

# Étude d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent

## Présentation

Bienvenue à la première consultation publique pour l'étude d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent pour le boulevard St-Laurent du chemin Hemlock au chemin Innes et l'avenue Industrial.

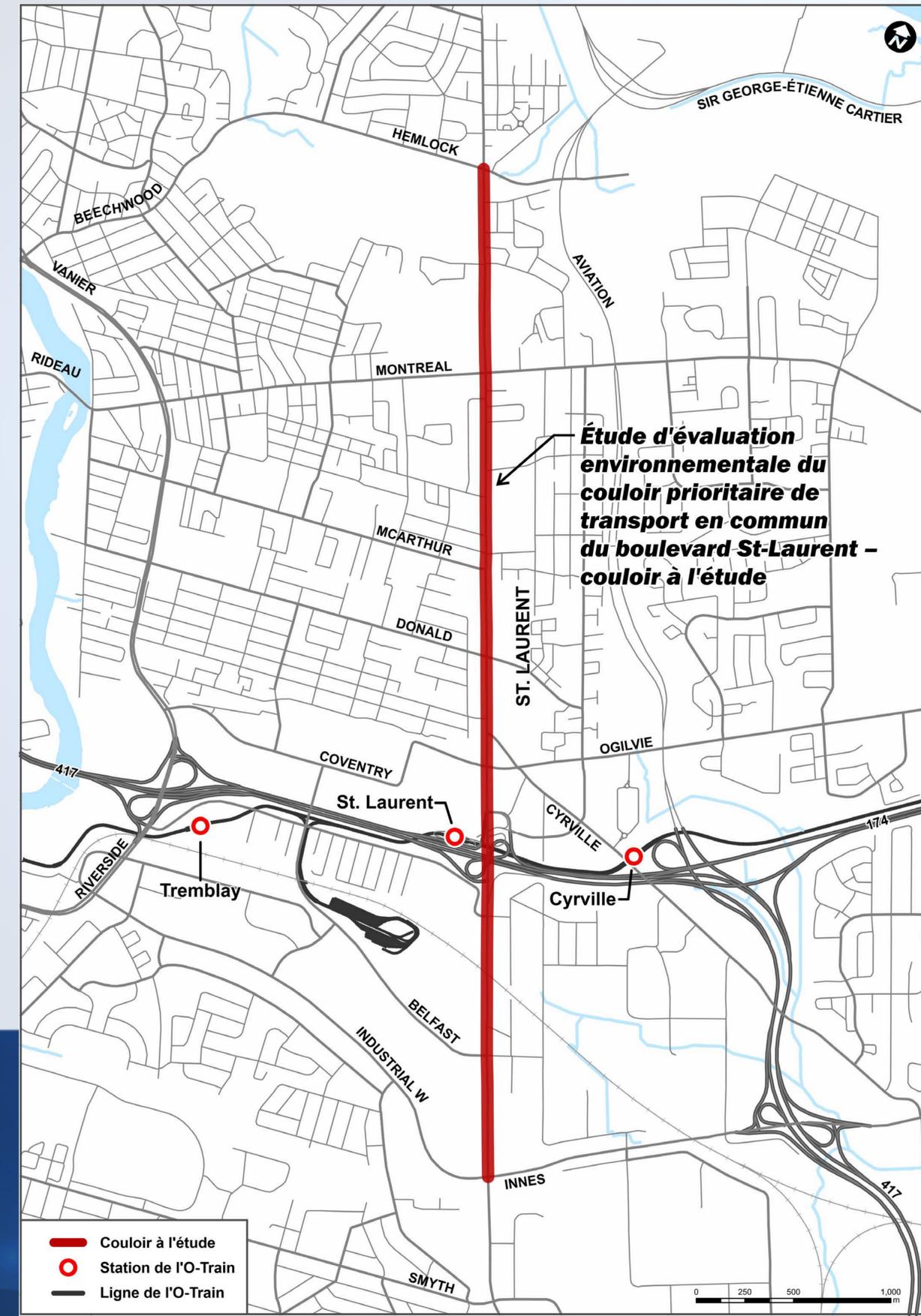
L'étude EE aboutira au plan recommandé qui améliorera le service de transport en commun et la localisation et les infrastructures des arrêts d'autobus, rehaussera la connectivité multimodale et l'accessibilité, optimisera les liaisons avec la station St-Laurent, mettra en œuvre les principes du concept des rues complètes et mettra en valeur le domaine public.

Le couloir à l'étude est illustré sur la cart-index.

L'objectif de cette consultation publique est de servir en tant qu'Avis de commencement et de rassembler les commentaires du public dans les premières étapes de l'étude.

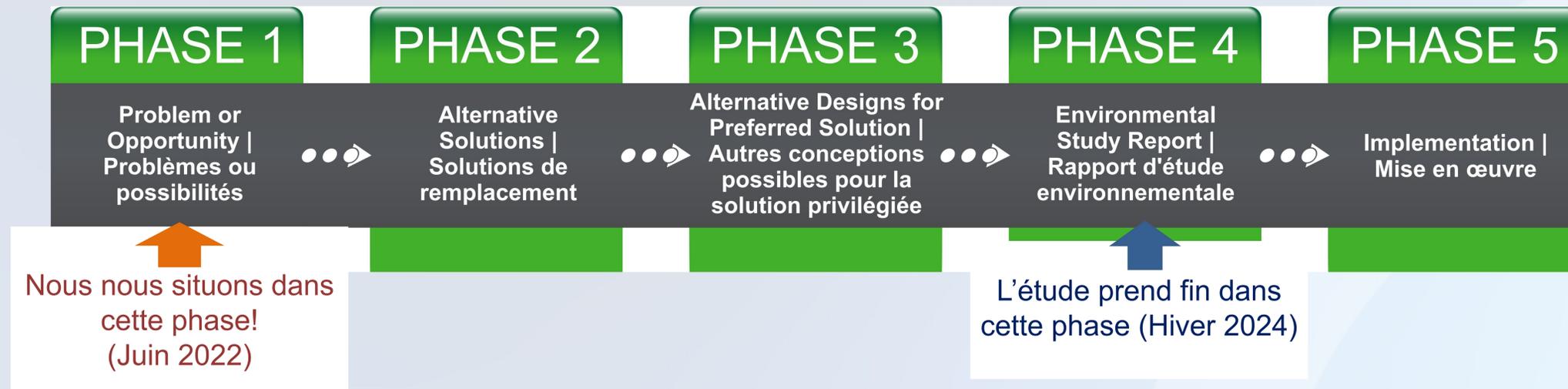
La Ville invite la population à lui faire part de ses commentaires sur l'information présentée en date du 22 juin au 11 juillet 2022. Les détails sur la façon de fournir des commentaires se trouvent sur le site Web du projet de la Ville au : [Ottawa.ca/blvdstlaurent](https://ottawa.ca/blvdstlaurent)

Votre opinion est importante pour la réussite de ce projet!



# Étude d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent

## Processus d'évaluation environnementale (EE)



Le plan recommandé sera élaboré et évalué conformément aux exigences du processus d'EE de classe municipale de l'Ontario pour un projet de l'annexe C et harmonisé avec le processus d'EE du ministère des Transports de l'Ontario (MTO), le cas échéant. Cette étude se déroulera conformément au processus de l'évaluation environnementale municipale de portée générale pour les projets de l'annexe C. Le processus de la planification et de la conception permettra d'élaborer, pour ce projet, des plans de conception fonctionnelle techniquement rigoureux, innovants et transparents, en plus de prévoir une consultation efficace et de dégager un consensus.

Cette étude abordera les phases 1 à 4 du Processus d'EE de portée générale de l'Association des ingénieurs municipaux. Les phases 1 et 2 ont originalement été complétées dans le cadre du Plan directeur des transports 2013. Dans le cadre de cette étude, ces deux étapes seront révisées et reconfirmées. À la suite de l'achèvement des phases 1 à 4, le Plan recommandé sera présenté au Comité des transports de la Ville d'Ottawa et au Conseil pour approbation avant l'achèvement du REE et la période de révision publique de 30 jours. Le REE documentera le processus d'étude et comprendra les mesures d'atténuation recommandées et les engagements futurs. Après cette période, le projet sera considéré comme approuvé du point de vue de l'évaluation environnementale et entrera donc dans la phase 5 (mise en œuvre) dès l'obtention du financement.

### Calendrier

Rencontre no 1 du groupe consultatif	Juin 2022
Séance portes ouvertes no 1 ( <b>nous sommes ici!</b> )	Juin 2022
Rencontre no 2 du groupe consultatif	Printemps 2023
Séance portes ouvertes no 2	Printemps 2023
Rencontre no 3 du groupe consultatif	Juin 2023
Présentation du plan recommandé au Comité des transports	Automne 2023
Période de révision publique de 30 jours du Rapport d'étude environnementale (REE)	Hiver 2023/2024

# Étude d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent

## 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** un éventail d'intervenants
- **Se connecter** à la Station St-Laurent et autres destinations pour offrir des options de mobilité à la communauté
- **Cerner** les configurations provisoires 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 d'études environnementales (REE)
- **Terminer** le processus d'évaluation environnementale

## Consultation

Les commentaires des intervenants sont recueillis durant tout le processus et comprennent :

- Trois séries de rencontres de groupe de consultation avec des agences, associations communautaires, groupes d'intérêt spéciaux, propriétaires fonciers, entreprises, comité consultatif sur l'accessibilité et autres intervenants clés
- Rencontres avec des intervenants individuels au besoin
- Période de révision publique de 30 jours du REE complété
- Site Web pour le projet : [Ottawa.ca/blvdstlaurent](http://Ottawa.ca/blvdstlaurent)
- Consultation avec les communautés autochtones
- La liste de diffusion principale reçoit une mise à jour sur le projet sur demande

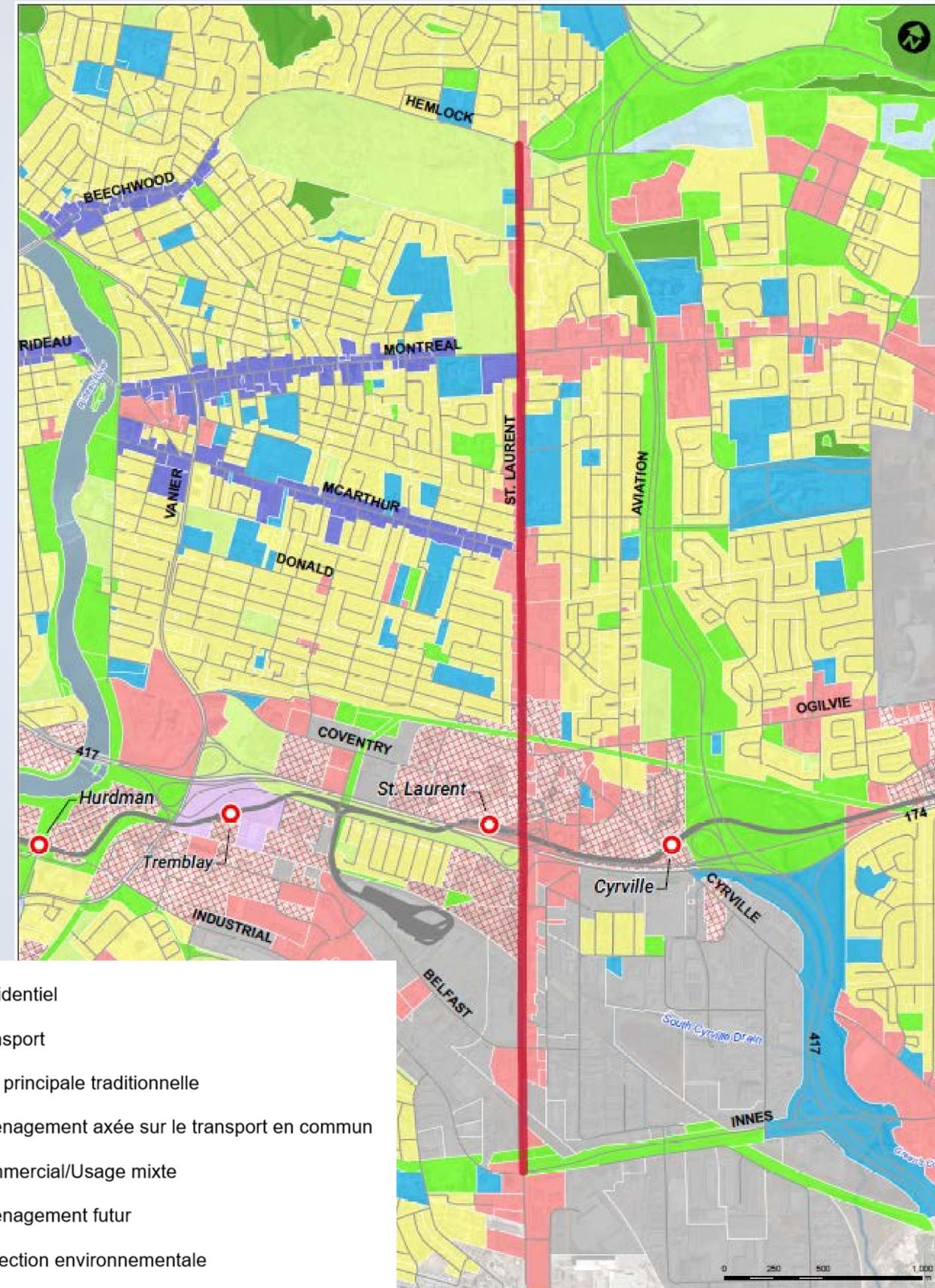
# Étude d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun en commun du boulevard St-Laurent

## Contexte et objectif de l'étude

La Ville d'Ottawa a lancé une étude d'évaluation environnementale (EE) pour le couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent.

On priorisera la compatibilité avec les aménagements environnants, en diminuant les incidences (sociales, économiques et naturelles ou physiques) sur l'environnement. La conception sera adaptée à l'ensemble des différents contextes et caractères tout au long du couloir à l'étude.

**Une photo prise de la passerelle d'accès au centre commercial St-Laurent et du garage de stationnement, montre la vue du boulevard St-Laurent à la hauteur de la rue Lemieux en direction nord.**



	Résidentiel
	Transport
	Rue principale traditionnelle
	Institutionnel
	Aménagement axée sur le transport en commun
	Industriel
	Commercial/Usage mixte
	Loisir
	Aménagement futur
	Espace vert
	Protection environnementale

# Étude d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent

## Secteur à l'étude et contexte

Le boulevard St-Laurent est une artère nord-sud importante, desservant diverses communautés et destinations. Le couloir à l'étude est d'environ 5 kilomètres de longueur et **comprend ou compte sur les services de plusieurs établissements du quartier**, dont Manor Park, Brittany, Vanier, Overbrook, Forbes, Cummings, Castle Heights, Cyrville et Eastway Gardens, de même que **des secteurs émergents et de densification** comme le réaménagement du Village des Riverains et de Manor Park et des communautés au sud du chemin Innes.

Le couloir à l'étude peut être divisé approximativement en cinq secteurs à « caractéristiques d'utilisations du sol » basés sur le patrimoine culturel, l'aménagement du sol prédominant, le type d'édifices et les voies d'accès privées, le stationnement, la présence/absence d'installations cyclistes, les passages supérieurs, la largeur de l'emprise et autres facteurs.

### Illustration secteurs caractéristiques d'utilisations du sol du couloir à l'étude



**Légende**

- 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	



# Étude d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent

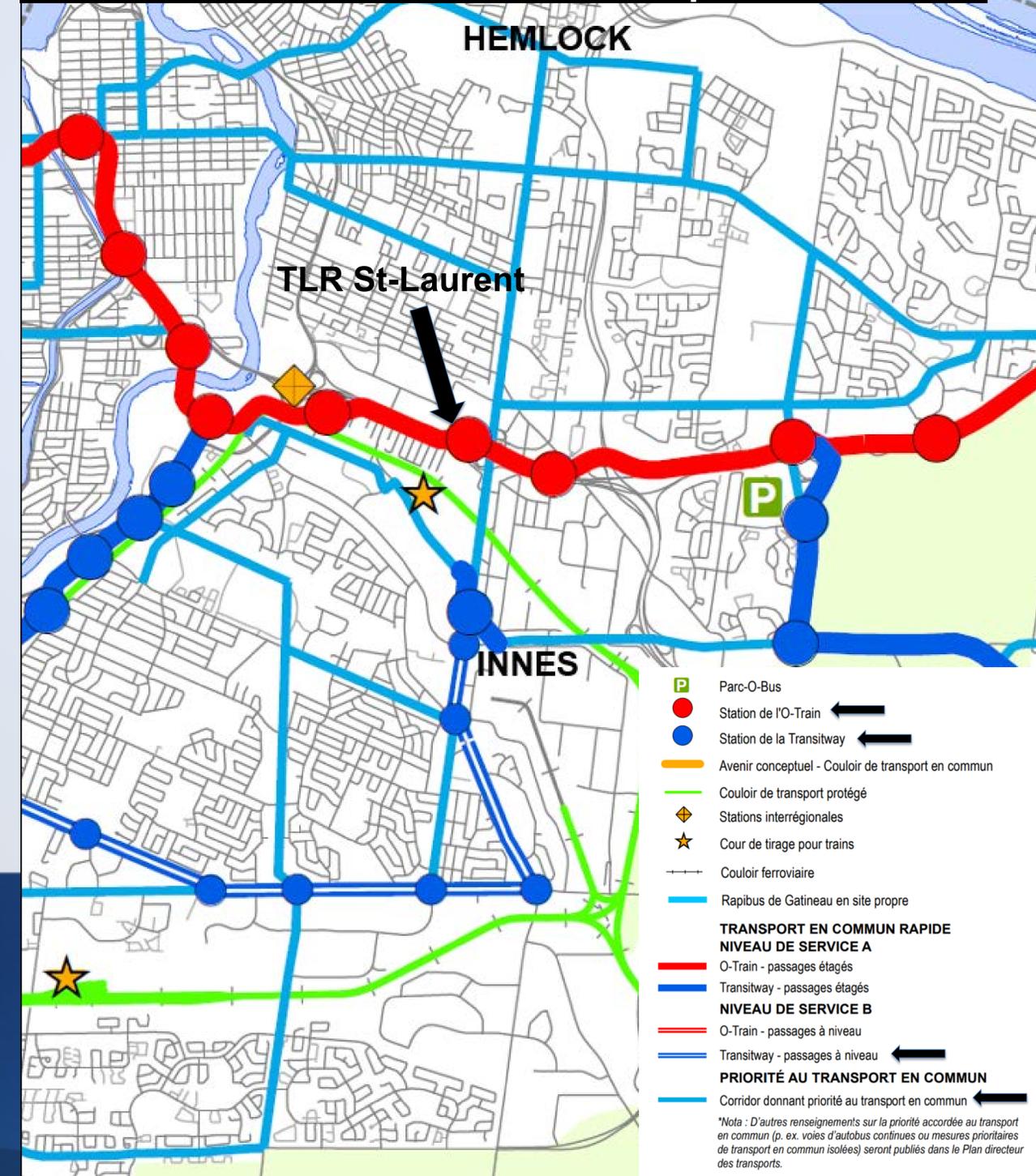
## Besoins et possibilités

Le boulevard St-Laurent entre les chemins Hemlock et Innes est désigné dans le Plan directeur des transports (2013) en tant que **couloir prioritaire de transport en commun** destiné à répondre à la demande projetée en déplacements et à respecter les objectifs du partage modal. Les couloirs prioritaires de transport en commun complètent le réseau de transport en commun rapide en offrant un meilleur accès par le transport en commun aux principales utilisations de sols axées sur l'emploi, commerciales et institutionnelles à l'échelle de la ville.

- Le service de transport en commun est assuré **dans une circulation mixte**, ce qui se répercute sur la rapidité et la fiabilité du service.
- Il y a des occasions **d'améliorer l'expérience de l'utilisateur du transport en commun** comme :
  - Mesures physiques comme des voies pour autobus en continu ou des voies d'évitement de file d'attente pour éviter la congestion
  - Feux prioritaires pour les autobus
  - Emplacement, accès et commodité des arrêts d'autobus
- Il y a des occasions **d'améliorer l'environnement du transport pour tous les usagers** en incluant :
  - Approche dans la conception des rues complètes
  - Intégration de la mobilité en augmentant le volume des correspondances au Réseau de transport rapide (Station St-Laurent)
  - Possibilités de création d'espaces publics



### Plan officiel : Réseau ultime du transport en commun



# Étude d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent

## Qu'est-ce que la priorité au transport en commun?

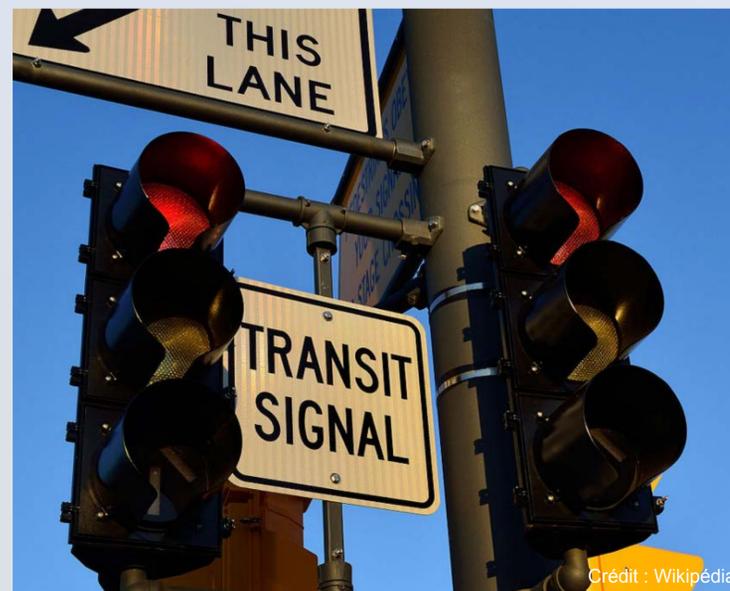
Dans le cadre de cette étude, nous tiendrons compte des éléments destinés à améliorer les opérations de transport en commun et l'expérience offerte aux usagers :

### Mesures physiques :

- Voies de transport en commun exclusives
- Voies d'évitement des files d'attente pour autobus afin d'éviter la congestion
- Signalisation prioritaire aux intersections

### 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 le stationnement des vélos)

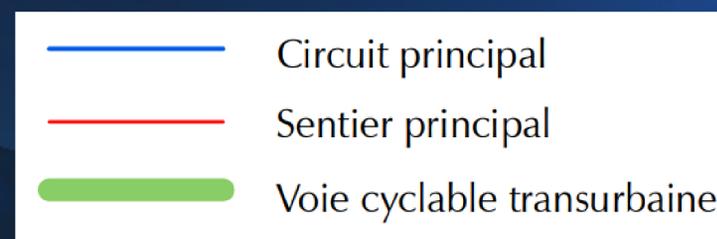
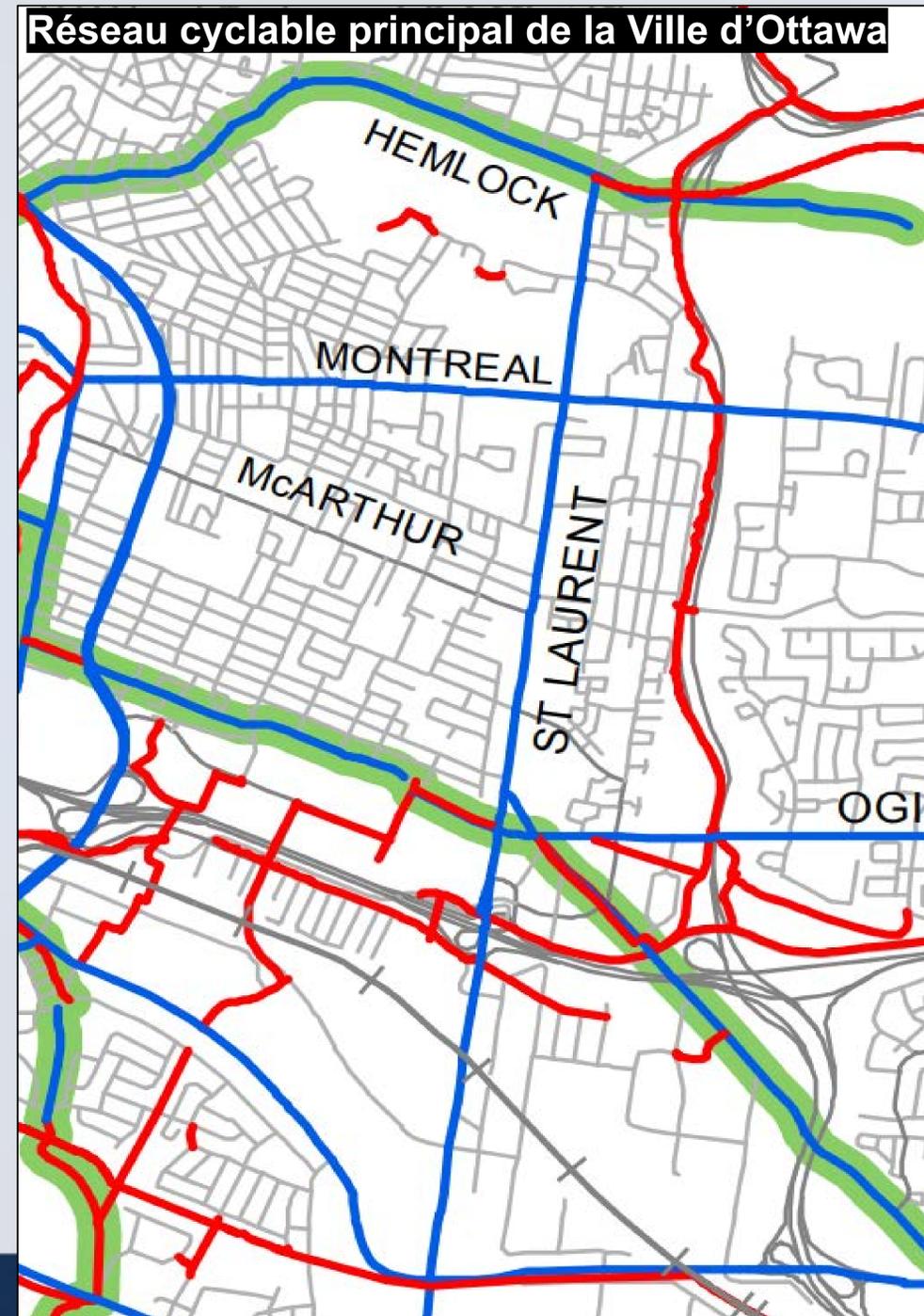


**Les images démontrent des exemples de mesures et d'éléments de soutien de la Priorité du transport en commun.**

# Étude d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent

## Conditions actuelles : Transport

- La plupart des intersections fonctionnent actuellement avec un niveau de service acceptable pour la congestion automobile et des camions lors des heures de pointe en semaine.
- Le boulevard St-Laurent est une voie de camionnage entre les chemins de Montréal et Smyth.
- Les installations piétonnes et cyclistes ont besoin d'amélioration pour offrir du mouvement plus sécuritaire et efficace à tout moment.



# Étude d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun en commun du boulevard St-Laurent

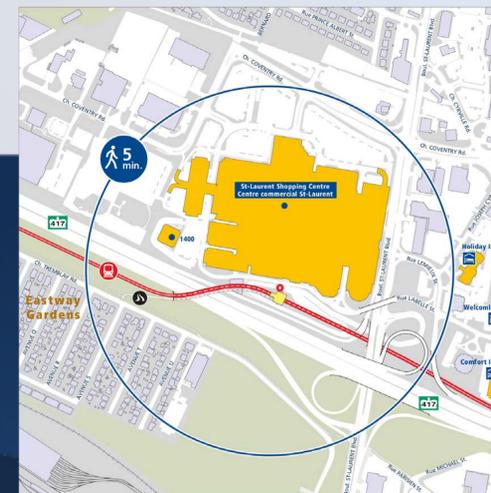
## Conditions existantes : Transport en commun

- La vitesse et la fiabilité du service de transport en commun peuvent être affectées par le volume des automobiles et d'autres facteurs à l'intérieur et à l'extérieur du secteur à l'étude
- Les changements dans les habitudes de déplacement créés par le nouveau service de TLR et le réaménagement le long du couloir à l'étude influenceront la mobilité dans le couloir
- Le couloir à l'étude croise la station St-Laurent sur la Ligne de la Confédération (Ligne 1)
  - Il y a plusieurs circuits d'autobus d'OC Transpo qui se terminent à la station St-Laurent, où les gens procèdent à une correspondance entre autobus ou vers le TLR
  - Dans le cadre de cette étude, il y a des occasions d'améliorer les liaisons de transport en commun entre les stations du TLR et les autres destinations de la communauté

**Circuits d'OC Transpo (selon les modifications de circuits actuelles en raison du Projet de revitalisation du chemin Montréal)**



**L'accès pour piétons au centre commercial St-Laurent et la station du TLR d'un point de vue du boulevard St-Laurent en regardant vers le sud.**



# Étude d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent

## Défis et possibilités du couloir

### Défis

Le couloir connaît des **difficultés et défis**, dont :

- Fiabilité du transport en commun (délais et variabilité dans la durée des trajets)
- Accès et connectivité difficiles à la station du TLR de St-Laurent
- Carences dans le domaine public, espaces à aménager, espaces verts, arbres et ombre
- Carences dans les infrastructures de transport actif et la connectivité
- Intersections fréquentes, intersections avec un historique de haut volume et de nombreuses collisions
- Accès et voies privées fréquents
- Présence de structures (deux passages supérieurs de la voie ferrée au sud de l'autoroute 417)
- Les structures de l'autoroute 417 du ministère des Transports de l'Ontario et les contraintes relatives à l'échangeur avec le boulevard St-Laurent
- Variation dans le contexte du couloir et des besoins le long du couloir
- Présence d'infrastructure municipale et du drain municipal de South Cyrville
- Conflit avec les lignes électriques, dont les poteaux et câbles en hauteur
- Autres contraintes physiques (emprises disponibles limitées, utilisations du sol établies, présence de ressources du patrimoine culturel)
- Coordination avec les aménagements prévus et approuvés

### Possibilités

L'étude présente d'importantes **occasions**, dont :

- Améliorer les modes de transport durables (transport en commun, actif) et augmenter leur part modale
- Soutenir les circuits d'autobus nouveaux et existants et améliorer les services et les infrastructures des arrêts d'autobus
- Améliorer les liens entre les couloirs de transport en commun existants et prévus :
  - Réseau de transport en commun par train léger sur rail de la Ligne de la Confédération (station St-Laurent)
  - Priorité du transport en commun sur le chemin de Montréal, le chemin Hemlock et le boulevard St-Laurent entre les chemins Innes et Smyth
  - Couloir du transport en commun rapide Baseline-Heron-Walkley-St-Laurent
  - Tronçon vers l'hôpital et du Transitway de Cumberland vers l'ouest et étude d'évaluation environnementale
- Répondre aux besoins de transport en l'an 2046 par l'entremise d'une modélisation de la demande de transport
- Améliorer la sécurité et l'accessibilité de la route
- Intégration avec le nouveau Plan officiel et les objectifs de la planification des zones locales
- Améliorer le domaine public et le paysagement
- Lutter contre les changements climatiques
- Améliorer l'équité
- Façonner et soutenir les aménagements approuvés et prévus

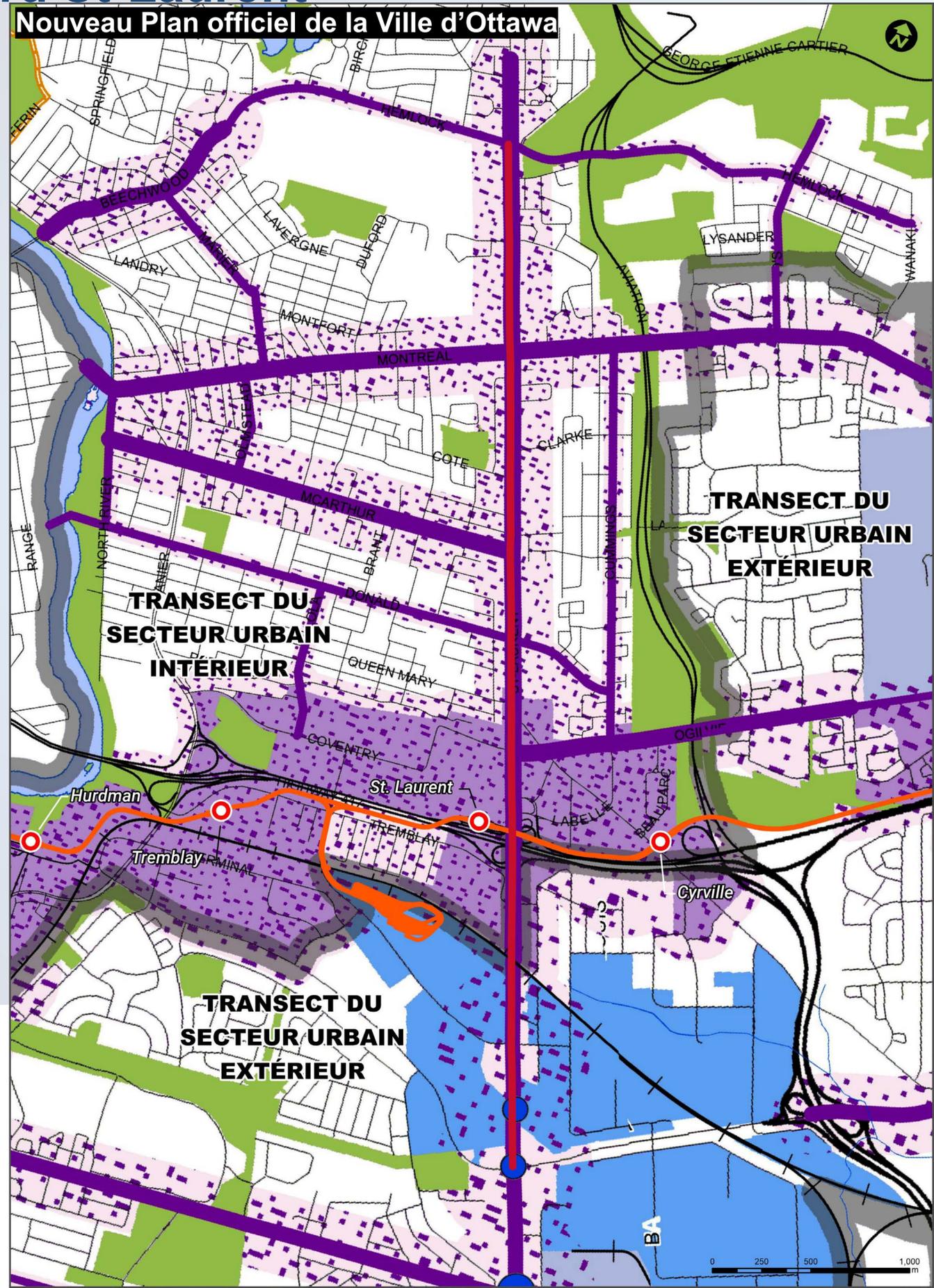
# Étude d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent

## Conditions actuelles : Plan officiel

Le Plan officiel (2021) divise la ville en une série de transects qui représentent différents types d'environnements construits et les utilisations prévues du sol et des fonctions. Le couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent se situe dans deux transects : le **Transect du secteur urbain intérieur** englobe le boulevard St-Laurent au nord du chemin Tremblay et le **Transect du secteur urbain extérieur**, au sud du chemin Tremblay. À l'intérieur du couloir à l'étude, les désignations des utilisations du sol/affectations supplémentaires surviennent :

- **Couloir – Rue principale** : désignation de la longueur du couloir : destinée à un mélange d'usages et d'une séquence de façades actives
- Désignation du **carrefour** autour de la station St-Laurent, environ entre les chemins Ogilvie et Tremblay : destiné à concentrer toutes sortes de fonctions, une plus forte densité d'aménagement, un degré supérieur de mixité dans l'aménagement du territoire et un niveau supérieur de connectivité des transports en commun par rapport aux zones environnantes.
- **Intersections avec le couloir – Rue principale mineur** (chemin Hemlock, rue Donald) et **couloir – Rue principale** (chemin de Montréal, avenue McArthur, chemin Ogilvie).
- Affectation supplémentaire **quartier en évolution** de la longueur du couloir : destinée aux zones à proximité des carrefours et couloirs pour signaler une évolution graduelle à travers le temps, pour soutenir l'intensification.
- Désignation **industrielle et logistique** au sud du chemin Tremblay.

Nouveau Plan officiel de la Ville d'Ottawa



### Légende

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

- Station du Transitway
- AFFECTATION SUPPLÉMENTAIRE**
- Quartier en évolution

### DESIGNATIONS / DÉSIGNATIONS

- Hub / Carrefour
- Corridor - Mainstreet / Couloir - Rue principale
- Corridor - Minor / Couloir - Rue principale mineur
- Mixed Industrial / Industrie Mixte
- Industrial and Logistics / Industrie et Logistique
- Greenspace / Espace vert
- Neighbourhood / Quartier

# Étude d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent

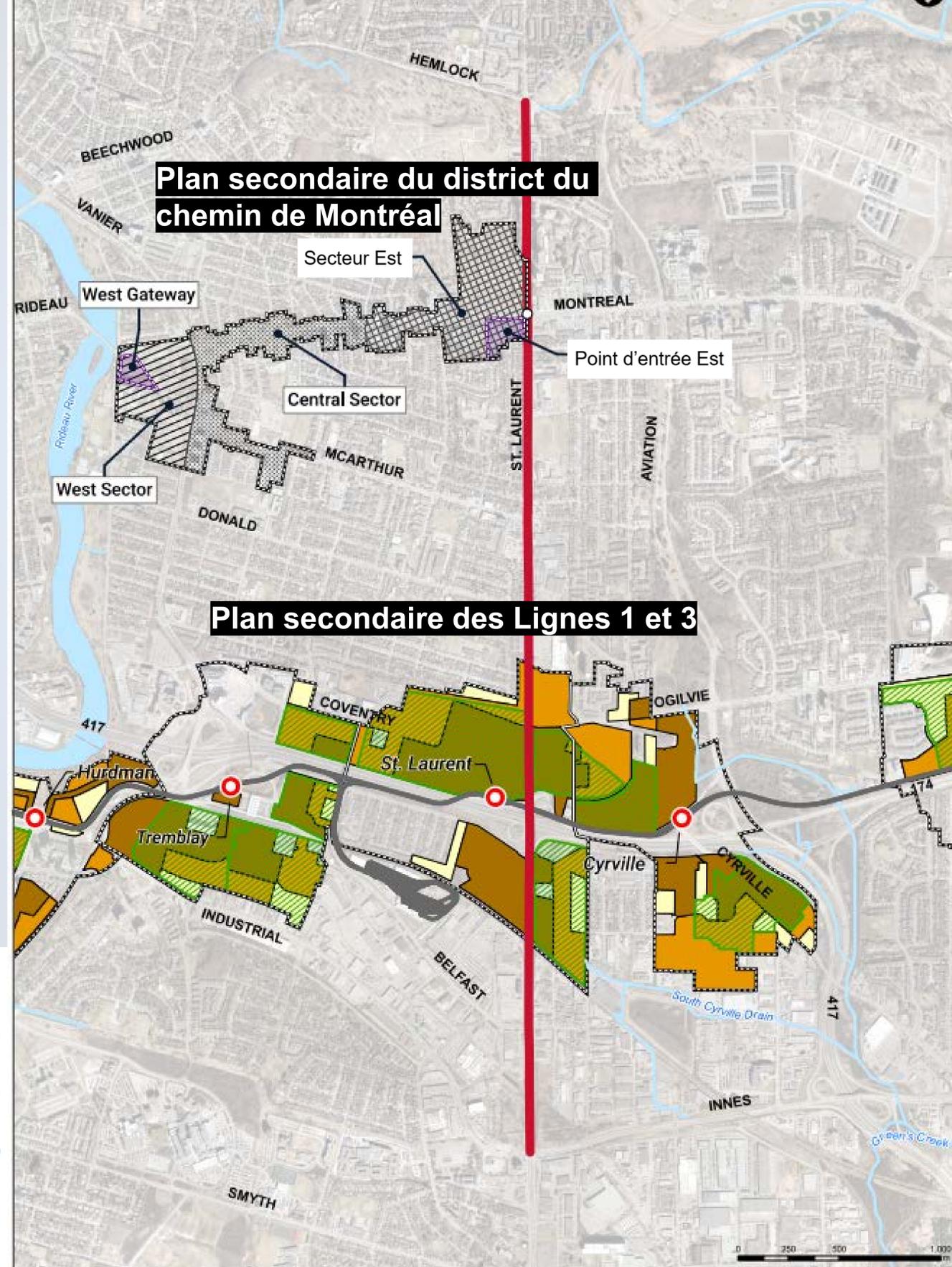
## Conditions actuelles : Plans secondaires

Les plans secondaires établissent les politiques de l'aménagement local destiné à orienter la croissance dans les secteurs définis où des changements majeurs sont attendus et souhaités. Le couloir à l'étude a des portions de terres contigües sujettes au Plan secondaire :

- À l'ouest de l'intersection boulevard St-Laurent/chemin de Montréal, le **Plan secondaire du district du chemin de Montréal** comprend les terrains jouxtant St-Laurent à titre de « Secteur Est » :
  - Les terrains « Point d'entrée Est » ont le potentiel pour usage résidentiel/mixte de densification/aménagement
  - Le chemin de Montréal et le boulevard St-Laurent sont identifiés comme « intersections majeures »
- **Plan secondaire des Lignes 1 et 3 du secteur urbain intérieur** : du nord de la rue Queen Mary au chemin Tremblay. Cette zone correspond à peu près à la désignation du **carrefour** du Plan officiel. Le Plan secondaire établit les hauteurs de bâtiment maximales et densités minimales tel que démontré dans la légende. La majeure partie du secteur autour de la station St-Laurent est destinée à des édifices de 20 à 30 étages et un futur parc public.

Plus à l'est et au sud du couloir à l'étude se retrouve le **Plan secondaire du Village des Riverains** et du **Plan secondaire des jardins Elmvale** (*non illustrés*).

### Plans secondaires existants adjacents au couloir



#### MAXIMUM NUMBER OF STOREYS AND MINIMUM DENSITY NOMBRE D'ÉTAGES MAXIMAL ET DENSITÉ MINIMALE

<b>30</b>	Area A: Maximum height 30 storeys and Minimum density 350 units per net hectare (residential) and/or 1.5 floor space index (non-residential) Secteur A : hauteur maximale 30 étages et densité minimale 350 unités par hectare net (résidentiel) et/ou rapport plancher-sol de 1,5 (non résidentiel)	 District Requiring a Future Public Park / Quartier à doter d'un parc public
<b>20</b>	Area B: Maximum height 20 storeys and Minimum density 250 units per net hectare (residential) and/or 1.0 floor space index (non-residential) Secteur B : hauteur maximale 20 étages et densité minimale 250 unités par hectare net (résidentiel) et/ou rapport plancher-sol de 1,0 (non résidentiel)	
<b>16</b>	Area C: Maximum height 16 storeys and Minimum density 150 units per net hectare (residential) and/or 0.5 floor space index (non-residential) Secteur C : hauteur maximale 16 étages et densité minimale 150 unités par hectare net (résidentiel) et/ou rapport plancher-sol de 0,5 (non résidentiel)	
<b>6</b>	Area D: Maximum height 6 storeys and Minimum density 150 units per net hectare (residential) and/or 0.5 floor space index (non-residential) Secteur D : hauteur maximale 6 étages et densité minimale 150 unités par hectare net (résidentiel) et/ou rapport plancher-sol de 0,5 (non résidentiel)	
	Area E: For Maximum Number of Storeys and Minimum Density refer to Volume 1 of the Official Plan Secteur E : pour vous renseigner sur le nombre d'étages maximal et la densité minimale, consultez le volume 1 du Plan officiel	

# Étude d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent

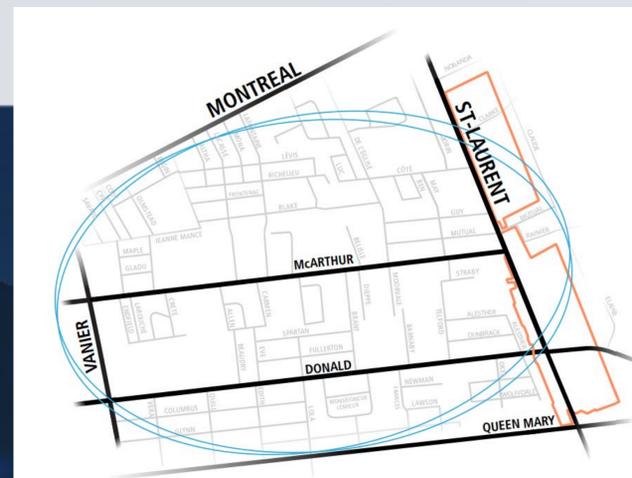
## Conditions actuelles : Construire de meilleurs quartiers revitalisés (CMQR)

### Pour la Stratégie de revitalisation du quartier de Vanier-Sud-Overbrook

L'étude d'EE sera informée par le programme Construire de meilleurs quartiers revitalisés (CMQR), une initiative stratégique du Conseil dont l'objectif est d'améliorer la santé, le dynamisme et la qualité du cadre de vie de quartiers prioritaires.

Le CMQR est le résultat de la Stratégie de revitalisation du quartier de Vanier Sud-Overbrook (2018) et consiste en des mesures à court, moyen et long terme. Cela comprend les objectifs du boulevard St-Laurent d'améliorer le domaine public, améliorer la connectivité multimodale, encourager l'utilisation du transport public, optimiser les liaisons avec la station St-Laurent, mettre en oeuvre le concept des rues complètes et maximiser le potentiel de la rue principale.

L'étude d'EE bénéficiera du travail effectué par l'initiative CMQR, dont les consultations tenues avec les résidents, des propriétaires et des associations et organismes communautaires du quartier Vanier-Sud-Overbrook. L'étude d'EE répondra à quelques-uns des objectifs de revitalisation à travers la conception de l'aménagement de route pour le boulevard St-Laurent.



#### GRANDES PRIORITÉS POUR LE BOUL. ST-LAURENT

Au cours du processus de consultation, les grandes priorités suivantes ont été dégagées pour le couloir du boulevard St Laurent. Elles se reflètent également dans les thèmes et objectifs de la section suivante de la stratégie.

##### 1. Rue complète -

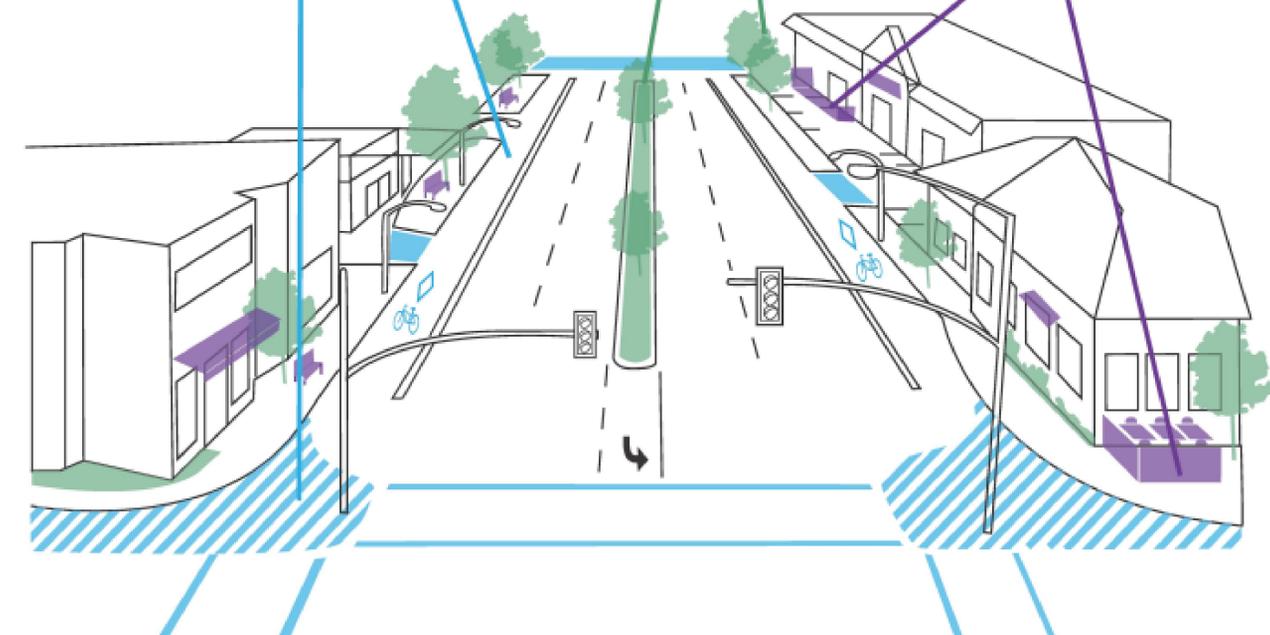
Élargissement des trottoirs, aménagement de voies réservées aux cyclistes interreliées, amélioration des intersections.

##### 2. Verdissement -

Ajout d'arbres en bordure de rue et sur les terre-pleins centraux.

##### 3. Soutien aux entreprises locales -

Mesures incitatives pour les entreprises locales et investissement dans les entreprises pour que les entreprises réinvestissent dans le secteur.



D'autres priorités, tout aussi importantes, sont présentées dans le rapport sur la consultation (annexe A). Elles ont aussi été prises en considération dans l'élaboration de la stratégie.

# Étude d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent

## Conditions actuelles : Environnement physique et social

### Géotechnique

Il y a une roche mère près de la surface entre Hemlock et Brittany du côté est de la rue, un relief du terrain unique (collines) et une dénivellation du terrain près de Brittany. Dans la partie sud du couloir à l'étude, il y a des passages superposés associés aux deux passages supérieurs de la voie ferrée au sud de la station St-Laurent.

### Patrimoine culturel

Il y a des ressources du patrimoine culturel (RPC) dans la partie nord du couloir. Le cimetière Beechwood (RPC-1) et le cimetière Notre-Dame (RPC-2) sont des ressources du patrimoine culturel notoires, de même que quelques écoles et centres culturels.

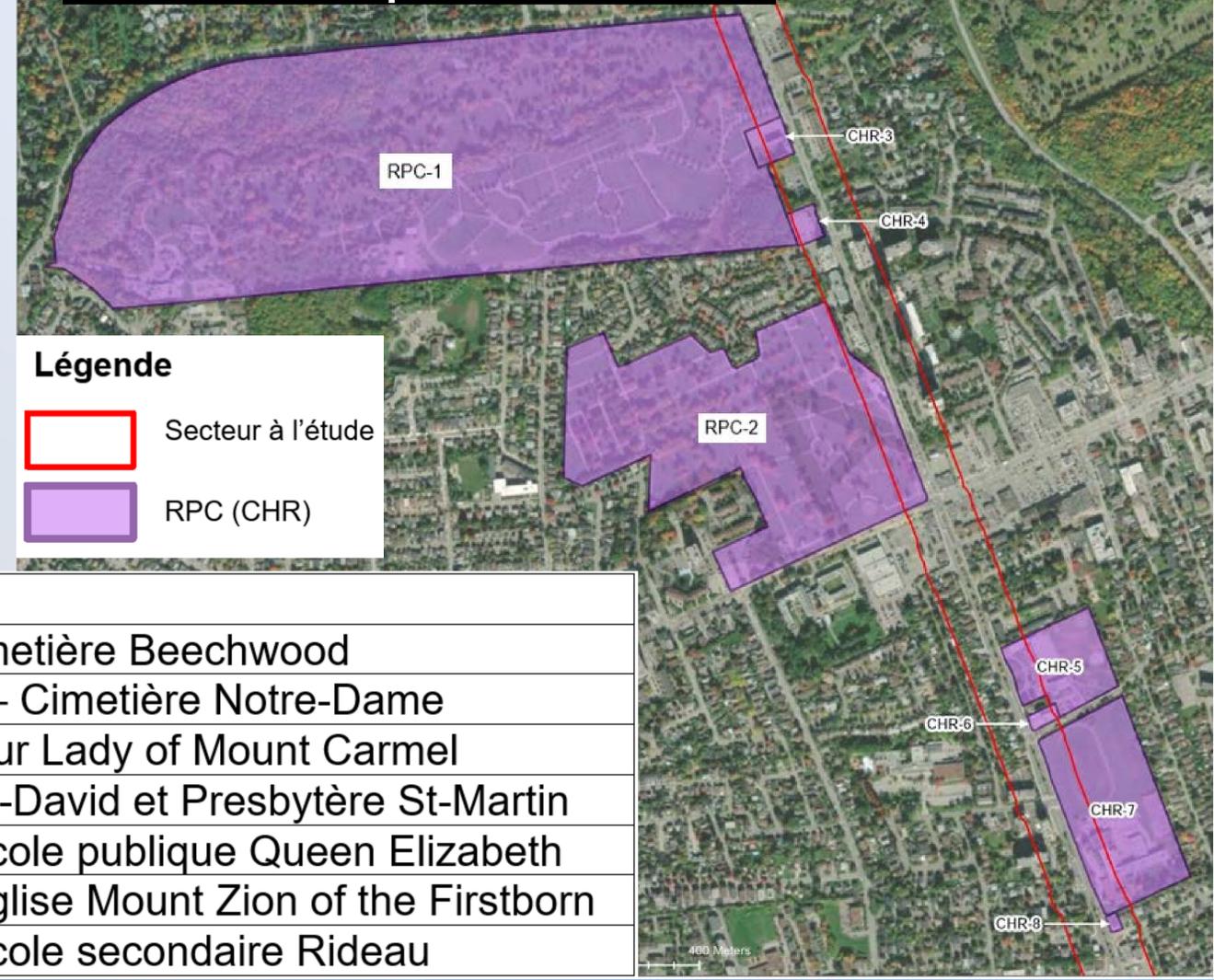
### Bruit, qualité de l'air et vibrations

Les mesures du bruit existant, de la qualité de l'air et des vibrations sont affectées par les couloirs existants du réseau routier, les sources fixes de bruit et aménagements fonciers adjacents.

Passage superposé associé avec l'ancien passage supérieur de la voie ferrée



Ressources du patrimoine culturel



RPC-#	Adresse
RPC-1	280 avenue Beechwood – Cimetière Beechwood
RPC-2	435-455 chemin de Montréal – Cimetière Notre-Dame
RPC-3	400 boulevard St-Laurent – Our Lady of Mount Carmel
RPC-4	444 boulevard St-Laurent – St-David et Presbytère St-Martin
RPC-5	689 boulevard St-Laurent – École publique Queen Elizabeth
RPC-6	715 boulevard St-Laurent – Église Mount Zion of the Firstborn
RPC-7	815 boulevard St-Laurent – École secondaire Rideau

# Étude d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun (AATC) en commun du boulevard St-Laurent

## Aménagement axé sur le transport en commun (AATC)

La Ville d'Ottawa fait la promotion de l'aménagement axé sur le transport en commun (AATC) à travers divers plans réglementaires et lignes directrices, de même que des règlements de zonage. La base de l'AATC est que les gens choisiront davantage le transport en commun s'ils peuvent facilement marcher d'une destination à l'autre au début et à la fin de leur déplacement. L'AATC se concentre sur un rayon de **600 mètres de distance de marche** à partir du transport en commun.

Les plans d'AATC de la Ville (dont le plan d'AATC du secteur St-Laurent) et les lignes directrices de l'AATC offrent des conseils pour l'utilisation du sol, la forme bâtie et l'aménagement de l'espace, la configuration de l'aménagement du site, la mobilité piétonne et cycliste, les véhicules et le stationnement, et les paysages de rue et l'environnement pour promouvoir l'aménagement et la mobilité multimodale près du transport en commun. Les plans de l'AATC pour Hurdman, Tremblay, St-Laurent, Cyrville et Blair sont la base pour les densités minimums et la hauteur maximale des bâtiments déployés dans le plan secondaire des Lignes 1 et 3 des stations du secteur urbain intérieur .



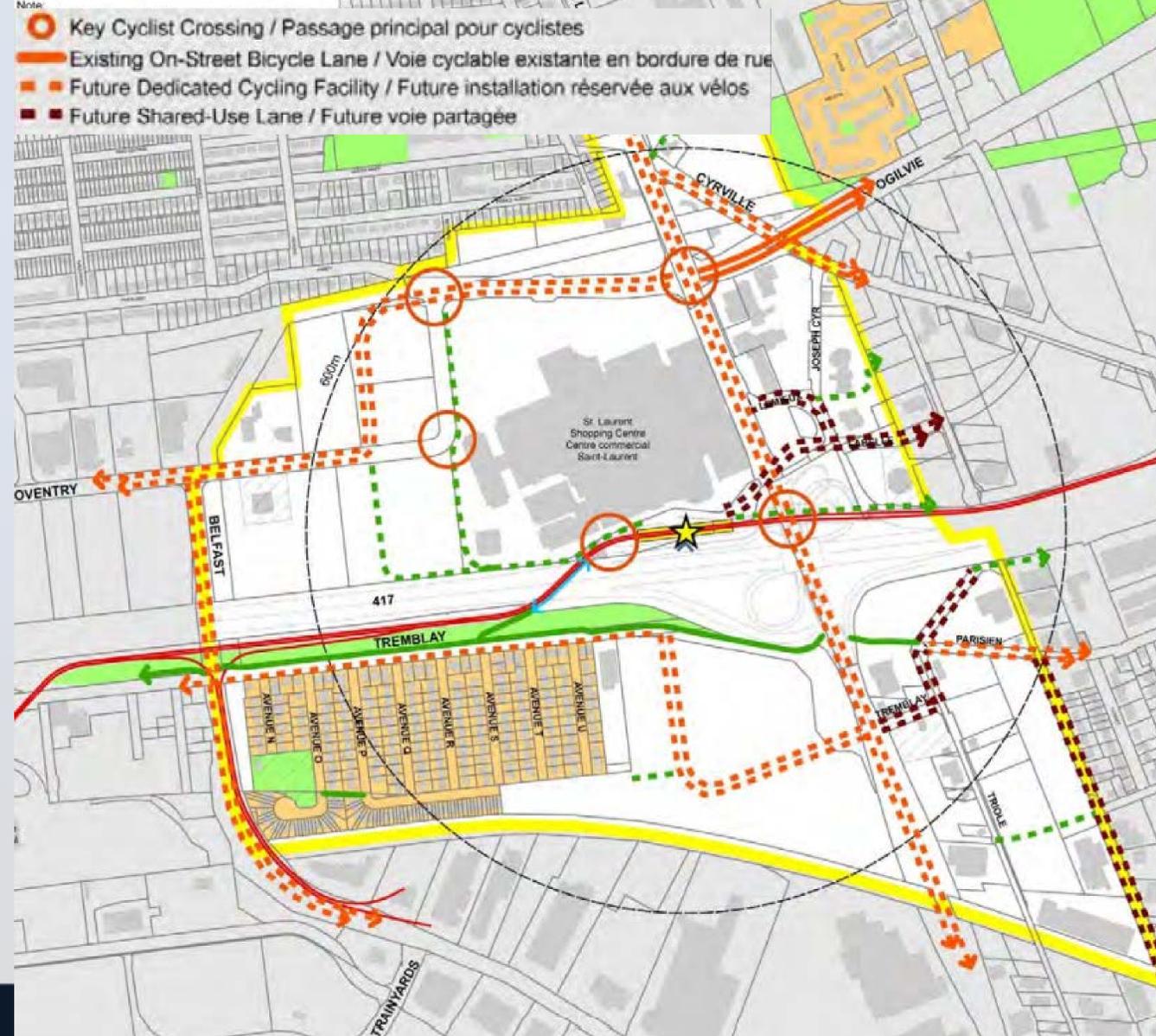
**Vue imaginée vers la station St-Laurent (étoile) du nord des chemins Ogilvie et Cyrville, en direction sud, des futures densités viables pour le transport. Des Plans de l'AATC approuvés par le Conseil de la Ville d'Ottawa (2014), qui sert de guide, semblable aux Plans de conception communautaire (PCC) approuvés par le Conseil.**

# Étude d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun (AATC) en commun du boulevard St-Laurent

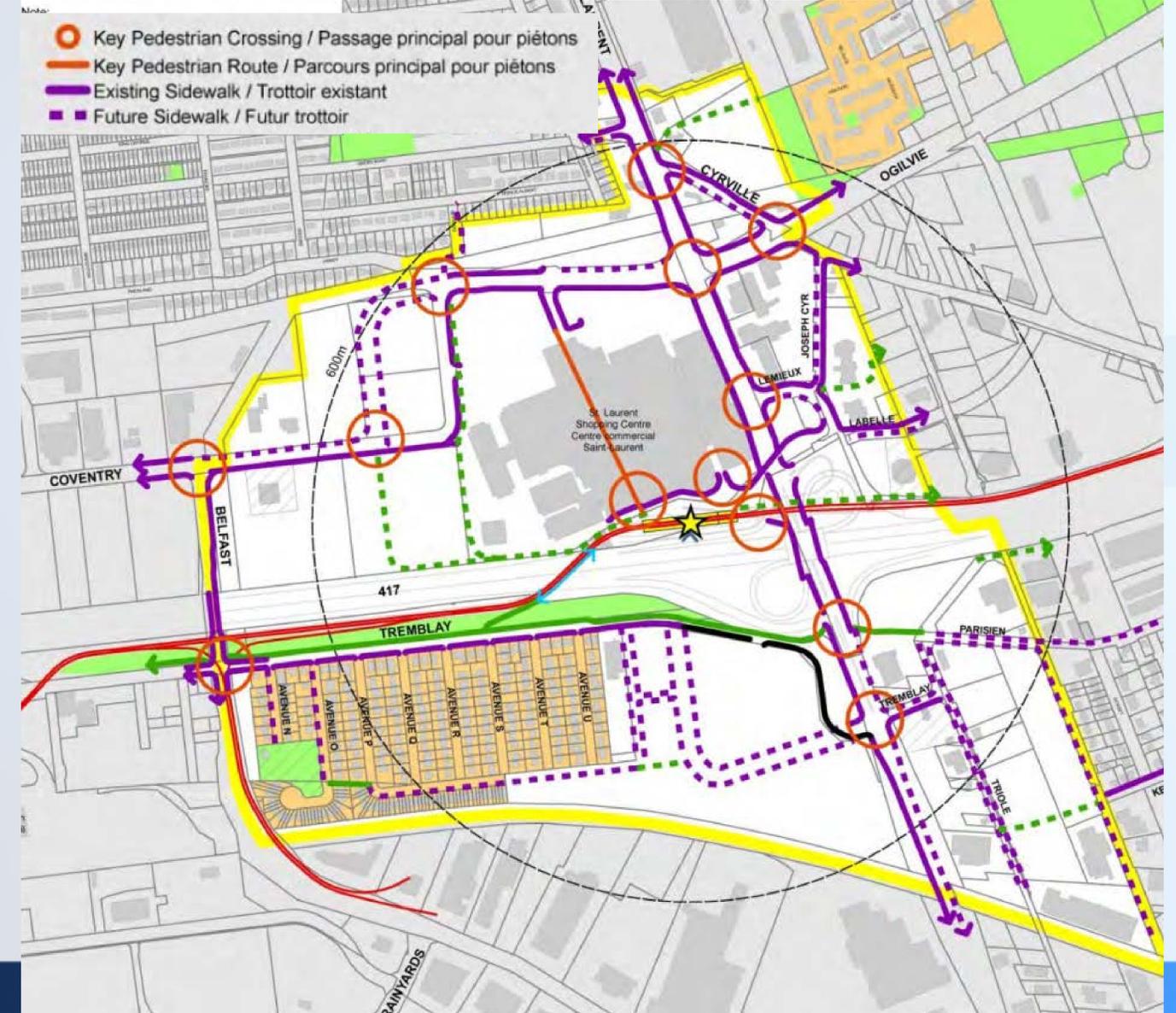
## Aménagement axé sur le transport en commun (AATC)

Les Plans d'AATC de St-Laurent comprennent des réseaux de pistes cyclables et piétonnières. Les deux réseaux proposent des circuits piétonniers et cyclistes clés pour offrir l'accès à la station près du Centre commercial St-Laurent.

### Plan d'AATC du secteur St-Laurent : Réseau cycliste



### Plan d'AATC du secteur St-Laurent : Réseau piétonnier

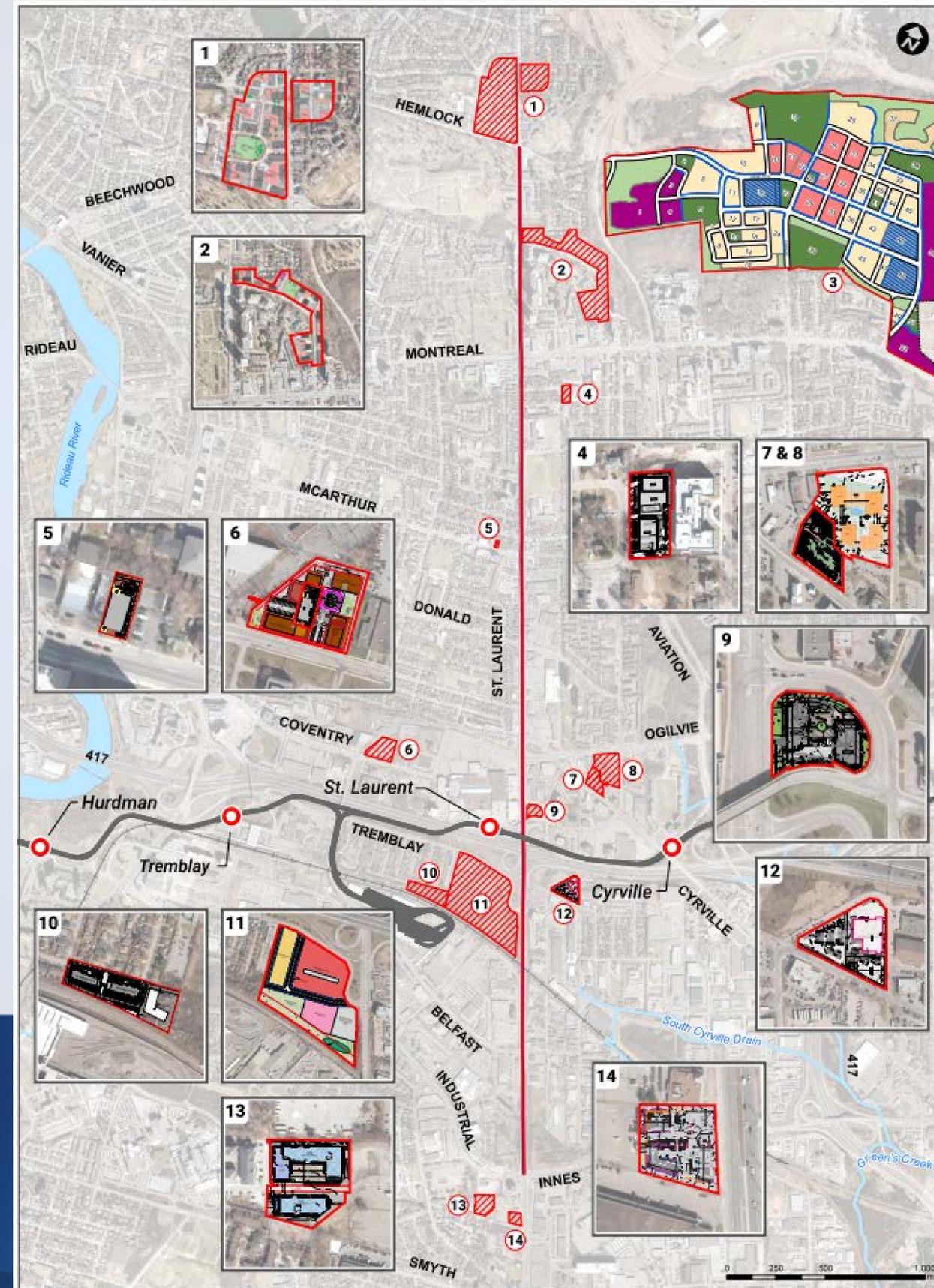


# Étude d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent

## Activité d'aménagement

Il y a quelques demandes d'aménagement en cours dans le secteur qui affecteront les futures expériences de déplacement le long du boulevard St-Laurent et augmenteront la demande de transport en commun, dont :

- Village des Riverains (Figure adjacente no 3)
- Manor Park Nord et Sud (Figures adjacentes nos 1 et 2)
- Aménagements aux 599 et 530 chemin Tremblay (nos 11 et 10)
- Tours au boulevard St-Laurent et de la rue Lemieux (9)



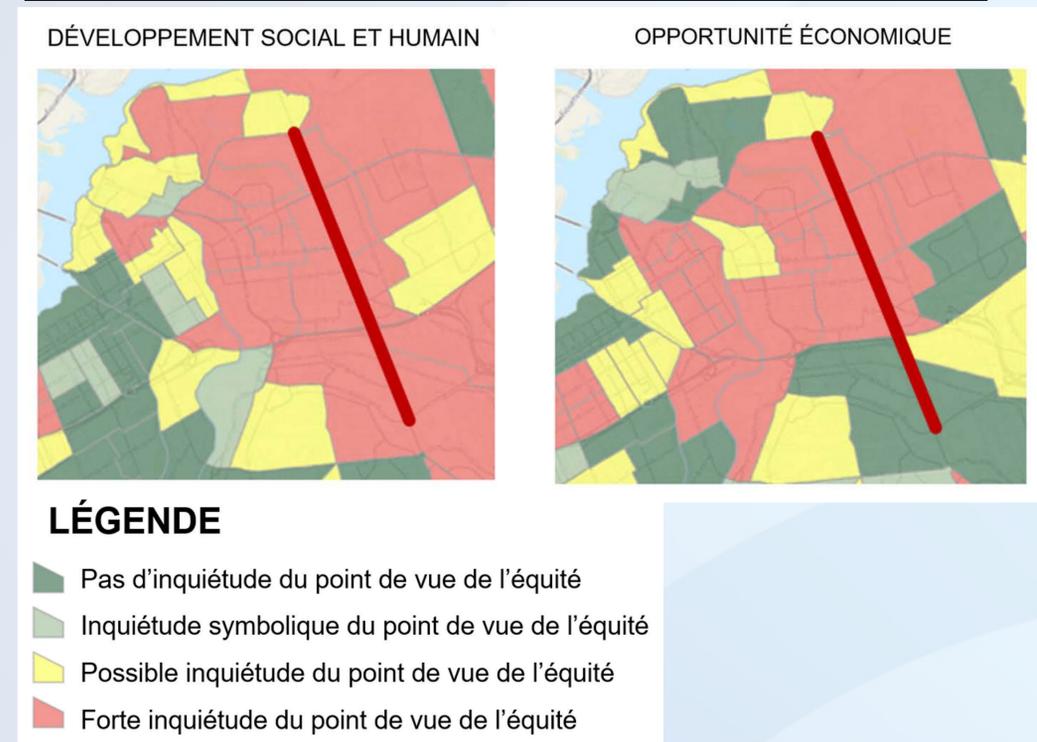
# Étude d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent

## Équité et santé publique

Nous nous sommes servis de l'**Indice de l'équité des quartiers (IEQ)** d'Ottawa dans différents domaines. Les quartiers autour du boulevard St-Laurent à l'intérieur du couloir à l'étude sont indiqués comme suscitant de « vives inquiétudes du point de vue de l'équité » dans le *domaine du Développement social et humain* et des *Perspectives économiques* au nord de l'autoroute 417. Le domaine du Développement social et humain évalue les quartiers d'Ottawa à savoir si les enfants sont bien préparés pour apprendre, poursuivre des études postsecondaires et avoir accès à des opportunités d'emploi qui peuvent faciliter une vie sans pauvreté. Le domaine des Perspectives économiques concernant l'accès au crédit et au capital, les opportunités d'emploi, le potentiel de générer des revenus et d'autres facteurs. Intégrer une lentille économique à l'étude est la façon de tenir compte des répercussions sur l'équité sociale des décisions de conception.

L'étude donne l'occasion d'intégrer une approche systémique de la sécurité routière répondant aux incidences des collisions avec un véhicule à moteur. Selon le **Plan d'action en matière de sécurité routière (2020-2024)** de la Ville d'Ottawa, au cours de la période de cinq ans entre 2013 et 2017, il y a eu une moyenne **annuelle** de 24 collisions fatales et 124 collisions provoquant des blessures majeures à Ottawa. Ces collisions ont surgi à différents taux à travers la ville, comme démontré.

### Indice de l'équité des quartiers d'Ottawa (IEQ), domaines choisis, couloir à l'étude indiqué



### Plan d'action en matière de sécurité routière (2020-2024), Ville d'Ottawa

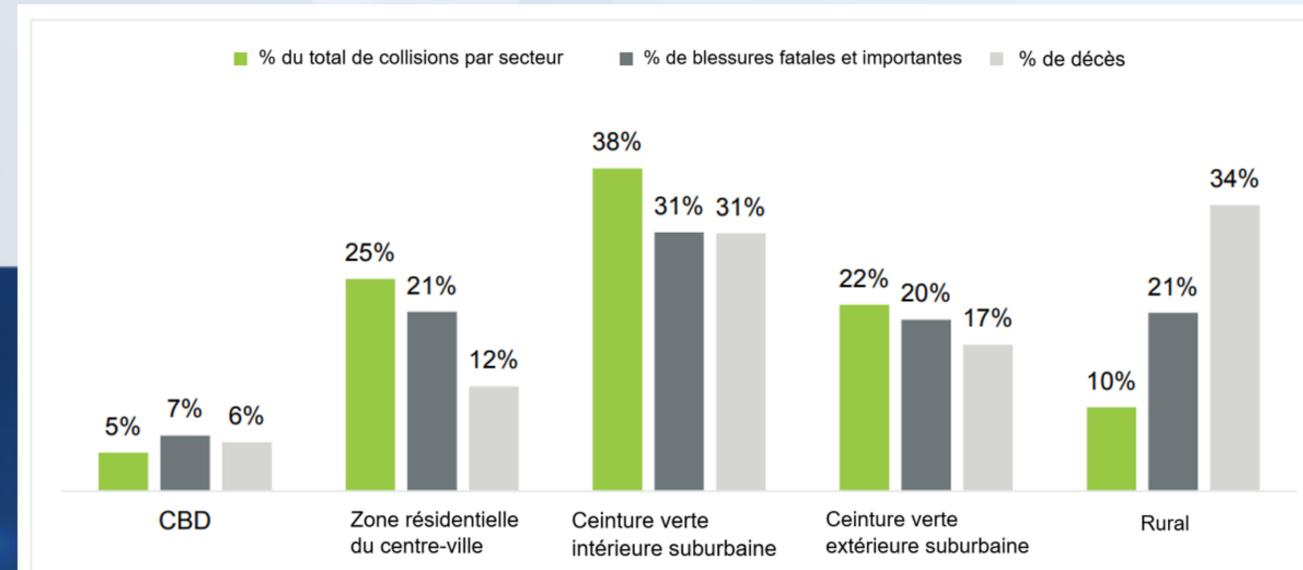


Image 14 : Détails des collisions BGM par type de secteur (2013-2017)

# Étude d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent

## Équité et santé publique

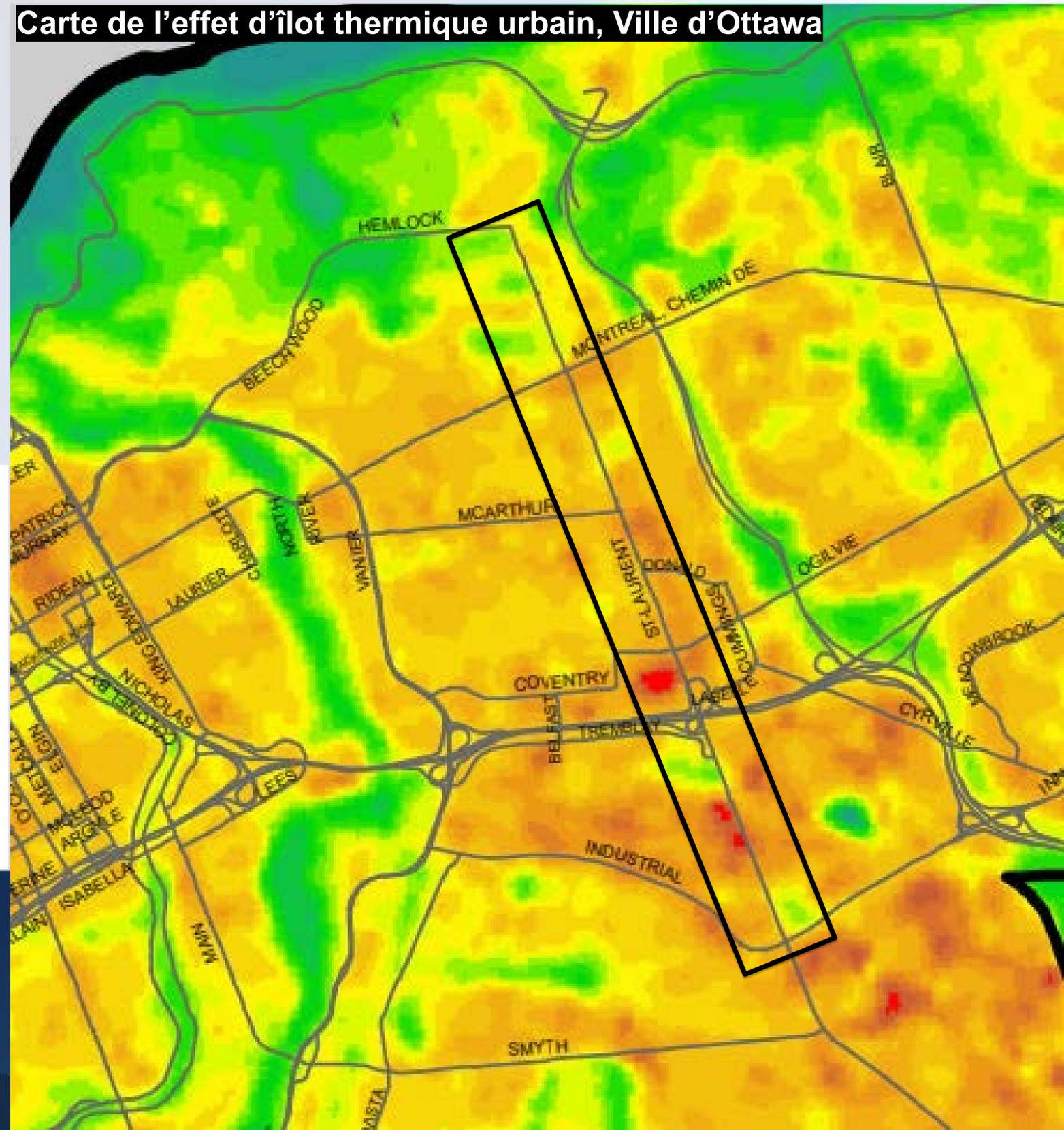
L'effet d'îlot thermique urbain affecte la santé publique et l'équité alors que les zones bâties retiennent la chaleur et atteignent une température plus élevée que les espaces verts, l'eau et les secteurs ruraux. Les quartiers plus loin des espaces verts ressentent disproportionnellement l'effet d'îlot thermique urbain. La majorité du couloir à l'étude est loin des espaces verts et rivières en importance telle que le démontre la carte. Il y a des terrains jouxtant le corridor qui sont dans des « zones rouges » (36 à 38°C de température de surface en juillet).

### Température de surface – 18 juillet 2019

15 °C	21 °C	27 °C	33 °C
16 °C	22 °C	28 °C	34 °C
17 °C	23 °C	29 °C	35 °C
18 °C	24 °C	30 °C	36 - 38 °C
19 °C	25 °C	31 °C	
20 °C	26 °C	32 °C	

Source: NASA Landsat 8 OLI (July 18, 2019)

Carte de l'effet d'îlot thermique urbain, Ville d'Ottawa



# Étude d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent

## Changements climatiques

La Ville d'Ottawa a fait des changements climatiques une priorité de diverses façons. L'énergie et les changements climatiques sont identifiés comme des enjeux transversaux dans le Plan officiel (2021), et le quatrième grand changement du Plan officiel consiste en des politiques environnementales, climatiques, de résilience sanitaire et d'énergie. Cela comprend une cible de 100 pour cent de **réduction de gaz à effet de serre** d'ici 2050 et de 40 pour cent de **l'évaluation du couvert forestier**. Nous pouvons nous attendre à des températures beaucoup plus élevées, davantage de pluie et de températures extrêmes (vagues de chaleur, inondations, tempêtes) comme conséquences des changements climatiques. Le Conseil de la Ville d'Ottawa a aussi déclaré l'état d'urgence climatique en 2019 et tient compte des changements climatiques dans le Plan directeur sur les changements climatiques (2020), qui est un cadre de travail pour réduire les émissions et procéder à des mesures d'adaptation et de résilience. Le Plan directeur met de l'avant les priorités pour 2020-2025, dont l'application d'une lentille climatique pour évaluer la gestion et les projets d'immobilisation comprenant l'infrastructure comme les routes et les sentiers.

### Atténuation

Initiatives d'atténuation pour réduire le total des émissions de gaz à effet de serre. L'étude pourrait réduire les émissions en faisant, par exemple :

- La promotion de la marche, du vélo et du transport en commun (réduisant la dépendance automobile)
- La promotion de travaux d'aménagement de moindre impact, lorsque possible.

### Adaptation et résilience

Initiatives d'adaptation et de résilience pour réduire l'impact des changements climatiques, généralement à travers des méthodes intégrées. L'étude pourrait réduire les impacts en :

- Verdissant le couloir :
  - Les arbres fournissent de l'ombre dans les aires de repos (dont les arrêts d'autobus) et le long des installations de transport actif (trottoirs et installations cyclistes), réduisant l'effet d'îlot de chaleur urbain
- Ayant des solutions de drainage lorsque c'est faisable :
  - Les solutions gestion des eaux pluviales, l'infrastructure verte, etc. peuvent réduire les impacts des inondations et tempêtes

### À quoi s'attendre dans les années 2050 dans la région de la capitale du Canada?



Des printemps plus tôt

de **2** semaines



Des étés plus chauds

comportant **4** fois plus de jours très chauds



Des automnes plus tardifs

de **3** semaines



Des hivers plus courts

Chutes de neige ↓ **20%**  
1/3 moins de jours très froids

### Toutes les saisons



Plus d'événements extrêmes

Température annuelle moyenne ↑ **3.2°C**

Précipitations quotidiennes maximales ↑ **14%**

Précipitations annuelles ↑ **8%**

Les projections relatives aux précipitations sont plus incertaines que celles relatives aux températures

Source : Projections climatiques pour la région de la capitale nationale (2020) - scénario d'émissions élevées



# Étude d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent

## Considérations essentielles dans la conception

La planification et la conception du couloir du boulevard St-Laurent répondront aux considérations de conception clés suivantes :

- **L'accessibilité et l'inclusivité**
- **Les mesures assurant la priorité au transport en commun**
- **Aménagements environnants et aménagements projetés**
- **Amélioration du design urbain et du domaine public**
- **Intégration avec la station St-Laurent**
- **Installations et liaisons piétonnières ou cyclistes nouvelles ou améliorées**
- **Stratégies d'atténuation des changements climatiques et de résilience**
- **Gestion des eaux pluviales et de drainage**
- **Modifications requises à la chaussée**
- **Exploitation des transports**
- **Accès et virages**
- **Exigences foncières**

Le Plan recommandé tiendra compte des mesures provisoires pour améliorer l'environnement du transport dans le secteur à l'étude.

## Accessibilité dans la conception

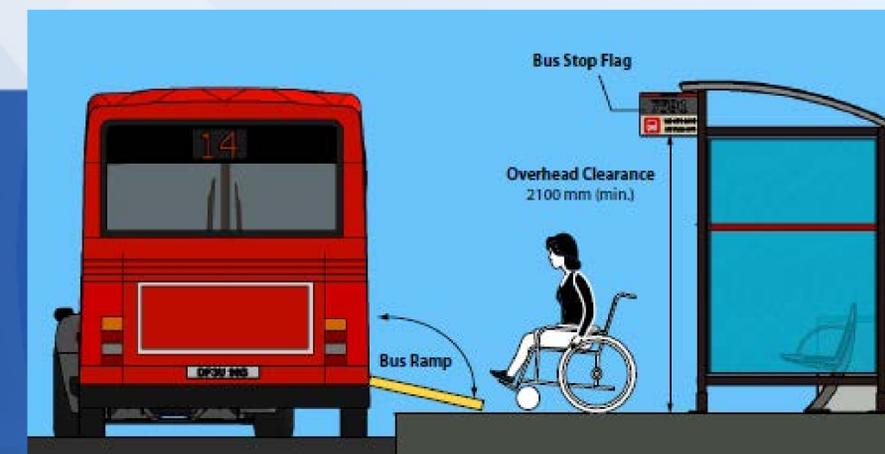
Les espaces publics doivent être inclusifs et accessibles à tous, peu importe l'âge ou les capacités.

Le projet sera conçu pour respecter la Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario et les normes de conception accessible de la Ville d'Ottawa. On tiendra également compte de la Loi canadienne sur l'accessibilité du gouvernement fédéral.

Les considérations clés dans l'étape de conception pour respecter l'accessibilité comprennent :

- **Type d'installations piétonnières et cyclables**
- **Longueur et type de passages pour piétons**
- **Les zones d'embarquement des passagers**
- **Les indicateurs tactiles au sol (ITS)**
- **Les trottoirs sans obstruction**
- **Les revêtement de sol et de plancher**
- **Les aires de repos**

Le Comité consultatif sur l'accessibilité de la Ville participe à cette étude.



# Étude d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent

## Approche des rues complètes

- Le Conseil a approuvé la politique et le cadre de travail des rues complètes pour orienter la planification, la conception, l'exploitation et l'entretien des infrastructures routières. En tant qu'espaces publics, les routes servent d'environnements sociaux, de voies d'entrées aux entreprises et aux installations communautaires et **d'épine dorsale du réseau de transport et de l'économie.**
- La planification et la conception pour les rues complètes reconnaissent le besoin d'offrir la sécurité, le confort et la commodité aux usagers de tous âges et aptitudes, peu importe leur mode de transport.

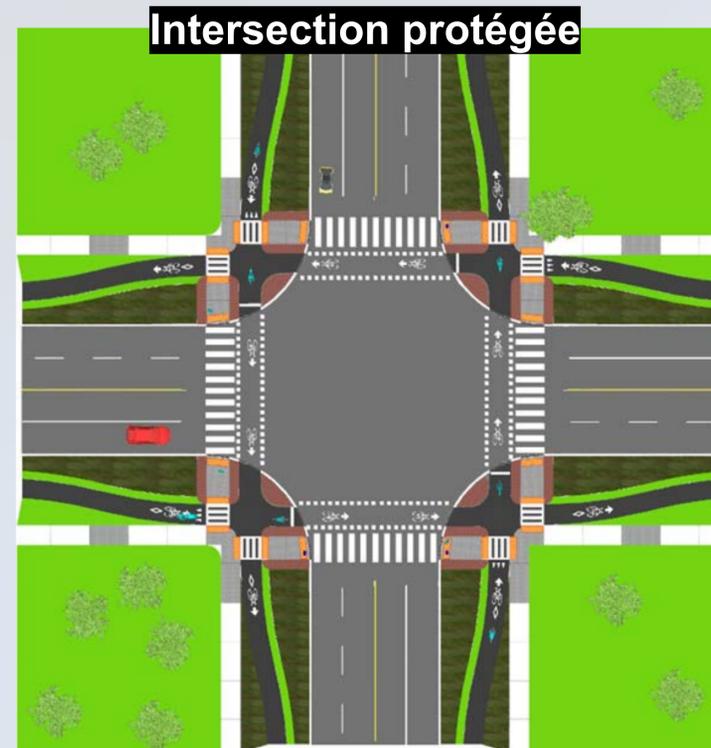
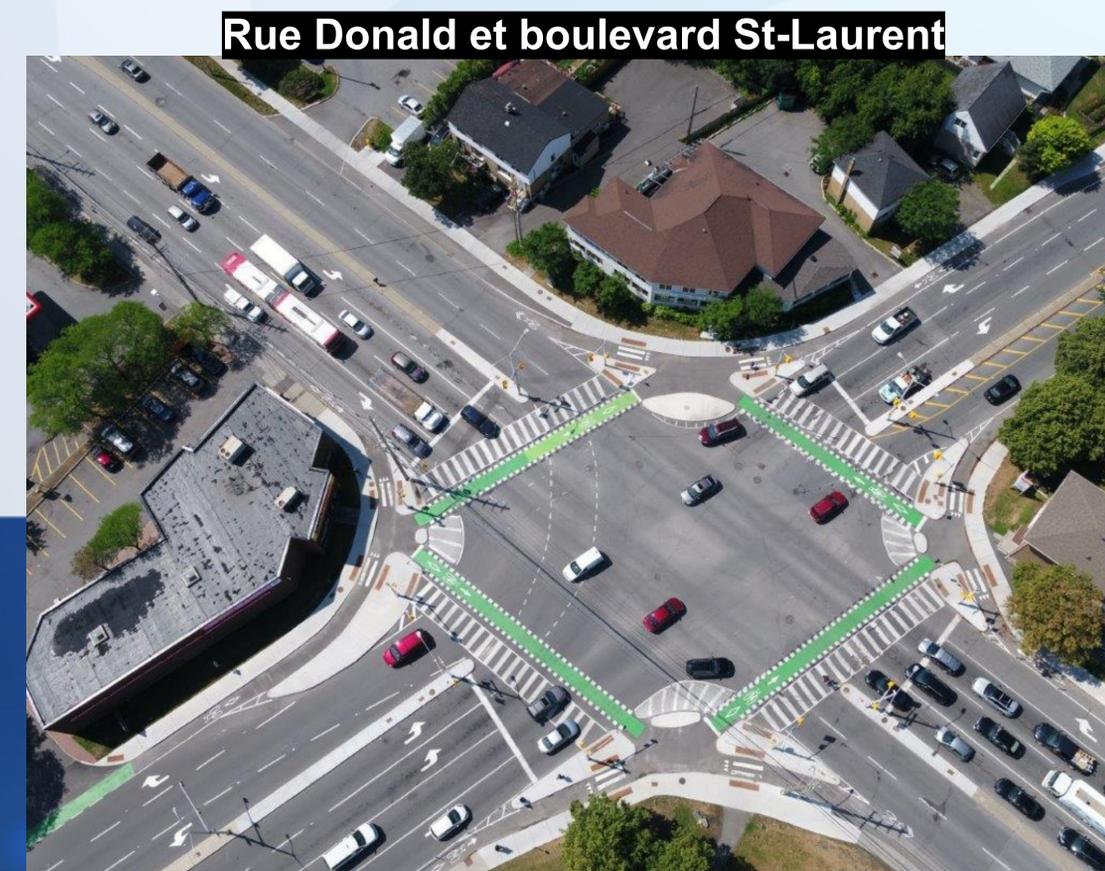


Image 5.7. Exemple de coin en diagonal à l'angle de la rue Donald et le boulevard St-Laurent

### Caractéristiques de conception

- (A) Largeur du coin en diagonal
- (B) Coin de rue avec refuge piétonnier
- (C) Refuge pour les piétons

- La Ville cherche à développer des réseaux de rues complètes au fur et à mesure que de nouvelles possibilités surviennent par le biais de nouvelles constructions et de projets de rénovation
- Toutes les rues peuvent être complètes, mais **peuvent avoir un aspect différent selon le contexte environnant.**



# Étude d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent

## Solutions de rechange

La vision provisoire du PDT est que : *En 2046, le réseau de transport d'Ottawa sera souple, fiable et économique, en permettant de s'adapter à l'évolution des besoins des résidents et des entreprises sur tout le territoire de la Ville, tout en offrant à cette dernière les moyens d'atteindre ses objectifs dans la lutte contre le changement climatique. Le réseau offrira des options pour les déplacements des usagers, sans égard à leur revenu, à leur identité ou à leur capacité.* Cette vision pour le transport est soutenue par les principes directeurs qui offrent une base pour développer et évaluer les possibilités dans le cadre de cette étude.

### Principes de la planification

Les principes de la planification choisis pour cette étude sont basés sur ceux du **Plan directeur des transports 2013 et de la nouvelle version provisoire** pour évaluer les solutions de recherche et comprennent les faits suivants :

- Permettre de réduire la dépendance à l'endroit de l'automobile
- Intégrer les transports et les aménagements
- Protéger l'environnement et améliorer l'économie
- Reconnaître et répondre aux divers besoins en matière de mobilité de tous les résidents, entreprises et visiteurs
- Promouvoir une meilleure santé publique
- Améliorer la sécurité

Un éventail de solutions de rechange seront évaluées pour le couloir à l'étude comme indiqué ci-dessous. La solution privilégiée peut comprendre une combinaison d'une ou plusieurs des solutions de la liste, alors que les mesures de gestion de demande du transport et les installations dédiées aux cyclistes et aux piétons font partie de toutes les solutions de rechange.

Solution de rechange	Description
<b>Ne rien faire</b>	En comparaison, aucune modification ni aucune amélioration
<b>Augmentation de la capacité routière</b>	Élargir la chaussées; les autobus continuent de rouler dans un environnement de déplacements mixtes.
<b>Agrandissement du réseau de transport actif</b>	Étendre et améliorer les voies piétonnières et cyclables
<b>Mesures isolées de priorité des transports en commun</b>	Ces mesures peuvent comprendre, entre autres, les sauts de file d'attente des autobus, les aménagements spéciaux pour les arrêts d'autobus et les priorités pour les signaux de transport en commun.
<b>Voies réservées au transport en commun</b>	Offre des voies réservées au transport en commun par autobus dans chaque direction en réaménageant les voies de transport existantes ou en élargissant l'emprise.
<b>Voies automobiles très achalandées</b>	Prévoit des voies automobiles très achalandées (VATA) dans un seul sens ou dans les deux directions.
<b>Transport en commun rapide au niveau du sol</b>	Offre des installations séparées pour les transports en commun rapides.

# Étude d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent

## Différents modèles de conception

### Différents modèles de conception

Les conceptions alternatives pour le projet tiendront compte de la façon dont la solution privilégiée peut être mise en oeuvre de la meilleure façon dans le couloir à l'étude. Des conceptions de rechange pour le projet doivent prendre en considération les options comme :

- Le maintien du nombre existant de voies de circulation avec de potentielles voies pour le transport en commun pour les périodes de pointe et dans les directions achalandées ou des mesures de priorité du transport en commun
- Réaffecter les voies de bordure existantes de la circulation régulière aux voies de transport en commun
- Élargir la route pour fournir de nouvelles voies de bordure pour le transport en commun
- Placer des voies pour le transport en commun au milieu de la route, avec une ou deux voies pour la circulation régulière

### Critères

Quatre critères de groupes aideront dans l'évaluation des conceptions de rechange :

#### 1. Viabilité du réseau de transport

- Améliorer la qualité du service de transport en commun, augmenter la fiabilité du temps de déplacement
- Faciliter la connectivité vers/de la station St-Laurent
- Intégrer des installations accessibles aux piétons et cyclistes, avec les liaisons appropriées aux commodités et transport en commun rapide environnants
- Offrir suffisamment de capacité routière pour les véhicules privés et les déplacements des véhicules
- Améliorer l'efficacité, la durée des trajets et réduire la congestion dans le couloir
- Soutenir un basculement général vers les modes de transport durables
- Assurer l'accessibilité et l'inclusion
- Assurer la santé, la sécurité et la sûreté des usagers des installations

#### 2. Utilisation du sol et viabilité sociale et communautaire

- Améliorer la mobilité pour les entreprises et résidents du secteur
- Soutenir l'aménagement foncier voisin et l'aménagement futur
- Protéger les ressources du patrimoine culturel connues et potentielles
- Assurer la constance des politiques de planification et des règlements municipaux applicables
- Promouvoir les objectifs généraux de planification régionale et provinciale
- Protéger contre les effets du bruit et des vibrations

#### 3. Durabilité physique et écologique

- Refléter une sensibilité envers l'environnement naturel
- Réduire au minimum les risques pour la santé humaine que font courir des secteurs connus pour leur contamination
- Offrir une flexibilité pour répondre aux changements climatiques
- Limiter ou réduire la contribution aux émissions de gaz à effet de serre
- Protéger les usagers du couloir des effets des changements climatiques

#### 4. Viabilité économique

- Préserver ou réutiliser l'infrastructure existante, lorsque possible
- Limiter les coûts de construction d'immobilisations, minimiser les coûts du cycle de la durée utile
- Protéger l'infrastructure existante et prévue des effets des changements climatiques
- Explorer les options pour les étapes de construction, minimiser les interruptions
- Peu d'espace requis

# Étude d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent

## Prochaines étapes

Veillez faire part à la Ville de tout commentaire ou de toute préoccupation que vous aimeriez voir abordés à l'aide des outils fournis sur le site Web de la Ville correspondant. Pour de plus amples renseignements sur le projet, consultez le site Web de la Ville, au : [Ottawa.ca/blvdstlaurent](http://Ottawa.ca/blvdstlaurent)

À la suite de cette occasion d'obtenir les commentaires des intervenants et du public, l'équipe de l'étude révisera vos commentaires et les utilisera pour éclairer l'aménagement et l'évaluation de solutions et de conceptions de rechange pour le projet. Lors de la prochaine consultation publique, l'information suivante sera présentée :

- Résumé de l'évaluation de solutions et conceptions de rechange
- Version provisoire du plan recommandé et évaluation des impacts

À la suite de consultations supplémentaires avec un large éventail d'intervenants, le Plan recommandé sera finalisé et présenté au Comité des transports et au Conseil municipal pour approbation.

Pour fournir des commentaires ou questions supplémentaires, ou pour vous ajouter à la liste d'envoi, veuillez contacter :

Katarina Cvetkovic, P.Eng.

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 22842

Courriel : [Katarina.Cvetkovic@ottawa.ca](mailto:Katarina.Cvetkovic@ottawa.ca)

**Vos commentaires sont essentiels au succès de cette étude.**



*Merci de votre participation!*