

Résumé des renseignements : EE (Évaluation environnementale) de 1991

Rapport d'étude environnementale (REE) – promenade Strandherd : de l'autoroute 416 au chemin Jockvale

Le REE de 1991 a été publié en mai 1991 par McNeely Engineering Limited pour le Service des travaux publics de la Ville de Nepean. Le volume 1 du rapport comprend les sections suivantes :

- Introduction et contexte
- Approche du projet
- Conditions actuelles
- Alternatives et évaluation
- Conception recommandée et exigences de construction
- Sommaire

Le volume 2 du rapport comprend les annexes suivantes :

- Annexe A-1 (Organismes publics : commentaires)
- Annexe A-2 (Grand public : commentaires)

La portion de la promenade Strandherd examinée dans le REE de 1991 s'étend de l'autoroute 416 au nouveau tracé du chemin Jockvale, un long couloir d'environ 4 kilomètres.

La description du projet et le contexte expliquent que « des plans d'aménagement urbain au sein de la communauté urbaine du sud ont incité la Ville de Nepean à répondre au besoin d'expansion du réseau routier existant. » La prolongation et l'élargissement de la promenade Strandherd jusqu'à l'autoroute 416 sont directement attribuables aux recommandations figurant dans un rapport intitulé « Étude stratégique des transports – Centre urbain du sud » L'étude en question constituait la base d'une future expansion du réseau des transports de Nepean et Gloucester, et gérait des enjeux de planification liés aux réseaux de transports urbains de Barrhaven et de Gloucester-Sud.

Après la réalisation de « L'Étude stratégique des transports – Centre urbain du sud », la Ville de Nepean a demandé que le MTO examine la possibilité d'un nouveau tracé de l'échangeur en vue d'assurer un lien à la promenade Strandherd. Lors de discussions avec le ministère de l'Environnement (MDE), le MTO a été informé que le tracé modifié de l'échangeur serait appuyé pourvu que tout nouveau tracé du chemin Fallowfield réponde aux exigences d'une évaluation environnementale de portée générale pour les routes municipales. Le nouveau tracé du chemin Fallowfield a été inclus dans la portée du REE.

Le projet de EE de 1991 comprenait la collecte des données suivantes dans le cadre de l'approche du projet :

- Cartographie de base à une échelle de 1/4000
- Plan conceptuel d'utilisation du terrain de la Ville de Nepean
- Plans municipaux de drainage
- Plan d'aménagement
- Projections en matière de circulation
- Analyse de bruit
- Analyse des sols
- Identification des services publics
- Plans de l'échangeur de l'autoroute 416-promenade Strandherd et REE
- Plans de la promenade Strandherd-allée Opal au chemin Greenbank et REE

La section sur les conditions actuelles du milieu naturel donne un bref aperçu de la topographie, de la géologie de nature générale, du drainage de surface et de la géologie des sols. Le REE décrit également l'aménagement du secteur et l'environnement socio-économique, les projections en matière de circulation, ainsi que le réseau routier et le réseau ferroviaire. Le rapport de 1991 décrit aussi brièvement l'emplacement des services publics comme les câbles, les poteaux électriques et les gazoducs dans le secteur.

Un tracé (Figure 7 dans le REE de 1991; Figure 6 dans l'addenda de 2021) a été présenté lors de la première séance de consultation publique pour le projet de 1991; cette séance a eu lieu en octobre 1990. Le REE de 1991 indique qu'environ 140 et 170 personnes ont assisté à la première et à la seconde séance d'information respectivement. Selon les commentaires des organismes et des membres du public, trois (3) options de tracé ont été définies et évaluées (tracés A, B et C). Puis, un quatrième tracé (tracé D) a été ajouté en raison des préoccupations soulevées par les propriétaires de résidence du secteur concernant le bruit, la pollution de l'air, la sécurité et la valeur foncière. La proximité relative du tracé de la promenade Strandherd aux propriétés existantes donnant sur la promenade Strandherd le long de la rue Halley et du croissant Soho était préoccupante.

Les principaux enjeux du public soulevés à ce moment-là étaient les suivants :

- le bruit
- la valeur foncière
- l'expropriation
- la sécurité
- la perte d'activités récréatives
- la pollution de l'air
- l'accès aux propriétés
- la circulation des poids lourds

Ce quatrième tracé (tracé D) a été en fin de compte préféré et recommandé par le REE de 1991. Le tracé D dans le REE de 1991 protégeait les points de correspondance et de terminus de la modification du tracé de la promenade McKenna Casey. Le tracé D est illustré dans les Figures 4 et 5 du rapport addenda de 2021.

Le REE de 1991 énonce que la « MROC [Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton] entend (sous réserve de l'approbation du Conseil régional) adopter la promenade Strandherd à titre de route régionale à partir de l'échangeur proposé de l'autoroute 416 au chemin Armstrong à Gloucester. La promenade Strandherd sera améliorée pour devenir une artère à chaussées séparées de quatre voies avec des dispositions d'emprise pour intégrer l'élargissement d'un tronçon jusqu'à 6 voies si de futurs volumes de circulation le rendaient nécessaire. La promenade Strandherd sera construite en fonction du développement du couloir. Cependant, un lien du chemin Fallowfield à l'échangeur de l'autoroute 416 doit être en place pour coïncider avec la réalisation de l'échangeur de l'autoroute 416 en 1993 ou 1994. »

Le sommaire du rapport de 1991 énonce que « le présent rapport détaille le processus de planification et de conception pour les tracés finaux de la promenade Strandherd et du chemin Fallowfield. Le processus a été achevé conformément aux exigences des évaluations environnementales de portée générale pour les projets d'infrastructures routières municipales et comprenait la participation des organismes publics et des membres du grand public. La promenade Strandherd a été définie comme future artère est-ouest importante reliant l'autoroute 416 dans Nepean au chemin Armstrong dans Gloucester. Le prolongement et la modernisation de la promenade Strandherd concorderont avec l'évolution de la communauté urbaine du sud. Quatre autres tracés ont été étudiés pour la promenade Strandherd et un tracé recommandé a été choisi qui, on l'estime, répond le mieux aux critères souhaités d'ingénierie et d'environnement tout en réduisant au minimum les répercussions pour les propriétaires fonciers au sein du couloir. »

En raison de l'âge du document, le REE de 1991 ne peut être converti, et seul le sommaire de l'information est disponible. La Ville d'Ottawa peut fournir le rapport original ou des parties de ce rapport sur demande. Veuillez faire parvenir vos demandes à :

Frank McKinney
Gestionnaire de programme
Évaluations environnementales des transports
Planification, immobilier et développement économique, Ville d'Ottawa
110, avenue Laurier Ouest, 4^e étage, Ottawa ON
K1P 1J1
613-580-2424, poste 28540
Frank.McKinney@Ottawa.ca