

Résumé

R.1 Contexte

Le Plan directeur des transports (PDT) renferme la vision de la Ville d'Ottawa pour le réseau de transport en commun qui sera achevé d'ici 2031. Le PDT de 2008 prévoyait que la Ville investisse, dans le cadre de l'Étape 1, dans la construction de 20 km de voies et dans l'acquisition de véhicules de train léger, de même que dans la technologie liée au transport en commun rapide par autobus et la construction de voies réservées aux autobus.

Succédant à la construction du premier projet de prolongement de la Ligne de la Confédération (stations Tunney à Blair) qui se terminera en 2018, le projet de prolongement du train léger vers l'ouest permettra d'étendre le service aux stations Baseline et Bayshore. Ce prolongement de la Ligne de la Confédération prévoit l'aménagement d'importants points de correspondance entre le train et les autobus aux stations Baseline et Bayshore, qui sont beaucoup mieux situées que la station Tunney pour remplir une telle fonction. Le prolongement du train léger vers l'ouest devrait doubler la capacité du réseau d'autobus actuel et éliminer environ 450 000 trajets d'autobus par année.

Ce prolongement vers l'ouest constitue un élément important du réseau de transport en commun rapide prévu par la Ville pour offrir un service de transport en commun rapide et fiable aux résidents des secteurs situés à l'ouest et au sud-ouest de la ville. Ces secteurs sont susceptibles de connaître une croissance importante au cours de l'horizon de planification. La population d'Ottawa devrait croître de 23 % entre 2011 et 2031, 79 % de cette croissance étant prévue dans les secteurs urbains situés à l'extérieur de la Ceinture de verdure. Durant cette même période, le nombre d'emplois devrait augmenter de 24 %, 72 % de cette augmentation étant prévue dans les banlieues immédiates et leurs environs. Il faut donc prévoir un réseau efficace, fiable et sécuritaire pour déplacer de plus en plus de personnes des banlieues au secteur central, et vice-versa.

Ainsi, le nombre de trajets en transport en commun dans les banlieues immédiates et leurs environs devrait croître considérablement. La demande des personnes désirant vivre, magasiner et travailler tant au centre-ville que dans leur quartier augmentera dans les secteurs ciblés pour les aménagements axés sur le transport en commun et la densification. L'amélioration de la technologie des transports en commun rapides, comme celle du train léger, soutient ces prévisions en encourageant la croissance et le réaménagement.

Cette croissance démographique coïncide avec l'objectif d'envergure de la Ville en ce qui a trait à la répartition modale pour 2031. En effet, la Ville vise à ce que près de 26 % des déplacements de la période de pointe du matin soient effectués en transport en commun. Il s'agit là d'un objectif ambitieux, surtout si l'on tient compte du fait qu'au cours de cette même période, le nombre total de déplacements en transport en commun devrait croître de 32 %. Le train léger vers l'ouest assurera un niveau de service plus efficace et plus fiable, et améliorera grandement l'expérience des usagers, ce qui contribuera à l'atteinte de cet objectif.

Le prolongement de la ligne de train léger jusqu'à la station Bayshore fait partie de la mise à jour du PDT de 2013 qui devance la construction du train léger entre les stations Lincoln Fields et Bayshore; à

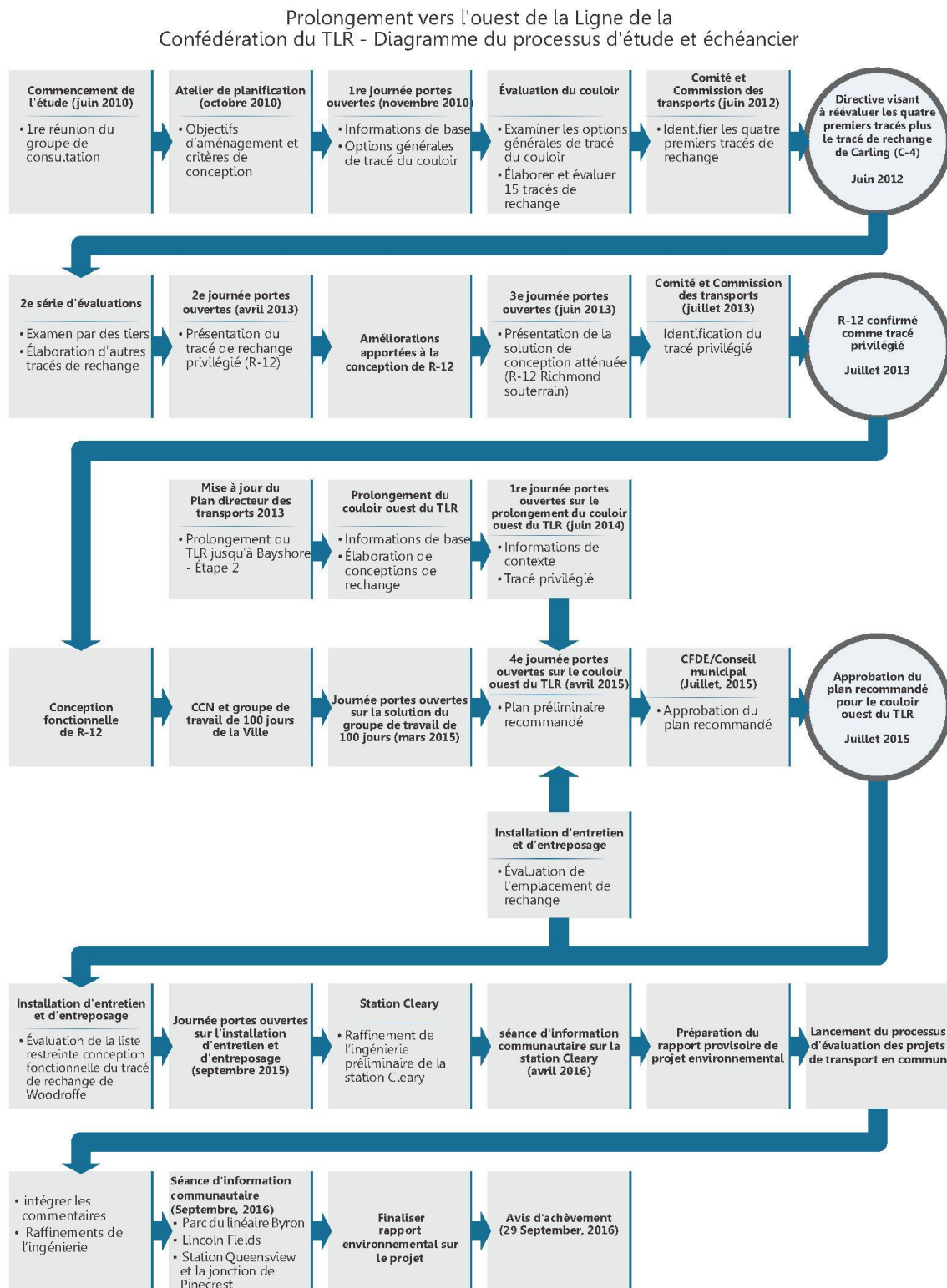
l'origine, le PDT prévoyait la construction d'un nouveau point de correspondance au transport en commun rapide par autobus (TCRA) à l'ouest du secteur à l'étude. Le prolongement jusqu'à la station Bayshore comprend la construction de deux nouvelles stations (Pinecrest et Queensview) et le réaménagement de la station Bayshore en point de correspondance entre le train léger et les autobus qui desserviront les communautés encore plus à l'ouest. Le projet de prolongement vers l'ouest (ainsi que le prolongement de la Ligne de la Confédération vers l'est et celui de la Ligne Trillium) constitue l'Étape 2 du PDT de 2013, qui consiste en d'importants travaux d'expansion du réseau de train léger d'Ottawa. Cette étape remplace celles originellement prévues en 2008 dans le PDT pour les projets d'infrastructure du réseau de transport en commun qui s'échelonnaient jusqu'en 2031.

Le tracé, la technologie et la conception du train léger vers l'ouest seront compatibles avec la technologie et les activités de la Ligne de la Confédération, mais seront complètement distincts du système de transport rapide pour éviter l'incompatibilité des véhicules. Le train léger vers l'ouest contribuera à améliorer les opérations du transport en commun, puisqu'il sera séparé de la circulation, et aura une capacité accrue, ce qui permettra de répondre aux besoins quant au nombre d'usagers prévus dans ce secteur du réseau de transport en commun rapide jusqu'en 2031 et pour les années qui suivront.

Dans le cadre du rapport environnemental sur le projet (REP) de prolongement du train léger vers l'ouest, différents sites potentiels ont été évalués pour l'aménagement d'une installation d'entretien et de remisage. Ce type d'installation est indispensable à l'exploitation sécuritaire du système de train léger. Comme les autobus, les véhicules de train léger requièrent un entretien régulier en vue d'assurer la fiabilité du service, la sécurité des opérations et le nettoyage quotidien. L'installation servira aussi de zone d'attente pour les véhicules lorsqu'ils ne sont pas utilisés afin de les protéger du vandalisme et des intrusions.

Conformément au *Processus d'évaluation des projets de transport en commun en Ontario*, qu'établit le Règlement de l'Ontario 231/08, le REP a été réalisé et rendu public. Dans le cadre du processus d'évaluation, il sera transféré dans les dossiers publics aux fins d'examen et de rétroaction avant que le ministère de l'Environnement et de l'Action en matière de changement climatique (MEACC) ne l'approuve. Si certaines questions relevant du gouvernement provincial ne peuvent être résolues, une opposition écrite peut être soumise à l'examen du ministre de l'Environnement et de l'Action en matière de changement climatique. Le REP a été élaboré au terme d'un long processus d'étude rigoureux et complexe, présenté à la Figure I.

Figure i : Processus d'étude et échancier du prolongement du train léger vers l'ouest



R.2 Évaluation des options

Tracé de la Ligne de la Confédération ouest

Dans le PDT de 2008, le prolongement du train léger vers l'ouest, de la station Bayview à la station Baseline, était désigné comme étant la prochaine étape de mise en œuvre du train léger, une fois les travaux sur la Ligne de la Confédération (du chemin Blair au pré Tunney) terminés. À la suite de l'évaluation de nombreux couloirs proposés pour le projet, quatre couloirs au nord du secteur à l'étude ont été retenus pour faire l'objet d'une analyse plus poussée. L'avenue Carling n'a pas été retenue comme couloir principal en raison de ses faibles résultats par rapport aux critères établis dans le cadre du processus d'évaluation environnementale.

Cependant, à la demande du Conseil, d'autres analyses ont été menées pour l'avenue Carling; le tracé privilégié était soutenu par la planification de longue date de la Commission de la capitale nationale (CCN) et de la Ville d'Ottawa. L'équipe chargée de l'étude s'est penchée sur une série d'éléments, y compris sur l'élaboration d'un tracé moins coûteux, mais l'avenue Carling n'a finalement pas obtenu d'aussi bons résultats que les quatre meilleurs couloirs proposés. Au vu des commentaires et de l'analyse, le couloir de l'avenue Carling a été écarté de l'étude.

Les quatre couloirs retenus, ainsi que l'utilisation de critères précis concernant les coûts d'immobilisation, ont mené à d'autres solutions plus travaillées, desquelles ont découlé trois nouveaux couloirs potentiels. Ces solutions retravaillées ont également été étudiées, et c'est le souterrain du chemin Richmond (R-12) qui a obtenu les meilleurs résultats, puisqu'il comporte peu de répercussions sur les espaces verts de la promenade Sir John A. Macdonald et du parc linéaire Byron, qu'il répond aux objectifs à long terme pour le transport en commun rapide en satisfaisant tant aux besoins de la région qu'à ceux de la ville, qu'il s'intègre bien au futur réseau de transport en commun, et qu'il a été jugé abordable. Les changements apportés récemment à la conception auront pour effet d'augmenter l'impact à court terme, mais l'espace consacré au parc se trouvera amélioré à la fin des travaux.

Dans le cadre du PDT de 2013, deux nouveaux éléments ont été ajoutés au projet : le prolongement du train léger vers l'ouest, de la station Lincoln Fields à la station Bayshore, sur le tracé approuvé pour le couloir du Transitway Ouest, et la possibilité d'aménager une deuxième installation d'entretien et de remisage pour répondre aux besoins à long terme du réseau de l'Étape 2. Puisque le prolongement jusqu'à Bayshore avait déjà été étudié, les nouvelles options consistaient à préciser l'emplacement des stations, à apporter des changements mineurs au tracé et à peaufiner l'aménagement du point de correspondance entre le transport en commun rapide par autobus et le train léger à Bayshore. Un processus d'évaluation distinct a été mené pour les 19 sites potentiels pour l'installation d'entretien et de remisage, après quoi le site situé au nord du chemin de fer du Canadien National (CN), entre Merivale et Woodroffe, au sud de la station Baseline, a été sélectionné.

Vers la fin de 2014, la CCN et la Ville ont demandé à un groupe de travail de 100 jours d'examiner la solution privilégiée entre les stations Dominion et Cleary pour répondre aux inquiétudes soulevées par la CCN quant au non-respect de ses conditions sur l'utilisation de la promenade

Sir John A. Macdonald. Les hypothèses principales ont été réexaminées, et une nouvelle solution s'est dégagée de ce processus, soit la modification du tracé de la promenade au-dessus des installations du train léger, ce qui réduira les répercussions dans le secteur et libérera de l'espace au nord de la promenade pour améliorer le parc au bord de l'eau.

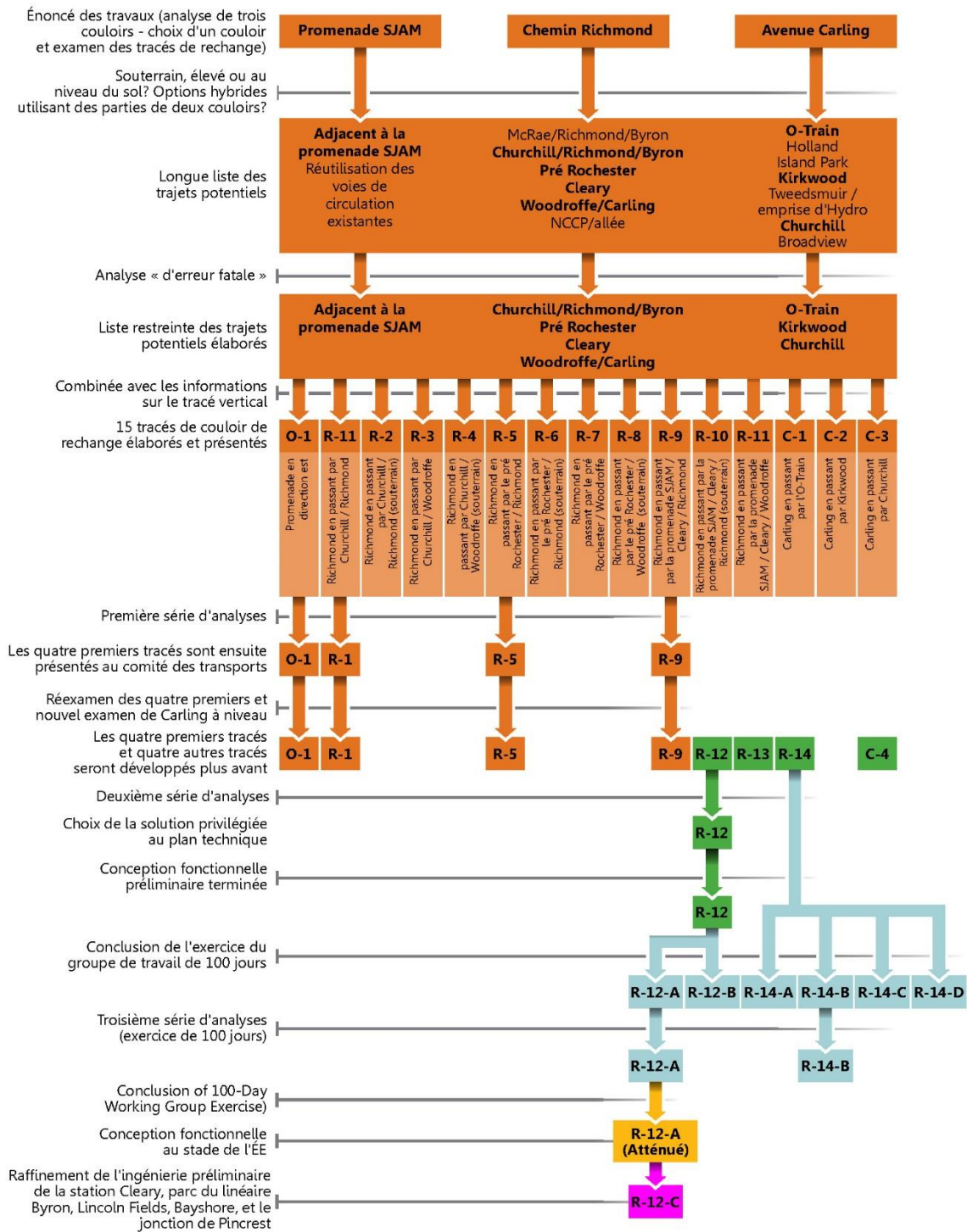
Un nouveau concept a ainsi été retenu. La Ville a donc entamé la conception fonctionnelle afin de peaufiner le concept. Les résultats de cette étape sont présentés à la section 7 du rapport. L'équipe de l'ingénierie préliminaire de la Ville a conçu une autre amélioration à la station Cleary, qui positionnera la station à la diagonale à travers le site du centre commercial linéaire au 747, chemin Richmond. Cette amélioration figure dans le tracé final documenté dans le rapport sous la désignation R-12-C.

Le schéma qui suit (Figure II) résume le processus d'évaluation entrepris pour la sélection d'un nouveau tracé; de plus amples détails sont disponibles dans le REP.

L'équipe responsable des travaux d'ingénierie préliminaire de la Ville a constaté plusieurs améliorations supplémentaires qui augmenteront la flexibilité opérationnelle, réduiront les coûts et diminueront les répercussions. Ces modifications peuvent prendre les formes suivantes :

- Modifier la station Cleary, de façon à ce qu'elle soit en diagonale par rapport au site du centre commercial linéaire au 747, chemin Richmond.
- 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.
- 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.

Figure ii : Schéma du processus d'évaluation



Installation d'entretien et de remisage

Une installation d'entretien et de remisage est indispensable à l'exploitation sécuritaire du système de train léger. L'installation de la Ligne de la Confédération actuellement en construction sur le chemin Belfast, près du garage d'autobus de Saint-Laurent, sera suffisante pour accueillir le parc de véhicule initial et permettra une certaine expansion. Toutefois, au fur et à mesure que le parc s'agrandira au rythme du prolongement de l'Étape 2 et de l'augmentation du nombre d'usagers prévue dans le PDT, il sera nécessaire de construire une autre installation pour entretenir les véhicules supplémentaires.

Différents sites ont été ciblés pour l'aménagement d'une deuxième installation le long de la Ligne de la Confédération. Des critères d'évaluation ont été établis en fonction de quatre aspects principaux, soit les caractéristiques de l'emplacement, l'exploitation de l'installation, l'exploitation du réseau et les coûts.

Dix-neuf (19) sites potentiels ont été retenus et évalués. Les six (6) meilleurs emplacements ont fait l'objet d'une autre évaluation, dont les résultats sont résumés dans le Tableau I qui suit. Plus la note attribuée au site est élevée, plus celui-ci convient à l'aménagement de l'installation d'entretien et de remisage. Le site de l'avenue Woodroffe et l'agrandissement de l'installation du chemin Belfast ont obtenu les meilleurs résultats.

Tableau i : Résumé de l'évaluation comparative

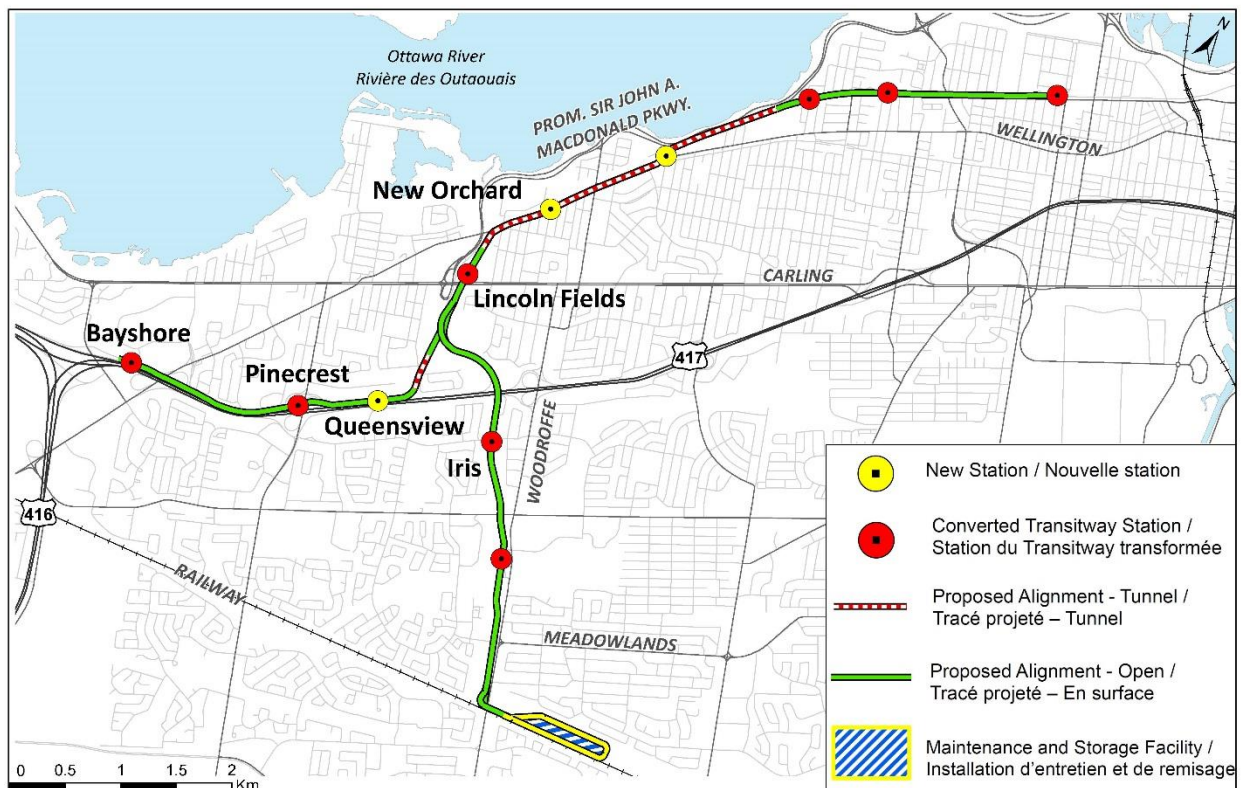
	Woodroffe	Holly Acres	Pineview	Belfast	Promenade Aviation	Jeanne d'Arc
Caractéristiques de l'emplacement	15	12	8	14	9	11
Exploitation de l'installation	10	12	10	10	9	9
Exploitation du réseau	7	2	4	8	6	2
Coûts	7	3	6	5	5	5
Total	39	29	28	37	29	27

R.3 Plan recommandé

L'élaboration du plan recommandé s'appuie sur les solutions retenues, qui sont présentées à la section 5.0 du REP. Le plan comprend les éléments principaux suivants, illustrés à la Figure III :

- Tracé de 13 km de rails – 9 km entre les stations Tunney et Baseline, et 4 km entre la jonction de Pinecrest et la station Bayshore. C'est à cette jonction que les rails se séparent pour former deux nouvelles voies au sud de la station Lincoln Fields. Les anciennes installations du transport en commun rapide par autobus seront transformées pour l'aménagement de 9 km sur 13; la Ville entreprendra la construction des 4 km restants. Le tracé du train léger comprend des voies sous le niveau du sol (tranchée ou tunnel) et au niveau du sol, ainsi que des voies de guidage surélevées.
- Construction ou transformation de dix stations de transport en commun rapide.
- Modification d'une station (Tunney).
- Fermeture d'une station (Queensway).
- Construction d'une installation d'entretien et de remisage au sud de la station Baseline.

Figure iii : Tracé du train léger vers l'ouest



Le tracé proposé, l'emplacement des stations et l'installation d'entretien et de remisage sont décrits plus en détail à la section 7.2. Le plan recommandé est le fruit d'une conception fonctionnelle dans le cadre de laquelle ont été établis le tracé des infrastructures, les exigences foncières, les répercussions générales et les coûts estimatifs pouvant être mesurés dans l'évaluation des effets, et assortis de mesures d'atténuation au besoin. Il est prévu qu'une

approche semblable à celle utilisée pour le projet de la Ligne de la Confédération soit adoptée pour réaliser le projet, et que la Ville cherche un partenaire du secteur privé à qui elle attribuera la responsabilité de la conception plus spécialisée, ainsi que de la construction et de l'entretien; la Ville sera quant à elle responsable des activités quotidiennes du réseau de train léger. Le tracé, décrit dans la section qui suit, est illustré en détail dans le plan de conception fonctionnelle qui se trouve à la section 11.

Tracé du train léger

Le projet comprend quatre tronçons principaux :

- de la station Tunney à l'est de la station Dominion, où le Transitway actuel sera transformé;
- de la station Dominion à l'ouest de la station New Orchard, où une nouvelle emprise sera créée;
- le couloir du ruisseau Pinecrest, où le Transitway actuel sera transformé;
- le prolongement jusqu'à Bayshore, où le couloir du Transitway sera construit jusqu'à la station Pinecrest et le tronçon restant sera transformé jusqu'à la station Bayshore.

Station Tunney à l'est de la station Dominion

Débutant immédiatement à l'ouest de la station Tunney (terminus de la Ligne de la Confédération initiale), le tracé du train léger suivra le couloir actuel du TCRA, situé dans une tranchée parallèle au nord de la rue Scott. Une station (Westboro) sera transformée pour qu'y soient aménagés les quais du train léger au niveau inférieur (du Transitway); les autobus du secteur auront toujours accès aux quais du niveau supérieur. Les quais d'autobus temporaires de la station Tunney seront fermés.

Station Dominion à l'ouest de la station New Orchard

La station Dominion, située complètement à l'ouest de la tranchée du Transitway, sera entièrement reconstruite un peu plus loin que son emplacement actuel pour que la géométrie de la voie puisse se prolonger sur le couloir de la promenade Sir John A. Macdonald. En raison de l'escarpement, le tracé se poursuivra au-delà de la station Dominion par une courte tranchée ouverte, puis dans un tunnel situé en dessous des voies réaménagées en direction est. Le tracé du train léger passera dans le couloir de la promenade Sir John A. Macdonald sur environ 1,2 km dans un tunnel à tranchée couverte jusqu'à l'est de l'avenue Cleary, où une nouvelle station (Cleary) sera aménagée sous le site du centre commercial linéaire au 747, chemin Richmond, au milieu de la transition en courbe en S vers le parc linéaire Byron. À l'ouest de la station Cleary, le tracé continuera sous le parc linéaire Byron jusqu'à une nouvelle station aménagée à côté de l'intersection du chemin Richmond et de l'avenue New Orchard. À l'ouest de cette avenue, la tranchée couverte du train léger tournera graduellement et passera sous le chemin Richmond et une partie du parc McEwen avant d'entrer dans le couloir du ruisseau Pinecrest au sud du chemin Richmond.

Couloir du ruisseau Pinecrest

Au sud du chemin Richmond, le tracé du train léger remontera à la surface du sol et entrera à la station Lincoln Fields, déplacée et reconstruite à l'est du Transitway existant, avec le nouveau

passage inférieur de l'avenue Carling. Au sud de la station Lincoln Fields, le tracé se divisera à la jonction de Pinecrest : l'une des voies continuera le long du couloir du ruisseau Pinecrest, sur le Transitway Sud-Ouest actuel (qui sera transformé pour accueillir le train léger) et rejoindra la station Iris réaménagée en passant par le tunnel construit au sud du chemin Baseline. Le tracé du train léger se terminera à la station Baseline. De l'information sur l'aménagement de la jonction est fournie ci-dessous.

Prolongement jusqu'à la station Bayshore

À partir de la jonction de Pinecrest, le tracé traversera le ruisseau Pinecrest avant d'entrer dans un tunnel qui l'amènera à passer sous l'avenue Connaught et à contourner le garage d'autobus d'OC Transpo. Il regagnera le niveau du sol sur la propriété d'OC Transpo, puis suivra l'autoroute 417 (le Queensway) du côté nord; une nouvelle station sera aménagée à l'extrémité est de la promenade Queensview. Le tracé se poursuivra du côté nord du Queensway et passera sous les bretelles d'accès et de sortie de l'autoroute et sous le chemin Pinecrest avant d'entrer à la toute nouvelle station Pinecrest, qui sera située du côté ouest du chemin. À l'ouest de celui-ci, le tracé empruntera le couloir du TCRA, qui sera converti pour accueillir le train léger. Le tracé prendra fin à la station Bayshore, située à l'ouest du chemin Richmond.

Tranchées couvertes

Trois tranchées couvertes sont proposées dans le cadre du projet. Deux d'entre elles devront être construites, tandis que la troisième existe déjà, mais devra être adaptée au train léger.

La première tranchée s'étendra de la station Dominion à un portail du couloir du ruisseau Pinecrest, au sud du chemin Richmond. Elle consistera en deux caissons, formant probablement une tranchée couverte; deux stations intermédiaires seront aménagées sous le niveau du sol aux avenues Cleary et New Orchard.

La deuxième tranchée, située à la station Baseline, a déjà été partiellement construite à l'occasion d'un projet distinct entrepris en collaboration avec le Collège Algonquin. Les travaux seront terminés dans le cadre du présent projet.

La troisième tranchée sera située le long du prolongement de Bayshore sur environ 300 mètres, de l'ouest du ruisseau Pinecrest à l'ouest de l'avenue Connaught.

Stations

Au total, le projet de prolongement du train léger vers l'ouest comprend la construction ou le réaménagement de 10 stations.

- Westboro – station d'autobus qui sera réaménagée en vue d'accueillir le train léger;
- Dominion – station d'autobus qui sera déplacée et reconstruite pour répondre aux besoins du train léger;
- Cleary – nouvelle station de train léger;
- New Orchard – nouvelle station de train léger;

- Lincoln Fields – station d'autobus qui sera déplacée et reconstruite pour répondre aux besoins du train léger;
- Iris – station d'autobus qui sera déplacée et reconstruite pour répondre aux besoins du train léger;
- Baseline – station d'autobus qui sera déplacée et reconstruite pour répondre aux besoins du train léger;
- Queensview – nouvelle station;
- Pinecrest – station d'autobus qui sera déplacée et reconstruite pour répondre aux besoins du train léger;
- Bayshore – station d'autobus qui sera réaménagée en vue d'accueillir le train léger.

De plus, le terminus d'autobus temporaire situé à la station Tunney (terminus de la Ligne de la Confédération initiale) demeurera en service jusqu'à ce que le TLR Ouest soit opérationnel, ensuite, elle sera démantelée ou reconçue afin que sa taille soit mieux adaptée pour accueillir les transferts nord-sud, et les terrains ainsi libérés seront restaurés. Les modifications apportées au terminus d'autobus de la station Tunney découleront des consultations avec les TPSGC et tiendront compte des demandes futures de transport en commun. Finalement, la station Queensway sera éliminée, puisque les résidents du secteur pourront utiliser les stations Queensview (à venir) et Iris.

Le concept des stations prévoit :

- un décor et une atmosphère semblables aux autres stations de la Ligne de la Confédération;
- un accès sécuritaire, efficace et accessible au transport en commun rapide;
- des liaisons cyclables et piétonnières avec les quartiers voisins;
- un caractère s'harmonisant avec celui des zones résidentielles et des espaces verts du secteur;
- le respect de la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (LAPHO), le Code du bâtiment et des normes de conception accessible de la Ville d'Ottawa, ainsi que la mise en œuvre de mesures d'accessibilité supplémentaires.

Voici la station Westboro, à titre d'exemple du concept des stations du projet de prolongement vers l'ouest de la Ligne de la Confédération.

Figure iv : Exemple du concept des stations



Installation d'entretien et de remisage

L'installation d'entretien et de remisage proposée est un élément essentiel du projet, puisqu'elle permettra :

- d'entreposer et d'entretenir certains véhicules utilisés sur la Ligne de la Confédération (conjointement avec l'installation en construction sur le chemin Belfast dans le cadre du projet initial);
- d'avoir une deuxième installation pour le nettoyage et l'entretien léger des véhicules;
- de réserver l'installation de Belfast aux entretiens lourds du réseau de train léger.

L'entretien des trains est crucial pour conserver la garantie du constructeur de véhicules, réduire les coûts de fonctionnement à long terme et garantir la sécurité et la fiabilité du réseau.

L'installation sera composée des éléments suivants :

- un bâtiment principal abritant les bureaux administratifs, la zone d'accès des employés, les salles de réunion et le matériel antipollution;
- une cour d'entreposage fermée à l'abri des intempéries;
- des zones de réparation destinées à l'entretien léger des véhicules;
- un atelier comprenant outils et équipements spécifiques pour divers types de véhicules;
- une zone consacrée au nettoyage intérieur des voitures de train;
- un poste de lavage pour l'extérieur des trains;
- un poste électrique qui servira de source locale d'électricité pour l'installation et les trains;
- des boucles de demi-tour permettant d'utiliser les véhicules à partir des deux extrémités et d'en assurer une usure similaire.

Des voies ferrées supplémentaires seront disponibles à l'installation pour pouvoir y déplacer les trains en cas de défaillance des véhicules ou du réseau.

Le site pour l'installation d'entretien et de remisage a été sélectionné en fonction des critères suivants :

- caractéristiques de l'emplacement (topographie, niveau du sol, compatibilité à l'utilisation du sol, possibilité d'agrandissement et facteurs environnementaux);
- exploitation de l'installation (boucles de demi-tour, voies supplémentaires, efficience de l'aménagement et services municipaux);
- exploitation du réseau (qualité de la desserte avec la ligne, efficacité de la voie de transport de marchandises et accès à celle-ci);
- coûts (coûts d'immobilisation, de fonctionnement, d'entretien et d'acquisition, et droits de propriété).

Le site choisi pour l'installation (voir la Figure V à la page suivante) occupe la portion ouest des terrains vacants situés au nord des voies ferrées du CN, entre Woodroffe et Merivale. L'installation sera construite à l'extrémité ouest des terrains adjacents à l'avenue Woodroffe; la voie passera au-dessus de l'avenue et tournera vers le nord pour aller rejoindre l'extrémité sud de la station Baseline, et l'installation sera accessible aux piétons et aux automobilistes à partir de Woodroffe. L'installation servira au nettoyage et à l'entretien léger quotidien ainsi qu'à l'entreposage des véhicules de train léger; elle comportera également un stationnement et des salles de formation pour les employés. Il sera en outre possible d'y entretenir les rails, les signaux, le système de suspension caténaire, les réseaux électriques et de communications ainsi que les structures de la Ligne de la Confédération. De ces activités, l'entreposage et la gestion des rails et du matériel pour les plateformes de la voie seront les plus apparentes. Des rails, des traverses, du ballast et différents matériaux seront empilés sur le site; les véhicules spécialisés pour retirer ou installer certains éléments seront également conservés sur les lieux.

Le site sera aussi doté d'une installation pour le nettoyage et l'entretien léger. On y effectuera le nettoyage quotidien de l'intérieur et de l'extérieur des véhicules, les petites réparations et les travaux d'entretien mineurs. L'entretien lourd des véhicules, comme l'application d'une nouvelle couche de peinture, l'entretien des moteurs et des systèmes de chauffage et de climatisation ainsi que le profilage, le remplacement et la réparation des roues, sera réalisé à l'installation de Belfast.

Le site sera camouflé grâce à la conception et à l'emplacement des bâtiments ainsi que des aires de travail extérieures, mais aussi grâce à la construction d'un talus et d'un écran antibruit. La zone tampon isolera le site des quartiers voisins; c'est là que sera aménagé le sentier d'est en ouest, au nord de l'installation. Ce sentier fait partie du Plan sur le cyclisme de 2013 de la Ville.

La Ville a déterminé qu'elle a la capacité d'agrandir l'installation de Belfast et de remiser les trains à Baseline et ailleurs, ce qui repoussera la nécessité de mettre en oeuvre l'installation d'entretien et de remisage de Woodroffe. Bien que l'installation sera nécessaire à long terme, des efforts seront déployés pour repousser ce moment.

Figure v : Vue vers l'est de l'installation d'entretien et de remisage



Comité des finances et du développement économique

Le lundi 29 juin 2015, le Comité des finances et du développement économique a approuvé les plans de l'Étape 2, soit le tracé complet du prolongement de la ligne de train léger vers l'ouest, depuis la station Tunney jusqu'aux stations Baseline et Bayshore, le site retenu pour l'installation d'entretien et de remisage, le tracé pour le prolongement de la ligne vers l'est, de la station Blair à la station du chemin Trim, ainsi que le prolongement de la Ligne Trillium vers le sud. Trente intervenants ont fait part de leurs réserves ou de leur soutien au Comité. De ce nombre, 15 ont communiqué leurs réserves, leurs demandes ou leur appui à l'égard du prolongement du train léger vers l'ouest. Les demandes officielles ainsi que la documentation du Comité sont reproduites à l'annexe B.

Le Comité des finances et du développement économique a entre autres recommandé au Conseil (les recommandations complètes peuvent être consultées à l'annexe B) :

- d'approuver la conception fonctionnelle de l'Étape 2 du projet de train léger;
- de déléguer au directeur municipal et au maire l'autorité de discuter avec les gouvernements provincial et fédéral du financement de l'Étape 2;
- de demander au personnel de réaliser l'évaluation environnementale de l'Étape 2 et de rédiger les documents connexes, en fonction de la conception fonctionnelle, et de soumettre les rapports d'étude environnementale conformément au Règlement de l'Ontario 231/08 sur le transport en commun.

Conseil municipal

Le mercredi 8 juillet 2015, le Conseil municipal d'Ottawa a approuvé à l'unanimité les plans de l'Étape 2, notamment le tracé du prolongement vers l'ouest du train léger. Les recommandations du Comité et l'ordre du jour sont présentés à l'annexe B, mais en voici quelques faits saillants :

- approbation du plan de conception fonctionnelle de l'Étape 2 du projet de train léger;
- délégation de l'autorité au directeur municipal et au maire de discuter avec les gouvernements provincial et fédéral du financement de l'Étape 2;
- réalisation de l'évaluation environnementale de l'Étape 2 et rédaction des documents connexes, en fonction de la conception fonctionnelle, et soumissions des rapports d'étude environnementale sur le plan de conception fonctionnelle de l'Étape 2, conformément au Règlement de l'Ontario 231/08 sur le transport en commun.

Exigences foncières

La majeure partie du tracé et des stations du train léger seront situés sur l'emprise actuelle du Transitway, ou sous celle des voies publiques. À quelques endroits, il sera nécessaire d'acquérir des propriétés fédérales pour l'aménagement du nouveau tracé, de stations ou d'installations temporaires. La Ville devra également acquérir certaines propriétés privées. En effet, plusieurs terrains, en partie ou en entier, n'appartenant pas à la Ville sont nécessaires pour la réalisation du projet, soit :

- Deux propriétés à l'est de Cleary (là où le tracé passe de la promenade Sir John A. Macdonald au chemin Richmond). Voici les adresses :
 - 727, chemin Richmond (0,01 ha, aucun déplacement de structure nécessaire) et
 - 747, chemin Richmond (0,24 ha, le centre commercial linéaire existant sera détruit)
- une propriété sur le chemin Richmond et l'avenue McEwen, à l'endroit où la voie s'éloignera du chemin Richmond pour se diriger vers le couloir du ruisseau Pinecrest (1181, chemin Richmond, 0,09 ha, structure ou terrain complet nécessaire);
- quatre propriétés situées du côté sud de la promenade Queensview, entre le chemin Pinecrest et le garage de Pinecrest d'OC Transpo, soit :
 - 2680, promenade Queensview (0,12 ha),
 - 2670, promenade Queensview (0,16 ha) (propriété municipale),
 - 2650, promenade Queensview (0,22 ha),
 - 2600, promenade Queensview (0,53 ha),

Les travaux ne semblent pas nécessiter le déménagement d'entreprises, mais plutôt l'acquisition de parties de terrains. Ces parcelles avaient été ciblées en 1996 dans le cadre de l'évaluation environnementale pour le prolongement du Transitway vers l'ouest; toutefois, certains ajustements aux exigences foncières s'avéreront nécessaires pour répondre aux besoins du train léger;

- une partie de la propriété du centre commercial Bayshore au terminus, c'est-à-dire au total, 0,21 ha, qui ne touchent toutefois pas aux bâtiments du centre commercial. Il s'agit donc d'acquérir seulement une partie du terrain.

La Ville avait déjà acquis trois terrains de l'avenue Connaught pour le Transitway Ouest afin de construire un tunnel entre le couloir du ruisseau Pinecrest et le côté nord de l'autoroute 417, à côté du garage d'autobus de Pinecrest.

Pour le prolongement de la ligne jusqu'à Bayshore, la Ville aura besoin des terrains du ministère des Transports de l'Ontario, où se trouve l'échangeur de l'autoroute 417 et du chemin Pinecrest. Le tracé et les répercussions sur la propriété du Ministère ont été abordés, et la cession des terres sera effectuée parallèlement à la conception.

De plus, l'acquisition de petites portions de propriétés privées sera peut-être nécessaire près de la station Bayshore pour faciliter la circulation des autobus. Ces terrains avaient déjà été ciblés dans le cadre de l'étude d'évaluation environnementale pour le prolongement du Transitway vers l'ouest (de la station Bayshore à la promenade Moodie).

De nombreux terrains de la CCN seront nécessaires pour les tronçons prévus le long de la promenade Sir John A. Macdonald et ceux du couloir du ruisseau Pinecrest. Le protocole d'entente, élaboré à la fin de l'évaluation du tracé par le groupe de travail de 100 jours en mars 2015, dresse le cadre des discussions pour l'acquisition des terrains. Les exigences foncières pour l'aménagement de l'installation d'entretien et de remisage ont également été traitées; la section qui suit en fait état. Les plans des propriétés, les cessions potentielles et la valeur des propriétés se préciseront lors du processus d'ingénierie préliminaire.

Le site retenu pour l'installation d'entretien et de remisage occupe environ 16,2 hectares de la portion ouest du terrain vacant situé entre Merivale et Woodroffe, au nord du couloir ferroviaire du CN. Actuellement, cette propriété appartient à la CCN, qui l'a toutefois désignée comme étant non essentielle à son mandat. La voie ferrée menant à l'installation sera principalement située sur les terrains de la Ville prévus pour le prolongement à venir du réseau de transport en commun jusqu'à Barrhaven ou sur les terrains boisés municipaux, à l'ouest de Woodroffe et au sud de Tallwood.

R.5 Évaluation des effets sur l'environnement

Le jugement et l'expérience professionnels ainsi que les pratiques exemplaires de planification sont à la base de la détermination des effets sur l'environnement et des mesures d'atténuation. L'évaluation s'appuyait principalement sur la comparaison de l'environnement, avant, pendant et après les travaux. Des experts de l'environnement naturel, du bruit, de la qualité de l'air, des vibrations, du patrimoine bâti et de la contamination de l'environnement ainsi qu'en archéologie et en géotechnique ont été consultés.

L'éventail de facteurs à prendre en considération lors de l'évaluation comprend les conditions et les indicateurs environnementaux présentés dans le Tableau II.

Tableau ii : Conditions actuelles à considérer

Conditions actuelles	Éléments à considérer
Environnement social	Politiques d'aménagement Utilisation du sol Droits de propriété Patrimoine culturel (patrimoine bâti et ressources archéologiques) Caractérisation du paysage Qualité de l'air, bruit et vibrations Points de vue et panoramas (lorsqu'ils sont protégés)
Environnement routier	Réseaux routier et de transport en commun actuels Réseaux cyclables et piétonniers actuels
Infrastructures et services publics	Réseau de distribution d'eau Égouts sanitaires et unitaires Égouts pluviaux Structures Hydro One et Hydro Ottawa Gaz naturel
Conditions économiques	Entreprises et autres utilisations du sol Budget municipal
Environnement naturel	Eaux de surface Environnement aquatique Environnement terrestre Éléments du patrimoine naturel Faune Espèces en péril
Environnement physique	Conditions géophysiques Pentes et ravins Hydrogéologie Contamination et matières dangereuses Registres de puits

Mesures d'atténuation intégrées

Dans le cadre de l'évaluation, l'expression « mesures d'atténuation intégrées » désigne les actions ou les caractéristiques de conception intégrées aux étapes de préparation, de construction et d'exploitation ayant pour objectif de réduire l'importance ou la gravité des effets du projet sur l'environnement. Ces mesures peuvent prendre la forme de plans de surveillance élaborés avant le début des travaux, de caractéristiques de conception ou de recommandations générales pour le site.

Voici quelques exemples de mesures d'atténuation intégrées :

- Plan d'intervention d'urgence
- Plan de gestion des déchets de construction
- Plan de communications publiques
- Plan d'éclairage
- Étude géotechnique
- Gestion des matériaux contaminés
- Plan de santé et de sécurité au travail
- Plan d'intervention et d'action en cas de déversement

Des études géotechniques préliminaires ont été menées pour le tracé proposé ainsi que pour le site de l'installation d'entretien et de remisage et la voie y menant. De nouvelles études géotechniques devront être réalisées pendant l'étape de conception détaillée afin de confirmer les conditions des eaux souterraines et du sous-sol ainsi que les effets potentiels au fur et à mesure que le tracé du train léger se précisera. L'évaluation des fondations sera nécessaire pour la conception de nouvelles structures et le prolongement possible des ponceaux.

- Échéancier des travaux

Tous les travaux devront se faire en dehors de certaines périodes en fonction de la faune du secteur. La planification des travaux devra entre autres tenir compte des éléments suivants :

- la présence d'oiseaux nicheurs (*Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*);
- le déplacement de poissons lors de travaux dans les étendues d'eau (*Loi sur les pêches*);
- la saison de reproduction des chauves-souris (*Loi sur les espèces en voie de disparition*);
- l'auto-évaluation des pêches.

Mesures d'atténuation particulières

Après l'évaluation des effets potentiels, des mesures d'atténuation particulières pour des sites précis ont été prévues. La plupart du temps, ces mesures suffisent à réduire les effets négatifs potentiels à un niveau non significatif ou négligeable. Elles comprennent notamment la réhabilitation environnementale et le réaménagement des secteurs endommagés.

Voici quelques exemples des mesures d'atténuation particulières :

- Évaluation de conservation du patrimoine
- Plan de gestion de la circulation
- Opérations du transport en commun
- Plan de protection de l'environnement
- Évaluation environnementale
- Rapport sur la conservation des arbres
- Plan de compensation des habitats du poisson pour la déviation du ruisseau Pinecrest
- Recensement du noyer cendré
- Surveillance et évaluation archéologique supplémentaires
- Plan d'aménagement paysager, en collaboration avec la CCN, qui tient compte du paysage façonné par l'homme

- Bruit

L'entrepreneur devra mettre au point une stratégie d'atténuation du bruit, dans la mesure du possible, en respectant les limites fixées dans les publications NCP-115 et NCP-118 du ministère de l'Environnement et de l'Action en matière de changement climatique (MEACC) et dans le *Règlement sur le bruit* de la Ville d'Ottawa. Conformément à l'évaluation des effets de la qualité de l'air, du bruit et des vibrations (Annexe H, appendice II), de nouvelles évaluations des sources de bruit stationnaire, en particulier pour l'installation d'entretien et de remisage et les stations de correspondance des autobus, doivent être réalisées pour établir les exigences et la portée des mesures d'atténuation possibles.

Les évaluations des effets du bruit n'ont rien révélé en ce qui concerne la solution choisie. Les effets des sources de bruit stationnaire, par exemple pour les stations de correspondance et l'installation d'entrepôt et de remisage, seront évalués lors des prochaines étapes de conception. Les pratiques de la Ligne de la Confédération (actuellement en construction), par exemple, les plaques isolées et les rails à soudage continu, seront mises en place comme le veut une bonne planification.

- Vibrations

L'entrepreneur devra élaborer une stratégie pour répondre aux exigences des publications NPC-119 et NPC-207 sur les vibrations du MEACC, dans la mesure du possible.

Même si l'évaluation des effets des vibrations n'a pas soulevé de répercussions importantes, d'autres études devraient être réalisées pour confirmer les résultats avant la conception détaillée et pour veiller au respect des pratiques exemplaires. Une étude sur

les vibrations devra être menée avant le début des travaux pour déterminer quels endroits seront touchés par les répercussions des vibrations du passage du train léger. Les mesures habituelles (sous-ballast pour protéger des éclats, plaques isolantes) pour isoler les rails seront mises en place afin de réduire les effets des vibrations, au besoin, près des récepteurs ciblés dans l'évaluation des vibrations et près des récepteurs fragiles, comme le 75, avenue Cleary, le 727, chemin Richmond, le campus de la Maison unitaire d'Ottawa, le théâtre Ben Franklin et le centre de santé Haddon.

- **Qualité de l'air**
L'entrepreneur devra élaborer une stratégie pour respecter les limites de poussière libre du Règlement de l'Ontario 419 pendant les travaux.
- **Considérations géotechniques**
Étant donné la diversité des matériaux souterrains décelés dans le secteur à l'étude, il faudrait mettre en place un programme complet d'inspection du sous-sol, ainsi que des lignes directrices en matière d'études géotechniques, en particulier pour le tronçon du tracé retenu pour le souterrain du chemin Richmond situé entre Dominion et Cleary.

R.6 Consultation

Le projet de prolongement de la Ligne de la Confédération vers l'ouest était assorti d'un important processus de consultation, qui a débuté lors de la création du projet en 2009 et qui se poursuit durant le processus d'évaluation des projets de transport en commun. Voici le résumé des séances de consultation tenues jusqu'à présent.

Réunions des groupes de consultation

Trois groupes distincts ont été consultés durant le processus : les organismes, les entreprises et la population. Chaque groupe a eu l'occasion de formuler des commentaires et de donner son avis durant le processus de planification. Comme l'illustre le Tableau III, neuf réunions ont eu lieu au total. Il est à noter que d'autres commentaires écrits ont été transmis à la Ville en dehors des séances.

Tableau iii : Réunions des groupes de consultation

Réunion	Date	Principaux points à l'ordre du jour
1	21 juin 2010	Présentations, aperçu de l'étude, confirmation des rôles et des responsabilités, modèle d'étude et échéancier, prochaines étapes
2	4 octobre 2010	Groupe de consultation mixte – Atelier sur les objectifs de planification et les critères de conception
3	9 novembre 2010	Avancement du projet – Rapport sur les conditions existantes, et objectifs de planification et critères à l'appui, besoins et bien-fondé, proposition d'autres couloirs, méthode d'évaluation des couloirs, réunion portes ouvertes et présentation n° 1, prochaines étapes
4	22 mars 2011	Groupe de consultation mixte – avancement du projet, processus d'évaluation des couloirs, pondération et classement des objectifs de planification et des critères de conception par les membres du groupe de consultation

Réunion	Date	Principaux points à l'ordre du jour
5	27 avril 2011	Évaluation des couloirs, résultats de la pondération des critères, prochaines étapes
6	13 juin 2012	Avancement de l'étude, tracé des couloirs, processus d'évaluation et résultats; prochaines étapes
7	1 ^{er} mai 2013	Étude préliminaire et secteur à l'étude, vision du réseau de transport, vision de l'aménagement de la ville, vision du rendement en matière de transport, proposition pour le réseau de transport en commun rapide, préoccupations de la population et de la CCN, résumé et prochaines étapes
8	16 et 17 juin 2014	Prolongement jusqu'à Bayshore : Aperçu, processus et échéancier, consultation, contexte, occasions et objectifs, prochaines étapes
9	21 et 22 avril 2015	Aperçu, solution retenue pour la ligne complète, consultation, préparation des travaux, déviations, installation d'entretien et de remisage, prochaines étapes

Commission de la capitale nationale

Intervenante majeure dans le projet de prolongement du train léger vers l'ouest, la CCN a participé à l'étude d'évaluation environnementale depuis les tout premiers débuts. Le tronçon situé entre les stations Dominion, Lincoln Fields et Baseline ne peut être construit sans traverser les terres de la CCN appartenant au gouvernement fédéral. C'est pourquoi la CCN s'est jointe au projet dès l'élaboration de l'énoncé des travaux de l'étude.

Plus de 28 réunions officielles ont eu lieu entre la Ville d'Ottawa et l'équipe de gestion et le personnel de la CCN au cours de l'étude, sans compter les discussions non officielles tenues en parallèle. Les réunions servaient à définir les principes et les critères de conception pour les tronçons du train léger qui traverseraient les terrains de la CCN, à mettre la CCN au courant de l'avancement du projet, à présenter différentes motions à son conseil d'administration, à se pencher sur les couloirs proposés, à passer en revue les méthodes d'évaluation, à renforcer l'engagement de la CCN et de la Ville d'Ottawa et finalement à approuver le tracé retenu.

Le 21 novembre 2014, le conseil d'administration de la Commission de la capitale nationale a annoncé avoir conclu que la solution du « souterrain partiel du chemin Richmond », qui passerait sous la promenade Sir John A. Macdonald, soumise par la Ville pour l'étude d'évaluation environnementale, ne pourrait satisfaire aux deux conditions qu'il avait énoncées, soit :

- l'accès continu et sans entrave aux terrains du couloir et aux rives de la rivière des Outaouais;
- une incidence visuelle minimale sur le paysage du couloir et sur l'expérience des passants.

C'est pourquoi les deux organisations ont créé le groupe de travail de 100 jours, composé de membres du conseil d'administration de la CCN, de conseillers municipaux et de membres de la direction des deux organisations. Le groupe s'est vu confier l'ébauche d'une solution consensuelle pour le tracé du projet de prolongement de la Ligne de la Confédération vers l'ouest, entre les stations Dominion et Cleary.

Le groupe de travail de 100 jours a trouvé une solution pour ce tronçon, qui a été présentée au public le 6 mars 2015. Cette solution consistait à faire passer une section du prolongement directement sous les voies retracées de la promenade Sir John A. Macdonald, entre les stations Dominion et Cleary. La Ville et la CCN ont publié cette solution ainsi que le protocole d'entente à titre indicatif pour la population; ces deux documents sont reproduits à l'Annexe B.

La solution a été présentée au public lors d'une réunion portes ouvertes.

Tableau iv : Processus de consultation du groupe de travail de 100 jours

Réunion	Date	Détails	Objectif de la réunion portes ouvertes
Solution du groupe de travail de 100 jours	30 mars 2015	Réunion portes ouvertes, de 17 h à 20 h	Présentation de la solution du groupe de travail de 100 jours, élaborée en partenariat par la Ville et la CCN pour répondre aux inquiétudes soulevées par le public et la CCN au terme des trois réunions portes ouvertes précédentes.

Réunion portes ouvertes et séances d'information

La coordination du processus de consultation publique est l'un des éléments clés de l'étude d'évaluation environnementale. La planification et la coordination des exigences en matière d'infrastructures et de mesures d'atténuation environnementale pour le projet, en collaboration avec la population, a contribué à ce que les objectifs de la Ville, de la population, d'autres autorités approbatrices et intervenants soient atteints.

Tableau v : Processus de consultation publique

Réunion	Date	Détails	Objectif de la réunion portes ouvertes
1	29 novembre 2010	Réunion portes ouvertes, de 17 h 30 à 20 h 30	Passer en revue les besoins et les conditions du projet, consulter les personnes présentes sur les objectifs de planification et les critères à l'appui, revoir et commenter les différents couloirs proposés et les évaluations des couloirs et donner l'occasion au public de poser des questions et de discuter du projet avec des membres de l'équipe chargée de l'étude.
2	25 avril 2013	Réunion portes ouvertes, de 17 h 30 à 20 h 30	Le matériel présenté comprenait de l'information sur l'aperçu de l'étude et son contexte, l'établissement et l'évaluation des couloirs proposés, la présélection pour l'évaluation, l'évaluation des stations et les prochaines étapes.

Réunion	Date	Détails	Objectif de la réunion portes ouvertes
3	27 juin 2013	Réunion portes ouvertes, de 15 h à 20 h	Cette réunion portes ouvertes, tenant aussi lieu de séance de consultation libre, visait à offrir à la population un aperçu du processus d'étude du projet de prolongement du train léger vers l'ouest à ce jour et à traiter des aspects soulevés par le public et la CCN à la suite de la publication en avril 2013 du tracé préliminaire proposé, soit le tracé souterrain du chemin Richmond.
4	19 juin 2014	Réunion portes ouvertes, de 18 h à 20 h 30	La réunion portait principalement sur le prolongement jusqu'à Bayshore : présentation du secteur à l'étude, du processus d'étude et de l'échéancier, du contexte et de l'objectif de l'étude ainsi que des liens avec d'autres études et projets; présentation des changements apportés au PDT de 2013 et des études précédentes sur le transport en commun rapide; aperçu des conditions actuelles, du contexte de la technologie du train léger et des éléments à considérer; rappel des principes de planification et de conception; présentation d'un aperçu du tracé du train léger et de l'emplacement des stations ainsi que des problèmes de conception; et présentation des prochaines étapes.
5	29 avril 2015	Réunion portes ouvertes, de 18 h à 21 h	La réunion visait à présenter un aperçu du plan proposé pour le prolongement du train léger vers l'ouest; les recommandations en matière de conception pour le tronçon entre la station Lincoln Fields et les stations Bayshore et Baseline; la préparation des travaux et la recherche de sites potentiels pour une installation d'entretien et de remisage; et les prochaines étapes.
6	21 septembre 2015	Séance d'information communautaire, de 17 h 30 à 19 h 30	La réunion visait à présenter un aperçu des justifications et des recommandations pour l'installation d'entretien et de remisage proposée le long du couloir entre Woodroffe et Merivale; à traiter des recommandations en matière de conception pour l'installation, les voies de raccordement à l'installation jusqu'à la station Baseline et l'infrastructure nécessaire; à proposer des mesures d'atténuation pour les quartiers résidentiels voisins et à résumer le processus des prochaines étapes.

Réunion	Date	Détails	Objectif de la réunion portes ouvertes
7	14 avril 2016	Séance d'information communautaire, de 18 h à 21 h	La séance examinait la modification à la station Cleary proposée par le Bureau de la phase 2, qui déplacera la station plus près du chemin Richmond et la positionnera sur un tracé diagonal à travers du site du centre commercial linéaire du 747, chemin Richmond. Ce tracé procure un accès plus direct à partir du chemin Richmond et réduit les répercussions sur le campus de la Maison unitaire.

Séance d'information sur le prolongement jusqu'à Bayshore

Le conseiller du quartier a tenu deux séances d'information pour le public au sujet de l'évaluation environnementale pour l'Étape 2 du projet de prolongement de la Ligne de la Confédération vers l'ouest. Le conseiller a annoncé les séances par courriel, sur les pages Web du quartier et dans le journal communautaire à la section des activités du quartier. Les documents de ces séances d'information sont reproduits à l'Annexe B.

La première séance a eu lieu le 22 juin 2015. Elle portait principalement sur les questions et les champs d'intérêt entourant le plan recommandé pour la transformation de la station Bayshore du Transitway en point de correspondance, où le Transitway Ouest de Kanata prendrait fin et où débiterait la ligne de train léger est vers le centre-ville et d'autres secteurs de la ville.

La deuxième séance s'est tenue le 24 juin 2015. Les discussions et les questions portaient principalement sur le traitement du train léger dans le couloir du ruisseau Pinecrest, en particulier sur les effets visuels de la jonction de Pinecrest.

Immédiatement avant la publication de l'avis de lancement des travaux, on a tenu un troisième événement (le 14 mai 2016) à l'intention des gestionnaires de projets de la Ville concernant le Projet de prolongement du Transitway Ouest et le prolongement vers l'ouest de la Ligne de la Confédération (le présent projet). Cet événement avait pour but de fournir des renseignements sur la façon dont les deux projets allaient être interreliés à la station Bayshore et sur la manière dont serait géré l'accès aux autobus à partir du chemin Holly Acres.

Consultation auprès des propriétaires concernés

Au cours du processus de planification, des rencontres particulières ont eu lieu auprès des propriétaires touchés par le projet. Elles ont contribué à préciser la conception au fur et à mesure que le travail avançait. Plus d'une dizaine de rencontres ont été organisées avec différentes parties concernées durant le processus, notamment les propriétaires des terrains qui devront être entièrement acquis.

À la suite de l'approbation du projet à la réunion du Conseil du 8 juillet 2015, toutes les discussions concernant les terrains ont été gérées par le Bureau de l'Étape 2 dans le cadre de l'exercice d'ingénierie préliminaire.

Campus de la Maison unitaire d'Ottawa

Bien que les résidents et les intervenants du campus de la Maison Unitaire d'Ottawa aient été consultés pendant le processus, le personnel de la Ville a tenu une séance d'information à leur attention le 17 novembre 2015 au sujet des effets du tracé retenu sur leur campus et des mesures d'atténuation possibles. La présentation visait à leur donner de l'information sur le tronçon souterrain qui passera sous le campus, soit la technique qui devrait être employée pour la construction de la tranchée couverte, l'échéancier et l'horaire des travaux, ainsi que les éléments de conception qui pourront être utilisés pour réduire les effets du bruit et des vibrations des trains.

Consultations du Bureau de l'Étape 2

Pour faire avancer le travail sur la mise en œuvre du projet et ainsi respecter la date d'ouverture qu'elle vise en 2023, la Ville a lancé des travaux d'ingénierie préliminaire en parallèle avec l'achèvement du processus d'évaluation environnementale. Ces travaux ont permis de constater plusieurs améliorations possibles au projet, qui permettraient d'améliorer les opérations, de réduire les coûts et de diminuer les répercussions. Plusieurs de ces changements ont été présentés au public dans le cadre de séances de consultation ayant eu lieu en septembre 2016, qui ciblant les problèmes locaux. Des renseignements à ce sujet sont inclus dans le rapport principal et les annexes.

Consultation des peuples autochtones

La Direction des autorisations environnementales du ministère de l'Environnement et de l'Action en matière de changement climatique a orienté la Ville quant à la façon de consulter les peuples autochtones. À la recommandation du Ministère, la Ville a demandé à Affaires autochtones et Développement du Nord Canada et au ministère des Affaires autochtones de l'Ontario de lui fournir une liste des communautés autochtones qui pourraient être intéressées par le projet.

Une recherche dans le Système d'information sur les droits ancestraux et issus de traités (SIDAIT) pour la région d'Ottawa et une zone de 50 km comprenant Gatineau et les communautés entourant Ottawa, comme Kanata, Stittsville, Carp, Manotick, Metcalfe et Orléans, a permis de cibler les groupes suivants :

- bureau de consultation des Algonquins de l'Ontario;
- Première Nation algonquaine de Pikwàkanagàn;
- Première Nation de Kitigan Zibi Anishinabeg;
- Métis Nation of Ontario.

Les groupes autochtones qui avaient été ciblés et joints lors de l'Étape 1, actuellement en construction, ont été joints de nouveau pour les projets de l'Étape 2, sous la direction du Bureau du directeur municipal, au nom de Planification de l'infrastructure.

Les groupes ont été invités aux réunions portes ouvertes ainsi qu'aux réunions du groupe de consultation. Toutes les personnes y ayant participé ont été invitées à prendre part à l'examen préliminaire du REP, avant le début du processus d'évaluation des projets de transport en commun, et ont reçu les documents électroniques et les annexes.

Les groupes autochtones ciblés recevront une copie de l'avis de lancement lors de sa publication; à ce moment, ils seront invités à envoyer au demandeur un avis écrit concernant la nature de leur intérêt quant au projet de transport en commun, le cas échéant, et à formuler leurs commentaires sur les conclusions du REP. Par la suite, les groupes autochtones recevront également les avis de consultation subséquents et l'énoncé d'achèvement. Les peuples autochtones continueront à être consultés après l'approbation du processus d'évaluation des projets de transport en commun dans le cadre du processus d'approbation du gouvernement fédéral et de la conception détaillée.

R.7 Sommaire et conclusions

Le Plan officiel de la Ville d'Ottawa, le Plan directeur des transports et les futurs plans d'aménagement annoncent tous une augmentation de la demande pour le transport en commun sur les couloirs principaux de la ville. Le Transitway actuel a jusqu'à maintenant bien répondu aux besoins de la ville et a permis d'atteindre le plus grand nombre d'usagers du transport en commun par habitant en Amérique du Nord. Toutefois, le tronçon situé au centre-ville a dépassé sa capacité maximale et est sur le point d'être remplacé par la Ligne de la Confédération. Le train léger vers l'ouest sera déterminant pour répondre à la demande, favoriser une forme urbaine plus compacte, augmenter la part modale du transport en commun et réduire les émissions nocives.

Grâce au train léger, il sera plus facile de gérer l'augmentation du nombre d'usagers, ce qui constitue la principale raison derrière la décision de la Ville de transformer le système de transport en commun rapide par autobus (TCRA) en réseau de train léger. Cette transformation comporte aussi d'autres avantages, comme de guider l'aménagement urbain en favorisant les aménagements axés sur le transport en commun, de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'autres contaminants atmosphériques grâce à l'électrification du transport en commun, ainsi que de limiter le bruit, les vibrations et la pollution saline de l'environnement local.

On estime que le nombre d'usagers du secteur à l'étude, actuellement de 4 000 à 5 000 par heure sur chacun des tronçons à l'ouest de Lincoln Fields, devrait passer à 6 200, voire 7 100, tandis que le nombre d'usagers sur le tronçon en direction est à partir de la station Bayview, actuellement d'environ 12 000 par heure, devrait dépasser les 18 000 usagers. Il s'agit là d'une augmentation de 67 % du nombre d'usagers, lesquels seront mieux servis par un réseau de train léger bien intégré. Le projet est bien justifié dans le PDT et dans les études sur d'autres éléments de l'Étape 2. Un réseau de train léger encore plus vaste, assorti d'un réseau de TCRA et d'autres couloirs prioritaires de transport en commun, rendra le transport en commun encore plus attrayant et contribuera à ce que la Ville atteigne bon nombre de ses objectifs clés.

Processus d'évaluation des projets de transport en commun

Le projet de prolongement du train léger vers l'ouest est réalisé conformément au processus d'évaluation des projets de transport en commun. Pendant les étapes de planification préliminaire et d'évaluation des projets, la Ville d'Ottawa a travaillé en étroite collaboration avec des organismes techniques pour résoudre toute préoccupation ou tout problème environnemental. Les effets potentiels, les mesures d'atténuation et leurs effets nets ont été relevés, évalués et examinés comme en font état les sections précédentes. Les processus de mise en œuvre et de conception qui en résultent devront être mis en place dans le respect des conditions énumérées dans le rapport environnemental sur le projet (REP). Par ailleurs, d'autres tâches devront être accomplies lors des conceptions préliminaire et détaillée.

En vue de la préparation de la conception détaillée, plusieurs enquêtes supplémentaires ont été recommandées, ce qui est normal pour les projets du genre. Les enquêtes réalisées dans le cadre de l'évaluation environnementale ont révélé que tous les effets du projet pourraient être en

grande partie neutralisés à l'aide de mesures d'atténuation intégrées et particulières ou d'améliorations apportées à la conception.

Approbations

L'approbation du REP conformément à la *Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario* ne constitue pas l'approbation de mener à bien le projet selon d'autres lois. Différentes approbations sont nécessaires pour de nombreux éléments du projet. La Ville d'Ottawa devra obtenir les approbations et les permis nécessaires de tous les ordres de gouvernement pendant les étapes de conception et de construction du projet, comme c'est le cas pour les projets similaires.

Énoncé d'achèvement

Le processus d'évaluation des projets de transport en commun prend fin lorsque le demandeur présente un énoncé d'achèvement au directeur régional et au directeur de la Direction des autorisations environnementales du ministère de l'Environnement et de l'Action en matière de changement climatique, exception faite des imprévus qui pourraient entraîner la modification du projet de transport en commun.

Le demandeur présente l'énoncé d'achèvement dans l'une des circonstances suivantes :

1. Le ministre dépose un avis autorisant le demandeur à aller de l'avant avec le projet, conformément au REP.
2. Le ministre dépose un avis autorisant le demandeur à aller de l'avant avec le projet, conformément au REP, sous réserve de certaines conditions.
3. Le ministre dépose un avis recommandant un examen plus poussé du projet de transport en commun, puis dépose un avis autorisant le demandeur à aller de l'avant avec le projet, conformément au REP révisé.
4. Le ministre ne dépose aucun avis au cours des 65 jours suivant le dépôt de l'énoncé d'achèvement, lequel doit indiquer que le demandeur a l'intention de mener à bien le projet de transport en commun, conformément :
 - au REP,
 - au REP, sous réserve des conditions énoncées par le ministre,
 - au REP révisé.

Le demandeur devra également publier l'énoncé d'achèvement sur son site Web. La construction ou l'aménagement du projet de transport en commun assujetti au processus d'évaluation des projets de transport en commun ne peut commencer tant et aussi longtemps que les exigences n'ont pas été respectées. Une fois ces exigences remplies et toutes les approbations obtenues, le projet de transport en commun pourra débiter.