriété privée	<ul style="list-style-type: none">• La conception minimise le besoin d'acquisition et de modification de l'accès à la propriété dans la mesure du possible
Drainage	<ul style="list-style-type: none">• Plan de gestion des eaux pluviales pour assurer le bilan hydrique dans l'ensemble du couloir
Paysage	<ul style="list-style-type: none">• Plan d'aménagement paysager, y compris les zones d'ombrage et les aires de repos
Travaux	<ul style="list-style-type: none">• Plan de gestion des déchets de construction• Plan de gestion de la construction et de la circulation
Accessibilité	<ul style="list-style-type: none">• Engagements futurs pour une consultation supplémentaire des représentants de l'accessibilité• Incorporation de caractéristiques d'accessibilité contemporaines au moment de la mise en œuvre

Mise en œuvre et les différentes phases

Mise en œuvre et les différentes phases

- La mise en œuvre et les différentes phases seront finalisées dans le cadre de l'élaboration du plan recommandé.
- La mise en œuvre et les différentes phases dépendent des éléments suivants :
 - de la demande relative aux déplacements critiques;
 - de la disponibilité du financement;
 - des projets d'aménagement et de réaménagement;
 - des priorités du Conseil municipal.

Prochaines étapes

Prochaines étapes

L'équipe chargée de l'étude examinera les commentaires et finalisera le plan recommandé :

- Deuxième et dernière consultation publique (18 et 19 juin 2025).
- Mise à jour et finalisation du rapport d'étude environnementale.
- Comité et Conseil municipal (automne 2025).
- Période d'examen public de 30 jours (quatrième trimestre de 2025).

Occasions pour les intervenants de faire des commentaires

- Communiquez avec le gestionnaire de projet de la Ville :
Jabbar Siddique, ing.
Gestionnaire principale de projet, planification des transports
Direction générale de la planification, de l'immobilier et du développement économique, Ville d'Ottawa
Tél. : 613-580-2424, poste 13914
Courriel : Jabbar.Siddique@ottawa.ca

Veillez nous adresser vos commentaires au plus tard le 10 juillet 2025. Votre contribution à cette étude est très importante!

Clôture de la discussion