



September 29, 2016

Projet: D06-01-09-WLRT/T01-04-14-WEST

Étude Environnementale - Prolongement vers l'ouest de la Ligne de la Confédération – Ville d'Ottawa

Cher Monsieur / Madame;

La Ville d'Ottawa a achevé un rapport provisoire de projet environnemental (RPE) prescrit par le Règlement de l'Ontario 231/08 pour l'évaluation environnementale du prolongement vers l'ouest du train léger sur rail de la Ligne de la Confédération qui a été publié aux fins d'examen par les organismes et le public le 2 juin 2016. Ce document a été distribué au sein de votre organisme dans le cadre de cette phase et aux fins d'examen par les organismes avant l'émission de l'avis de lancement, en janvier 2016. Bien qu'en général, la période d'avis de lancement soit destinée à l'examen par les organismes, la Ville a choisi de mettre le rapport à la disposition du public, étant donné la quantité de matériel et l'intérêt du public pour le projet.

Les effets de ce projet de transport en commun sur l'environnement ont été évalués, et un RPE a été préparé conformément au processus d'évaluation des projets de transport en commun prévu par le Règlement de l'Ontario 231/08 intitulé *Projets de transport en commun et entreprises de la Régie des transports du grand Toronto*. Le RPE provisoire décrit tout le processus d'étude, y compris le projet, ses effets attendus sur l'environnement ainsi que le processus de consultation prévu.

La Ville a reçu des commentaires d'un certain nombre d'organismes et de membres du public. La Ville a examiné ces commentaires, et ils ont été incorporés au RPE final, le cas échéant. Des réponses ont été préparées pour chaque série de commentaires. Voici un résumé des efforts de consultation et des commentaires reçus pendant la période d'examen par les organismes et une explication de la façon dont ces commentaires ont été incorporés dans le document.

Le RPE final pour le prolongement vers l'ouest du train léger sur rail de la Ligne de la Confédération sera soumis à une période de consultation publique de 30 jours à compter du 29 septembre 2016, lorsque l'avis d'achèvement sera délivré par la Ville d'Ottawa. Cela marque la finalisation du RPE.

Groupes autochtones

L'avis de lancement a été distribué à tous les groupes autochtones identifiés par les ministères appropriés. Des commentaires ont été reçus de la Première Nation Kitigan Zibi Anishinabeg concernant le lieu d'eau sacré pour le peuple anishinabe. Elle a aussi fait part de son désir de diminuer ou d'atténuer tout impact sur la rivière des Outaouais et le ruisseau Pinecrest.

Le cadre d'atténuation et de gestion des eaux pluviales décrit à la Section 8 a été fourni dans une réponse officielle. En outre, les améliorations préliminaires apportées par l'équipe d'ingénierie à la station Lincoln Fields font dévier le tracé afin d'éviter la plaine inondable du ruisseau Pinecrest et prévoient qu'une plus grande partie du ruisseau sera mise à découvert. Par conséquent, cette modification du tracé diminue les répercussions sur le ruisseau Pinecrest.

Organismes fédéraux

La Commission de la capitale nationale (CCN), Environnement Canada et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) ont tous reçu le RPE pendant la phase d'avis de lancement, aux fins de commentaires. La CCN a discuté avec l'équipe de conception préliminaire

des améliorations apportées au tracé le long du ruisseau Pinecrest. Le couloir du ruisseau Pinecrest se trouve sur des terres appartenant à la CCN et dont elle est la gestionnaire écologique.

La CCN appuie les modifications apportées au tracé à proximité de Lincoln Fields et à l'approche de la station Queensview. Ces modifications de conception ont donc été incorporées dans le RPE dans les Sections 5 et 7. La CCN exprimait également le souhait de mettre à découvert d'autres segments du ruisseau Pinecrest, de réduire les risques d'inondation et d'éviter les perturbations sur le Sentier de la capitale dans le couloir.

Palier provincial

Les organismes provinciaux suivants ont été consultés au cours de la phase d'avis de lancement :

sMinistère de l'Environnement et de l'Action en matière de changement climatique (MEACC)

- Ministère des Transports (MTO)
- Ministère des Richesses naturelles et des Forêts (MRNF)
- Ministère du Tourisme, de la Culture et du Sport (MTCS)
- Infrastructure Ontario (IO)
- Hydro One Networks Inc.
- Office de la protection de la nature de la vallée Rideau (OPNVR)
- Ministère de la Santé et des Soins de longue durée

Le MEACC et son équipe d'examineurs ont effectué un examen avant l'émission de l'avis de lancement et fourni plusieurs commentaires qui ont depuis été incorporés dans le RPE, par exemple :

- la nécessité de mettre l'accent sur le fait que la réalisation proposée est un projet défini et de le documenter;
- intégrer d'autres détails concernant les incidences potentielles d'une déviation;
- documenter le processus d'addenda approprié;
- étoffer la description de la consultation des Autochtones;
- documenter la façon dont les plans de protection de l'eau de source seront intégrés et
- fournir davantage de directives sur la façon de gérer les sols contaminés et le ruissellement des eaux pluviales.

Le MTO a fourni des commentaires pour les secteurs où le tracé du TLR Ouest est adjacent à l'autoroute 417. Une autre analyse a été effectuée dans les environs du chemin Pinecrest afin de s'assurer que la configuration indiquée dans le RPE ne provoquait pas une file d'attente de véhicules excessive. On a confirmé que les passages inférieurs des bretelles proposés à la hauteur de Pinecrest rétablissaient les bretelles à une géométrie acceptable et que les passages inférieurs à la hauteur du chemin Richmond avaient un dégagement acceptable. On a déterminé qu'un écran visuel sera installé pour la circulation en direction ouest le long du tracé lorsqu'il est à proximité de l'autoroute, et l'occupation des terres du TLR Ouest sera déterminée lors des phases de conception ultérieures, un échéancier acceptable pour les deux parties.

Le MRNF a fourni des commentaires concernant le langage utilisé pour les espèces en péril, plus précisément le noyer cendré et la tortue mouchetée. On a ajouté du texte à la Section 8.4.5.2 afin de tenir compte de la nécessité d'obtenir une approbation en vertu de la *Loi sur les espèces en voie de disparition* et d'effectuer des études sur des espèces précises lors de la conception détaillée et de transmettre les informations obtenues de ces études au MRNF.

Le MTCS a examiné les travaux archéologiques effectués et s'est déclaré satisfait des travaux en cours, ainsi que des engagements pris pour une évaluation archéologique de Phase 2. Le MTCS et l'équipe chargée de l'étude ont convenu qu'une évaluation des répercussions sur le patrimoine sera effectuée pendant le processus d'approbation du gouvernement fédéral pour les structures

patrimoniales identifiées et qu'elle sera coordonnée avec le MTCS et la CCN. Ce calendrier se reflète dans le RPE, et le MTCS en est satisfait.

IO a été consultée afin de vérifier qu'aucune de ses terres aménagées n'était nécessaire pour la mise en œuvre du projet. Cela a été confirmé en consultant son personnel des biens immobiliers et documenté dans le dossier de consultation du RPE.

Palier municipal

Le RPE a été distribué, aux fins d'examen, à un certain nombre d'intervenants municipaux et de services de la Ville d'Ottawa, notamment Santé publique Ottawa, Opérations de circulation, Planification des transports, Esthétique urbaine, Utilisation du sol et des systèmes naturels, Planification du patrimoine, Parcs, Loisirs et Culture, OC Transpo, Hydro Ottawa et l'équipe d'ingénierie préliminaire de l'Étape 2 (Bureau de l'Étape 2).

Le Bureau de l'Étape 2 est responsable des travaux d'ingénierie préliminaire pour l'ensemble du prolongement du TLR proposé à Ottawa – vers l'est, le sud et l'ouest. La Ville a commencé les travaux d'ingénierie préliminaire avant l'achèvement de l'évaluation environnementale afin de respecter l'échéancier de mise en œuvre souhaité. L'échéancier des travaux d'ingénierie préliminaire et de la finalisation de ce RPE a permis au Bureau de l'Étape 2 de partager les enseignements qu'ils ont tirés de la Ligne de la Confédération actuellement en construction et d'examiner le tracé original proposé du RPE plus en détail. Pendant la période d'avis de lancement, le Bureau de l'Étape 2 a modifié plusieurs parties du Plan recommandé, et ces modifications ont été évaluées en fonction du tracé original du RPE. Ces modifications comprennent :

- déplacer le tunnel du train léger pour qu'il passe sous le parc linéaire Byron, plutôt que sous le chemin Richmond, entre les stations Cleary et New Orchard.
- déplacer la station Lincoln Fields vers l'est, à l'extérieur de la plaine inondable;
- modifier la jonction au sud de la station Lincoln Fields pour améliorer la flexibilité opérationnelle;
- modifier l'approche de la station Queensview;
- modifier la déviation du ruisseau Pinecrest près de la station Iris pour améliorer le tracé du train léger et
- déplacer le quai du train léger de la station Bayshore d'environ 25 mètres vers l'est de façon à permettre une future liaison directe avec le centre commercial.

On a déterminé que ces modifications constituaient une amélioration par rapport au tracé original et, à ce titre, elles ont été intégrées afin de s'assurer que la réalisation proposée dans le RPE constitue vraiment la description du projet final.

Ces modifications ont fait l'objet de consultations publiques au cours de la période d'avis de lancement par le biais de trois journées portes ouvertes et sont incorporées au RPE, qui peut maintenant être consulté par le public. Ces activités de consultation sont décrites à la Section 3, les raisons de ces modifications sont décrites à la Section 5, les modifications elles-mêmes sont décrites à la Section 7, les répercussions potentielles sont discutées à la Section 8 et tout nouvel engagement en découlant est décrit à la Section 9.

OC Transpo a fourni des commentaires en matière d'opérations en ce qui concerne l'aménagement des stations et les aires de rassemblement d'autobus. Ces commentaires ont été incorporés au rapport, accompagnés de clarifications en ce qui concerne les correspondances d'autobus locaux et le démantèlement de la station Queensway.

Santé publique Ottawa a demandé de participer aux étapes ultérieures de l'étude en ce qui concerne la qualité de l'air et les répercussions du bruit et des vibrations sur les communautés environnantes, et a demandé à ce que la définition de récepteurs sensibles soit clarifiée dans tout le document. Les Sections 6 et 8 du RPE ont été modifiées en conséquence.

Le personnel de l'Unité de l'utilisation du sol et des systèmes naturels a fourni deux examens détaillés du RPE. Les commentaires du personnel ont été incorporés afin de refléter les pratiques exemplaires actuelles en ce qui concerne le travail qui se fait pour les espèces en péril, l'uniformité dans la façon dont les conditions existantes sont présentées et les mesures d'atténuation les plus appropriées pour la faune, les examens des passages animaliers et la conception des stations. Le personnel était engagé à correspondre avec le MRNF.

Planification du patrimoine a fourni des commentaires sur les propriétés inscrites de la Ville d'Ottawa par rapport aux propriétés désignées en ce qui concerne le patrimoine bâti. Le personnel a fourni des commentaires visant à résoudre les préoccupations soulevées par la MTCS, commentaires qui ont depuis été ajoutés au RPE afin de clarifier les intérêts de la Ville d'Ottawa. Planification du patrimoine jouera un rôle actif dans la réalisation d'une évaluation des répercussions sur le patrimoine au cours des étapes de conception ultérieures.

Les Services des parcs, des loisirs et de la culture ont fourni des commentaires en ce qui concerne les clôtures et les écrans dans les parcs avoisinants et ils ont demandé à participer aux étapes ultérieures de remise en état et à l'élaboration des avis de fermeture temporaire pour la construction.

Hydro Ottawa a offert certains commentaires explicatifs et a attiré l'attention de l'équipe de l'étude sur la nécessité de fournir un accès aux infrastructures à proximité des stations.

Grand public

En raison du grand intérêt du public pour la présente étude, on a décidé qu'il serait approprié de mettre le RPE provisoire à la disposition du public pendant la période d'avis de lancement du processus d'évaluation des projets de transport en commun. Le RPE a été mis à la disposition du public à trois endroits différents et il peut aussi être téléchargé en ligne.

Cela a prolongé de 120 jours la prochaine période d'examen de 30 jours visant à recueillir les commentaires du public et à les incorporer dans la mesure du possible. Le public a participé activement, avec plus de 400 vues/téléchargements uniques du RPE en tout ou en partie et plusieurs examens en personne.

On a reçu de nombreux commentaires, questions et suggestions sur le RPE de la part de particuliers dans le cadre du secteur et du contexte à l'étude. Toute la correspondance est indiquée à l'Appendice B, Annexe XIII. Voici un aperçu de certaines des principales questions soulevées :

- **Raccordement de la station Bayshore et du Transitway Ouest** – La relation entre le prolongement du Transitway Ouest de la station Bayshore à la promenade Moodie (en cours de construction) et les conditions d'accès à la station Bayshore à l'intersection avec Holly Acres a fait l'objet de beaucoup de commentaires de la part de l'Association communautaire de Crystal Beach Lakeview. Par l'entremise d'une correspondance écrite et verbale avec la communauté, des analyses et du contenu supplémentaires figurent désormais dans le RPE afin de démontrer explicitement qu'il n'y a pas de problèmes de qualité de l'air, de bruit ou de vibrations associés au plan recommandé dans ce secteur. Des précisions ont été apportées pour expliquer la relation entre la conception de structure étagée approuvée ultérieurement et le RPE à l'examen et expliquer que le secteur à l'étude a tenu compte de toute nouvelle condition jusqu'à la ligne de correspondance du prolongement du Transitway Ouest (illustrée à la Section 11.1) et que la berme existante ne sera pas compromise à la suite des travaux.
- **Emplacement de l'installation de remisage et d'entretien** – L'association communautaire de Crestview-Meadowlands, plusieurs résidents avoisinants et le Comité responsable du sentier des poètes ont discuté des implications de la construction de l'installation de remisage et d'entretien proposée sur les terres du couloir Woodroffe-Merivale juste au sud de la rue Norice à la hauteur de l'avenue Woodroffe. Les membres de la communauté se sont inquiétés du bruit et des vibrations, ont offert des suggestions

de conception et ont fourni leur préférence quant à l'échéancier des travaux sur le chantier. On a répondu aux questions concernant le bruit et les vibrations, les suggestions de conception ont été transmises à l'équipe de conception détaillée, et la préférence générale en ce qui a trait à l'échéancier a été incorporée lors d'une mise à jour du RPE, qui accorde la priorité à l'agrandissement de l'actuelle installation de la cour Belfast et vise à maximiser la capacité d'entreposage en ligne avant la mise en œuvre de l'installation d'entreposage et d'entretien.

- **Emplacement du tunnel Connaught et de la station New Orchard** – Les communautés de Queensway Terrasse-Nord et de Woodpark ont fourni des commentaires sur la conception du tunnel et de la station et les effets de l'échelonnement de la construction sur leurs quartiers respectifs, notamment en ce qui concerne la perte d'arbres. Les membres et les représentants de chaque communauté ont répondu aux questions sur la construction, et les mesures d'atténuation en ce qui concerne le Rapport sur la conservation des arbres et le Plan d'aménagement paysager ont été expliquées.
- **Questions générales et commentaires éditoriaux** – Un certain nombre de réponses comportaient des commentaires sur le contenu éditorial et sur l'édition. La Ville apprécie grandement ces commentaires, et les modifications ont été intégrées au RPE.

Conclusion

Le RPE Final, reflétant les commentaires reçus des organismes, groupes et particuliers décrits ci-dessus, sera disponible le 29 septembre pour la période d'examen public obligatoire de 30 jours en vertu du processus d'évaluation des projets de transport en commun. Vous pouvez consulter le RPE final sur le site Web du projet : Ottawa.ca/ouesttlr.

Afin d'aider à repérer les modifications dans le document principal, une version avec suivi des modifications et une version finale de chacune des sections principales sont fournies, ce qui devrait faciliter l'examen. Veuillez noter que les commentaires de rédaction, d'édition et de mise en page ne font pas l'objet d'un suivi des modifications, mais ont tout simplement été incorporés dans le document.

Nous apprécions votre intérêt continu pour cette étude qui est essentiel à la réussite globale du projet.

Sincères salutations,



Nelson Edwards

Gestionnaire principal de projet
Direction de la planification des transports - Unité de l'évaluation environnementale

City of Ottawa | Ville d'Ottawa

110 Laurier Avenue West,

Ottawa, Ontario K1P 1J1

613.580.2424 ext./poste 21290