

Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux véhicules à taux d'occupation élevée – entre la station Blair du TLR et le chemin Innes

Séance d'information publique virtuelle

30 avril 2024

Reconnaissance du territoire

Nous reconnaissons qu'Ottawa se trouve sur un territoire non cédé de la Nation Anishinabe Algonquine.

Nous tenons d'ailleurs à saluer l'ensemble des membres des Premières Nations et des peuples inuits et métis pour leur apport précieux, passé et présent, dans la région.

De plus, nous reconnaissons et respectons la diversité culturelle des membres des Premières Nations, des Inuits et des Métis, diversité qui enrichit notre ville.

Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

Aperçu du projet

La Ville d'Ottawa est heureuse de fournir une mise à jour sur la conception en cours des voies réservées au transport en commun et aux VTOE sur le chemin Blair, de la station Blair du TLR au chemin Innes.

Voici les renseignements importants présentés ici :

- la décision et les orientations du Conseil à l'égard du projet;
- la raison d'être du projet, son contexte et ses objectifs;
- les ébauches de la conception détaillée;
- la conception générale et le calendrier des travaux; et
- les occasions de participation des intervenants.

Vos commentaires sont essentiels au succès de cette étude et nous aideront à élaborer le plan préliminaire détaillé du projet de voies réservées au transport en commun du chemin Blair. Veuillez **prendre connaissance** de l'information présentée et **soumettre vos commentaires et inquiétudes** par l'entremise du [formulaire en ligne](#), par téléphone ou par courriel, comme indiqué à la dernière page du présent document, **au plus tard le 30 mai 2024 à 23 h 59**.

Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

Objectif, portée et limites du projet

La Ville d'Ottawa propose des améliorations au chemin Blair en aménageant des voies réservées au transport en commun et aux véhicules à taux d'occupation élevé (VTOE) entre la station Blair du TLR et le chemin Innes. De nouvelles installations favorisant l'accessibilité des piétons et des cyclistes le long du couloir routier sont également proposées afin d'assurer la connectivité (station de train léger, secteurs résidentiels, d'emploi, de commerces de détail et autres aires d'agrément) pour promouvoir le transport actif et améliorer la sécurité de tous les usagers de la route.

Ce projet entraînera l'élargissement de la chaussée et la reconstruction des intersections afin que ces installations de transport constituent une rue complète.

Ces investissements proposés permettront de mettre en œuvre l'étude d'évaluation environnementale des voies réservées au transport en commun et du chemin Blair qui a été approuvée par le Conseil municipal d'Ottawa en 2021.



Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

Étude d'évaluation environnementale approuvée par le Conseil pour les voies réservées au transport en commun et aux VTOE sur le chemin Blair :

En 2021, le Conseil municipal a approuvé l'Étude d'évaluation environnementale (EE) des voies réservées au transport en commun sur le chemin Blair.

Cette décision indique au personnel d'effectuer une **conception détaillée** qui entraîne :

- de nouvelles voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé (VTOE) et aux commodités pour le transport en commun par autobus;
- un nouveau sentier polyvalent pour assurer un lien direct avec la station Blair du TLR, le long du côté ouest du couloir;
- un nouvel aménagement cyclable en direction nord le long du côté est du couloir;
- cinq (5) nouvelles intersections protégées et deux (2) nouveaux passages pour piétons en section courante dotés de feux de circulation; et
- le réaménagement des bretelles de l'échangeur de la route 174 afin de réduire la vitesse des véhicules et d'améliorer la sécurité à proximité du chemin Blair et des passages pour le transport actif.



Figure EX-1: Aire de l'étude

Mobilisation des intervenants

Au cours de l'EE, la Ville a consulté le public, des organismes et des groupes consultatifs techniques. L'étude comprenait des consultations avec des communautés, des particuliers, des institutions, des organismes provinciaux, la Commission de la capitale nationale (CCN) et des groupes autochtones.

Ces consultations se poursuivent tout au long de l'étude de conception détaillée subséquente.

Les caractéristiques principales du programme d'implication des intervenants comprennent :

- Réunions du groupe de travail communautaire
- Réunions du groupe consultatif technique
- Deux (2) séances d'information publiques
- Information sur le site Web
- Réunions individuelles avec les intervenants

Activités et résultats clés des études de conception

- Réalisation d'analyses de la planification, de l'environnement et des aspects techniques de l'état du site pour orienter les conceptions préliminaires
- Mise à jour de la conception fonctionnelle approuvée par le Conseil afin de tenir compte des pratiques exemplaires et des normes de conception actuelles
- Réalisation d'analyses et de conceptions détaillées concernant le nivellement, le drainage, la gestion des eaux pluviales, les infrastructures municipales, les routes, le transport actif, le transport en commun, l'atténuation du bruit, l'éclairage de rue et l'aménagement paysager
- Collaboration avec la Commission de la capitale nationale (CCN) en ce qui concerne les exigences et les approbations relatives aux terrains
- Préparation d'un dossier d'appel d'offres complet
- Possibilité pour les intervenants de participer en continu

Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

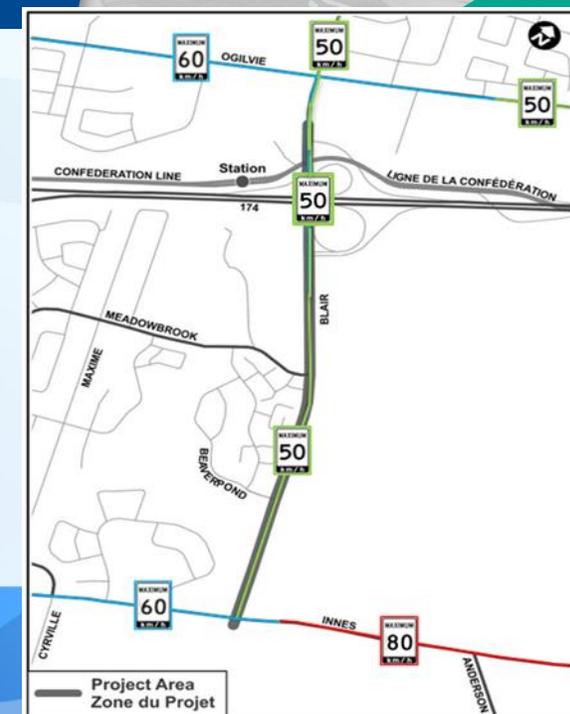
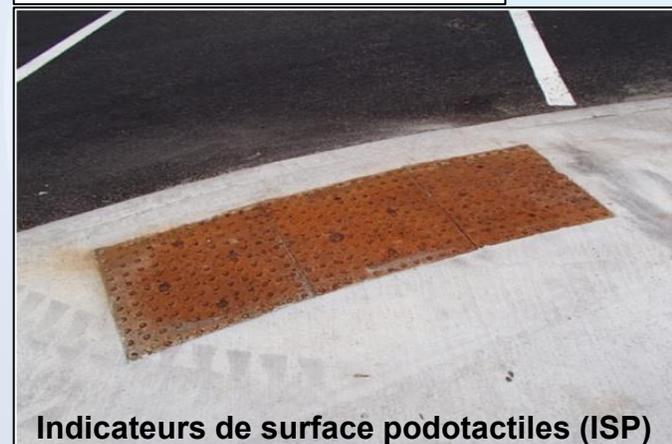
Ce que nous avons entendu	Notre réponse
Inquiétudes concernant l'augmentation de la circulation en direction nord pour le virage à droite sur Ogilvie.	La limite de ce projet s'étend jusqu'au nord de l'intersection du centre commercial Gloucester. Le niveau du débit de circulation actuel et futur a été pris en compte dans la conception.
Inquiétudes concernant la sécurité des usagers du transport en actif en traversant la bretelle de la RR 174.	La conception a pour objectif d'améliorer la sécurité de tous les usagers et la conception finale de l'aménagement des passages de la bretelle de la route régionale sera confirmée avant la construction.
Inquiétudes concernant l'accès aux résidences qui donnent sur le chemin Blair, au sud de la promenade Meadowbrook.	L'accès est offert à toutes les résidences qui ont actuellement un accès direct au chemin Blair. Dans quelques cas, l'accès sera géré par des entrées à droite et sorties à droite, en tenant compte de la sécurité de l'utilisateur. La géométrie routière offre des demi-tours aux intersections à proximité, permettant l'accès aux véhicules provenant de toutes les directions.
Inquiétudes car l'arrêt d'autobus en direction nord au nord d'Innes est trop près de l'intersection.	L'arrêt d'autobus a été déplacé au nord pour offrir plus d'espace afin que les véhicules qui tournent puissent s'engager.
Inquiétudes concernant le nombre d'arbres matures existants qui seraient enlevés selon la proposition.	Le plan d'aménagement paysager du projet a augmenté le nombre de possibilités de planter des arbres le long du couloir.

Autres mises à jour essentielles de la Séance portes ouvertes no 1 (avril 2023)

- Transition du sentier polyvalent au ponceau
- Les emplacements de murs antibruit ont été modifiés
- L'intersection du Centre Gloucester et du chemin Blair a été réorganisée pour optimiser le débit de la circulation.
- De nouvelles bordures et de nouveaux poteaux flexibles sont proposés le long de l'accotement asphalté pour les cyclistes en direction nord

Accessibilité, transport actif et sécurité routière

- Les rues qui feront l'objet de réfection seront conçues pour respecter les *Normes de conception accessible* de la Ville ainsi que la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (LAPHO)*.
- L'arrêt d'autobus reconstruit comprendra des zones d'attente appropriées et des points d'accessibilité désignés pour traverser la rue et accéder aux autobus, dotés d'éléments tactiles d'orientation, notamment des indicateurs de surface podotactiles.
- Les intersections et les passages piétonniers mettront en œuvre le Guide de la conception des intersections protégées de la Ville.
- La vitesse affichée dans le couloir sera 50 km/h et des mesures pour gérer la vitesse des véhicules seront intégrées à la conception.



Études des caractéristiques physiques, environnementales et culturelles

Les études supplémentaires suivantes ont été effectuées dans le cadre de ce travail de conception :

- Études sur la circulation et la sécurité
- Inventaire des arbres et des végétaux
- Plan d'aménagement paysager
- Étude sur le bruit et les vibrations
- Conception de l'éclairage des rues
- Études sur les espèces en péril
- Évaluation des répercussions sur le patrimoine culturel
- Évaluation archéologique
- Étude géotechnique
- Évaluation des utilisations antérieures



Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

De l'intersection du Centre Gloucester à la structure de la RR 174

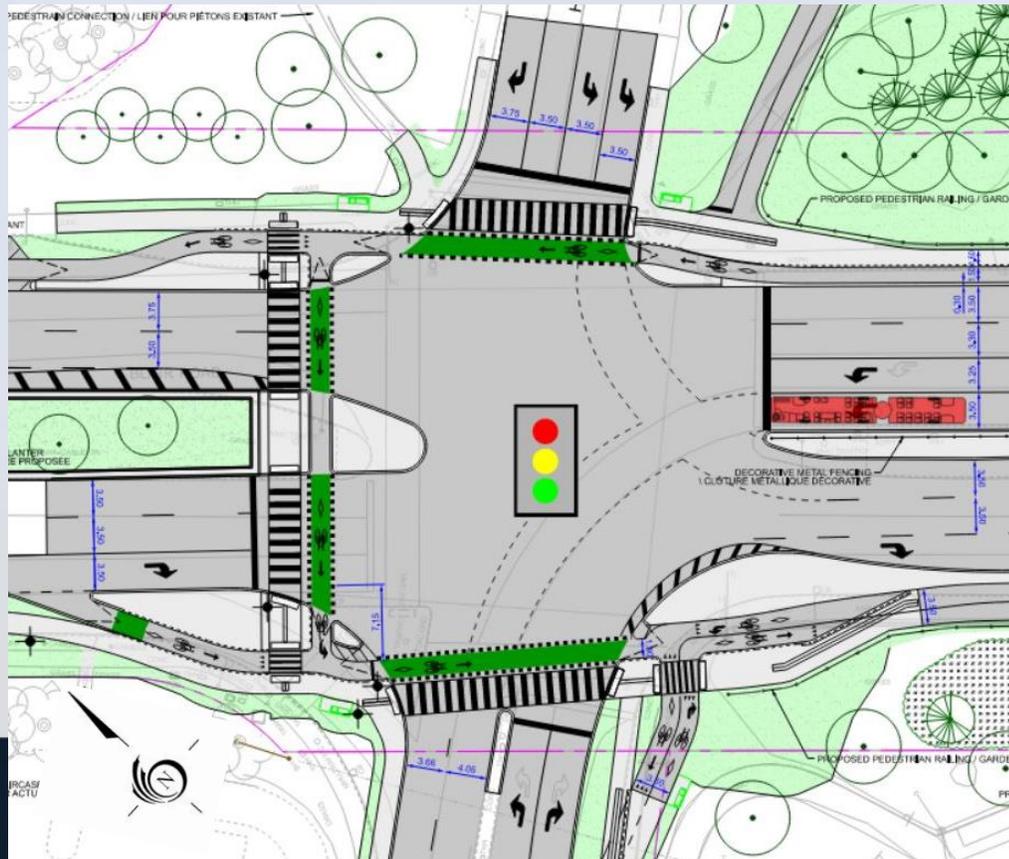
- Intersection protégée à l'angle du Centre Gloucester
- Sentier polyvalent le long du côté ouest
- Trottoir et piste cyclable le long du côté est
- Liaison avec le sentier polyvalent construit dans le cadre de l'Étape 2 du projet du TLR
- Aménagement paysager du couloir



Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

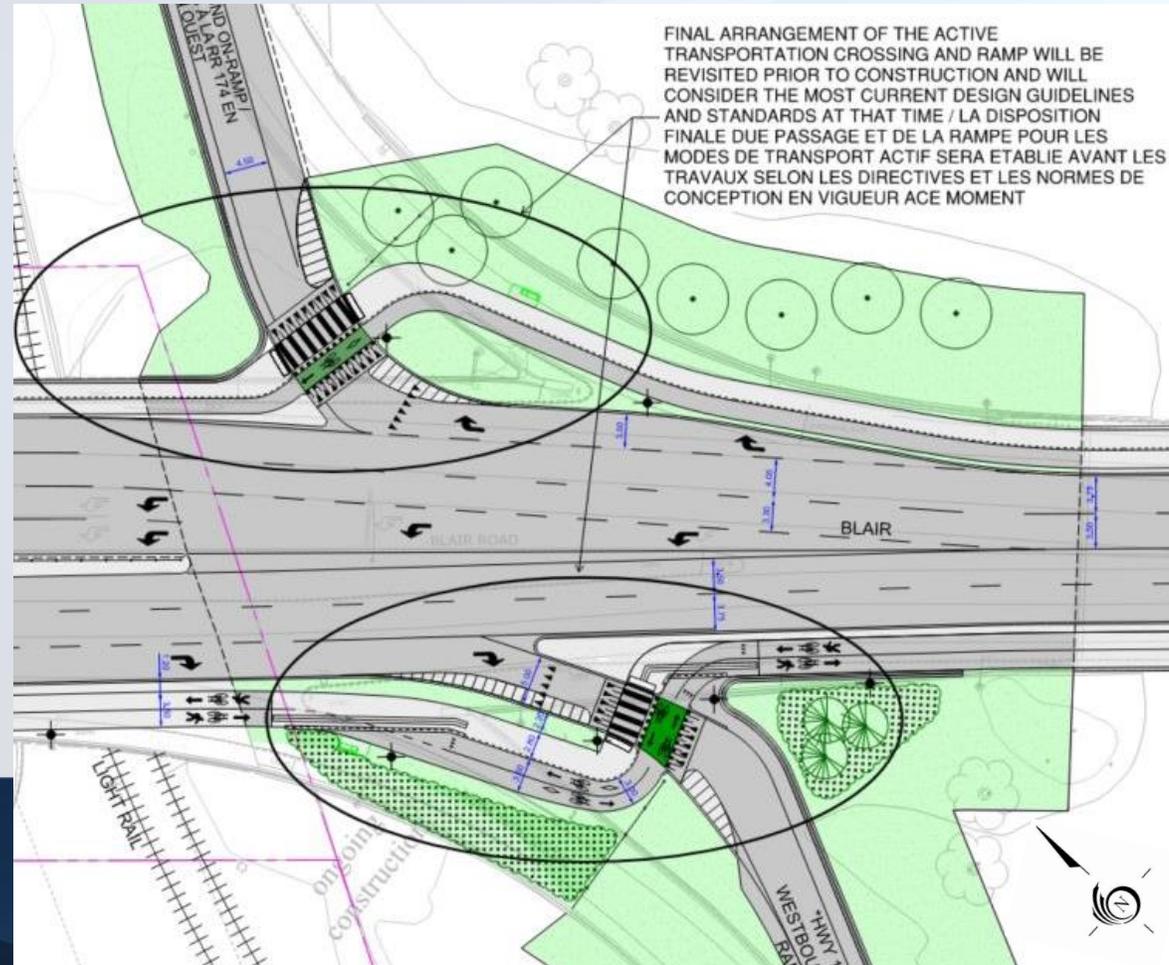
Intersection du Centre Gloucester - Passages pour les portions nord et ouest de la piste cyclable bidirectionnelle

- L'instauration de passages pour la piste cyclable bidirectionnelle le long des portions nord et ouest de l'intersection est envisagée dans la présentation des travaux sur le chemin Blair. Cette modification envisage la mise en place d'un virage à droite pour la bretelle de sortie en direction ouest.



Raccordements aux bretelles de la route régionale

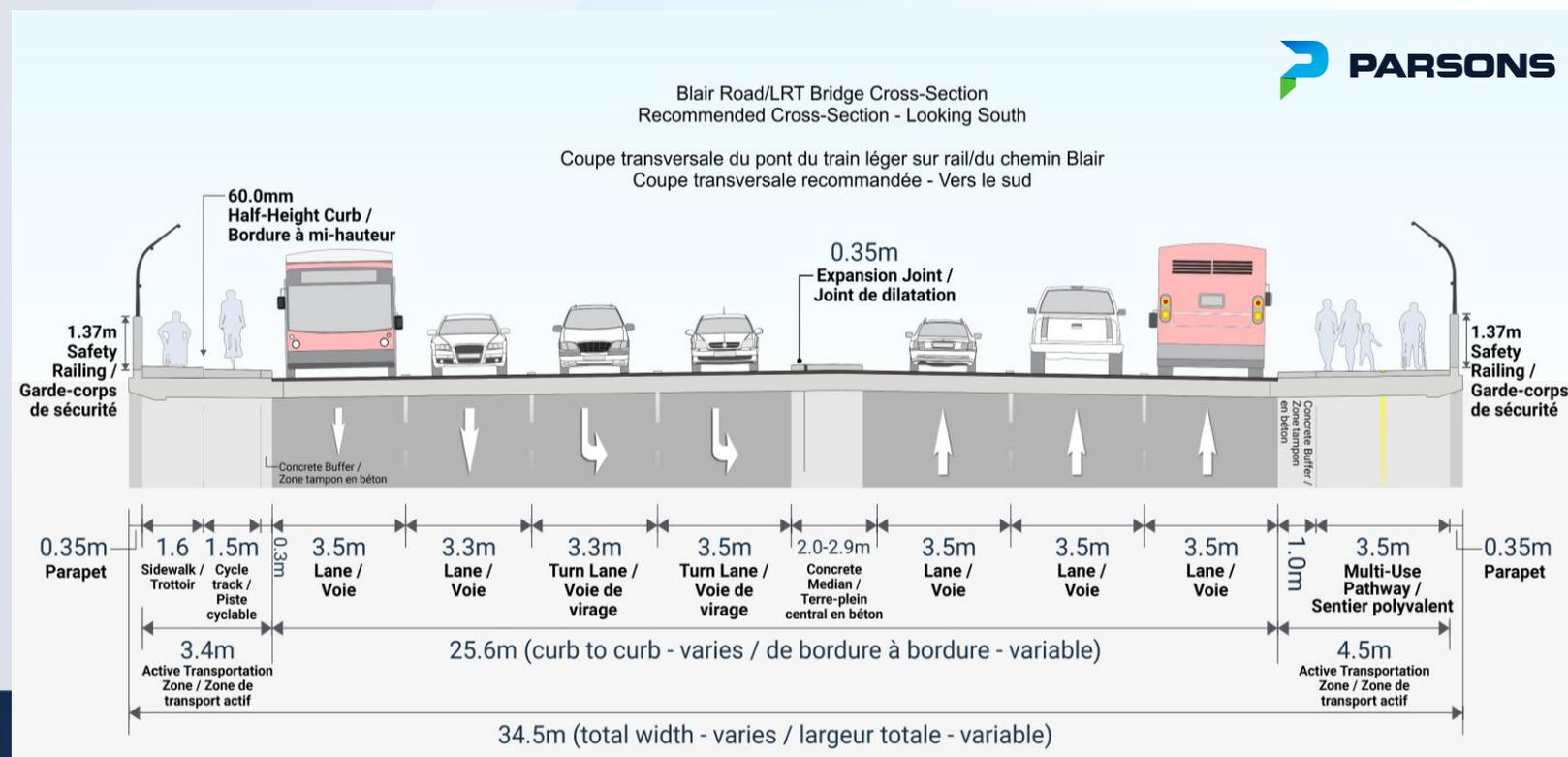
- L'aménagement final du passage pour le transport actif et des bretelles de la route régionale sera réexaminé avant la construction et tiendra compte des lignes directrices et des normes en matière de conception les plus à jour à ce moment.



Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

Configuration de la structure du TLR

- Sentier polyvalent le long du côté ouest
- Trottoir et piste cyclable sur le côté est
- Maintien de l'aménagement général actuel des voies
- Nouveaux murs de parapet et garde-corps

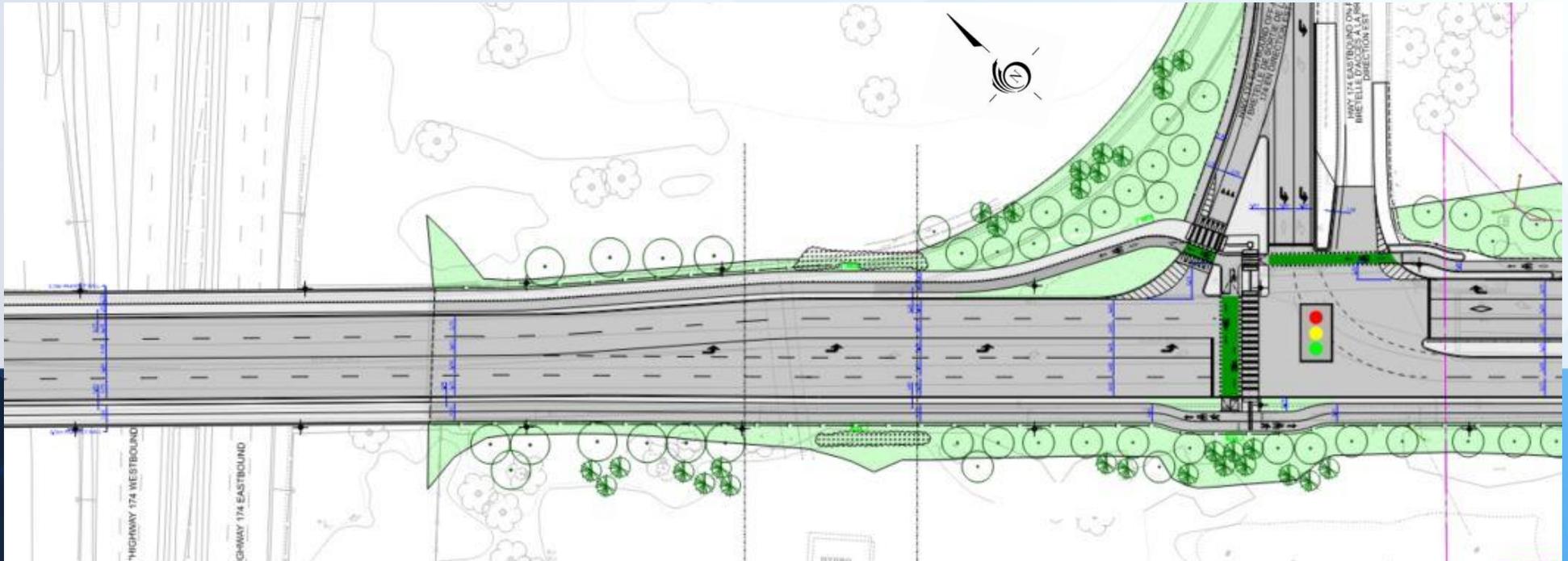


Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

De la structure de la RR 174 à l'intersection protégée de la RR 174

Voici les principaux aspects du projet :

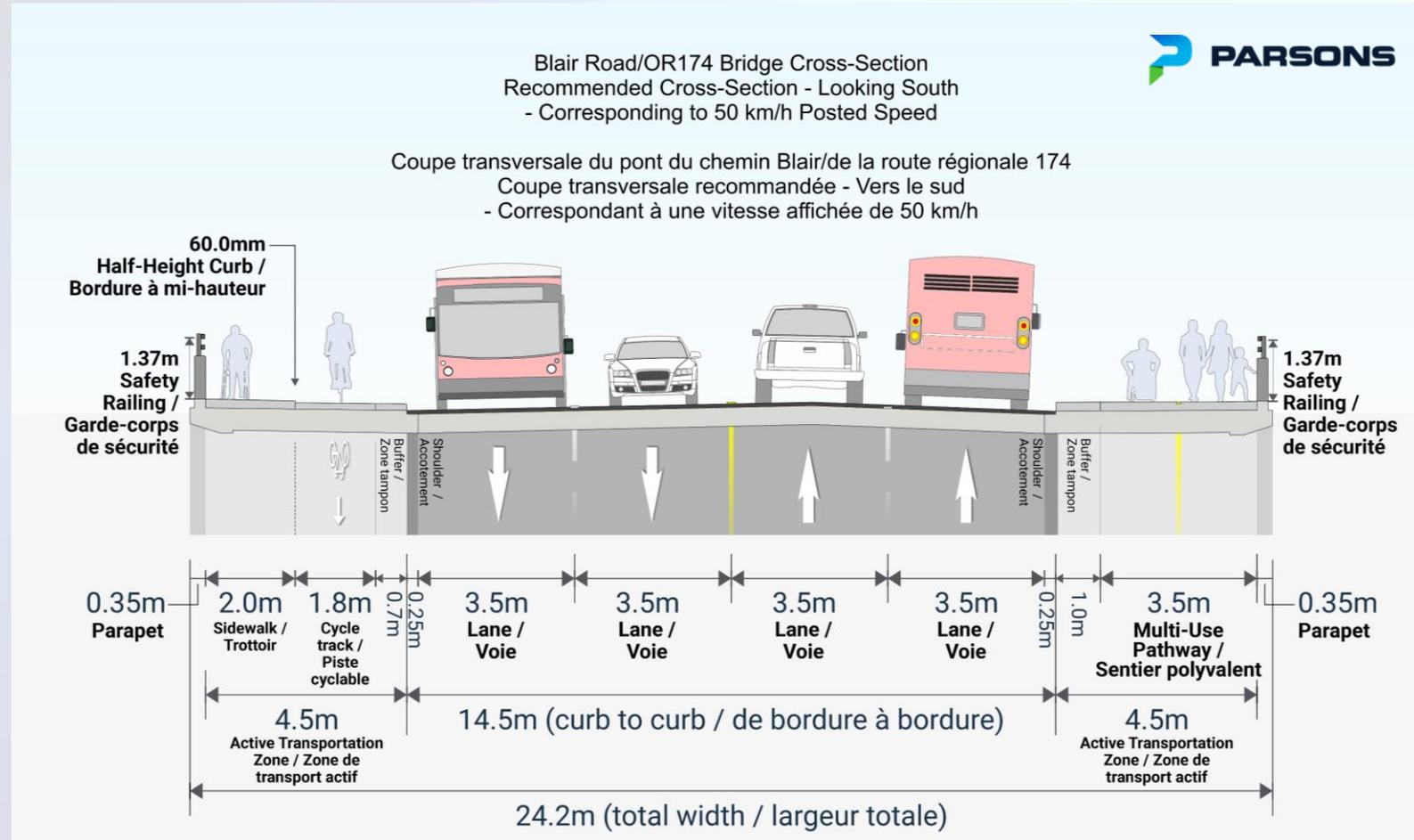
- Construction d'une nouvelle intersection protégée avec traversée des bretelles de style « couloir intelligent »
- Sentier polyvalent le long du côté ouest
- Trottoir et piste cyclable sur le côté est
- Modification des raccordements aux bretelles de la RR 174 pour assurer des passages piétonniers et cyclables sécuritaires
- Retrait d'une voie de circulation en direction nord sur toute la structure
- Aménagement paysager



Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

Configuration de la structure de la RR 174

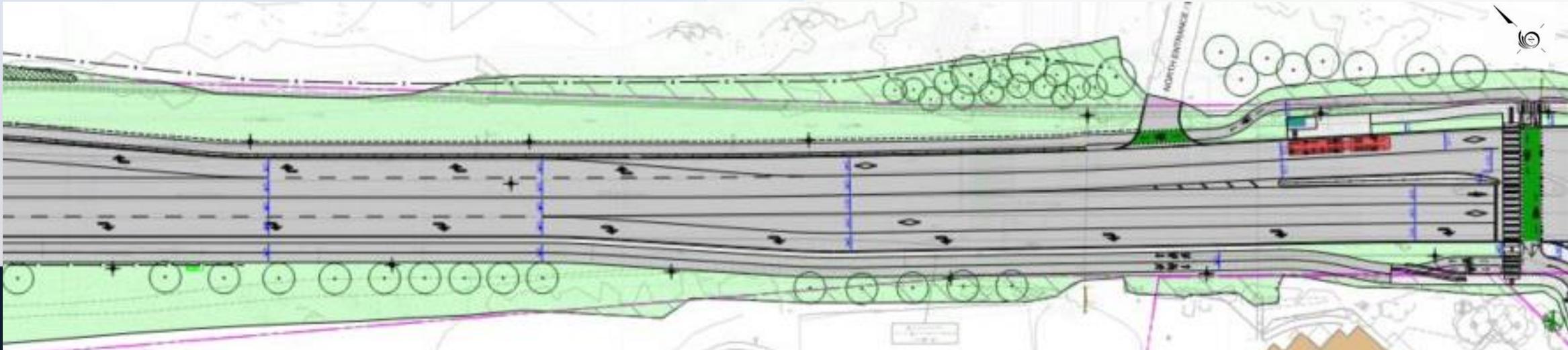
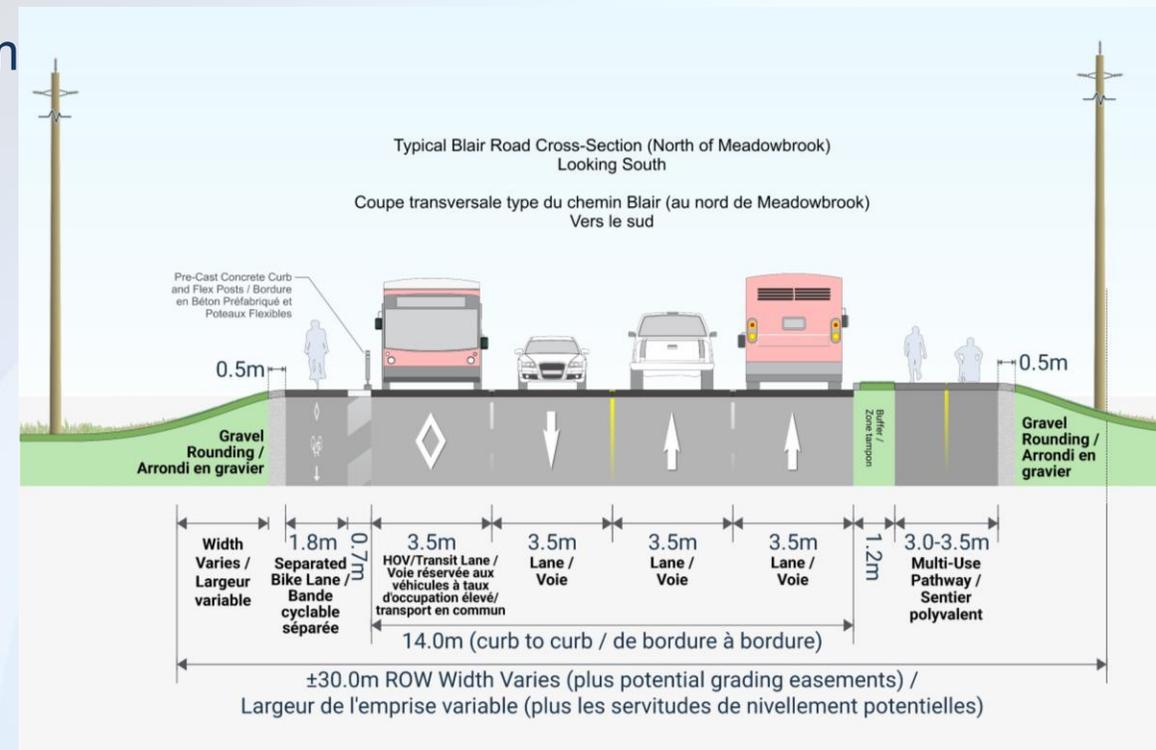
- Sentier polyvalent le long du côté ouest
- Trottoir et piste cyclable sur le côté est
- Voies modifiées (deux en direction nord, deux en direction sud)
- Nouveaux murs de parapet et garde-corps



Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun

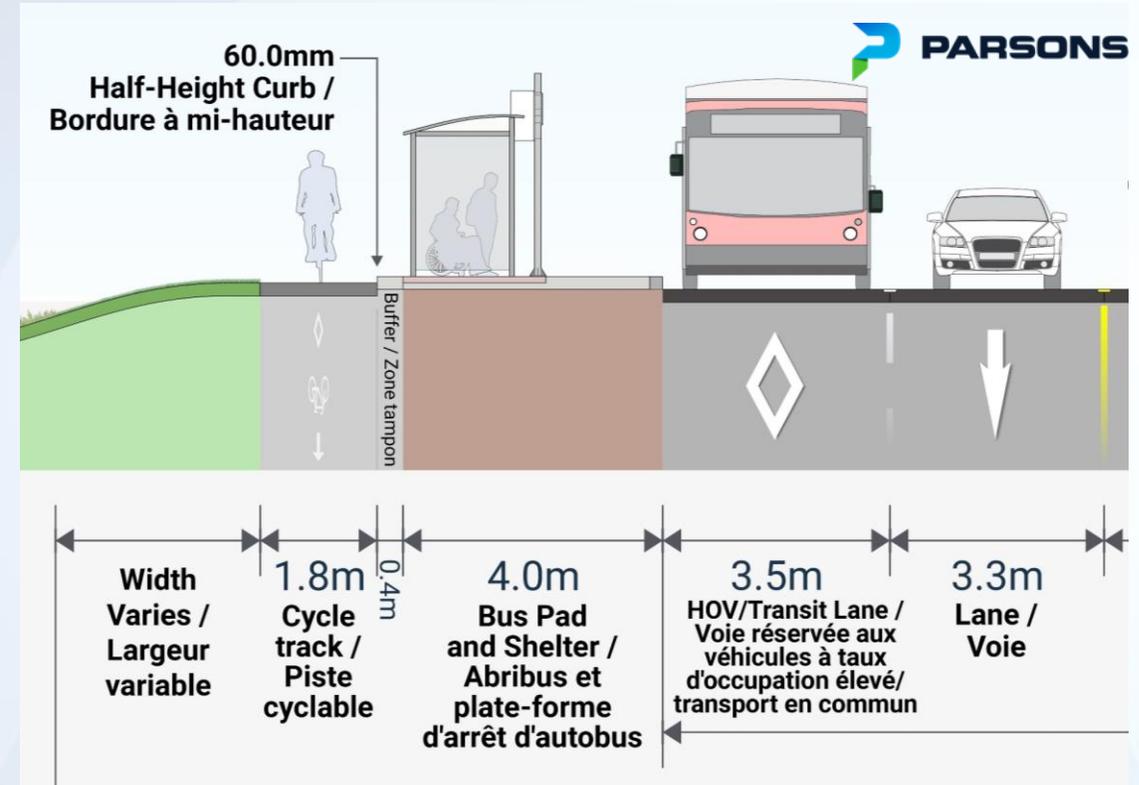
Sud de l'intersection de la RR 174

- Voie en direction nord réservée aux véhicules à taux d'occupation élevé (VTOE) (la voie en direction sud réservée aux VTOE commence un peu plus au sud)
- Sentier polyvalent le long du côté ouest
- Voie cyclable séparée en direction nord sur le côté est
- Aménagement paysager



Voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé

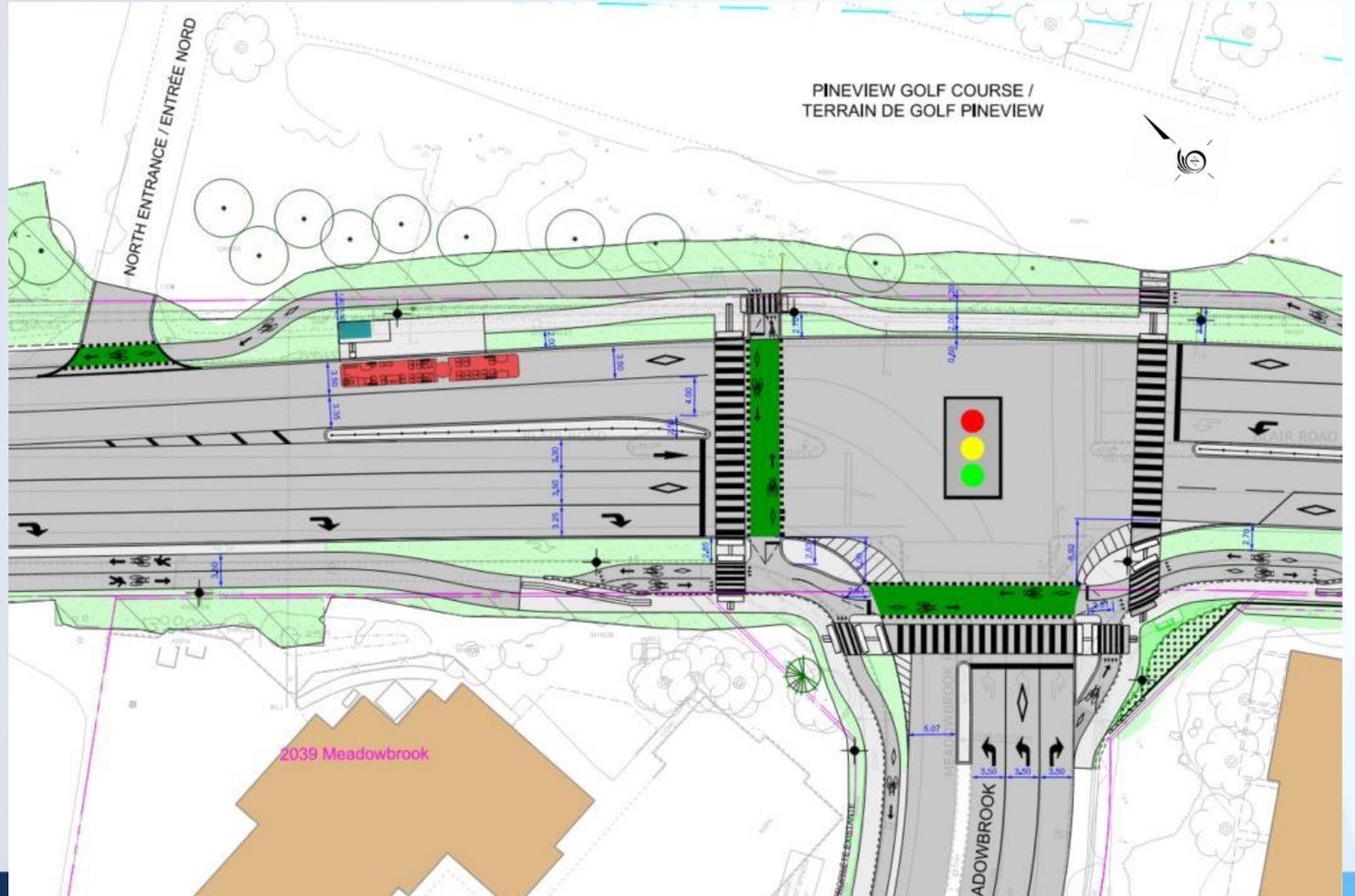
- Recommandées dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet
- Le couloir du chemin Blair est un itinéraire de raccordement important à destination et en partance du carrefour multimodal de la station Blair du TLR
- Fournissent une voie dédiée aux autobus d'OC Transpo
- Améliorent les temps de déplacement et la fiabilité du réseau de transport en commun par autobus
- Associées à des arrêts d'autobus



Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

Intersection protégée de la promenade Meadowbrook

- Nouvelle intersection protégée à l'angle de la promenade Meadowbrook et du chemin Blair
- Sentier polyvalent le long du côté ouest
- Trottoir et piste cyclable sur le côté est
- Nouvelles voies réservées aux VTOE des deux côtés de l'intersection
- Nouveaux écrans antibruit du côté ouest du chemin Blair, au sud de la promenade Meadowbrook
- Aménagement paysager



Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

Nouveau passage piétonnier du côté nord avec feux de circulation à l'arrêt d'autobus

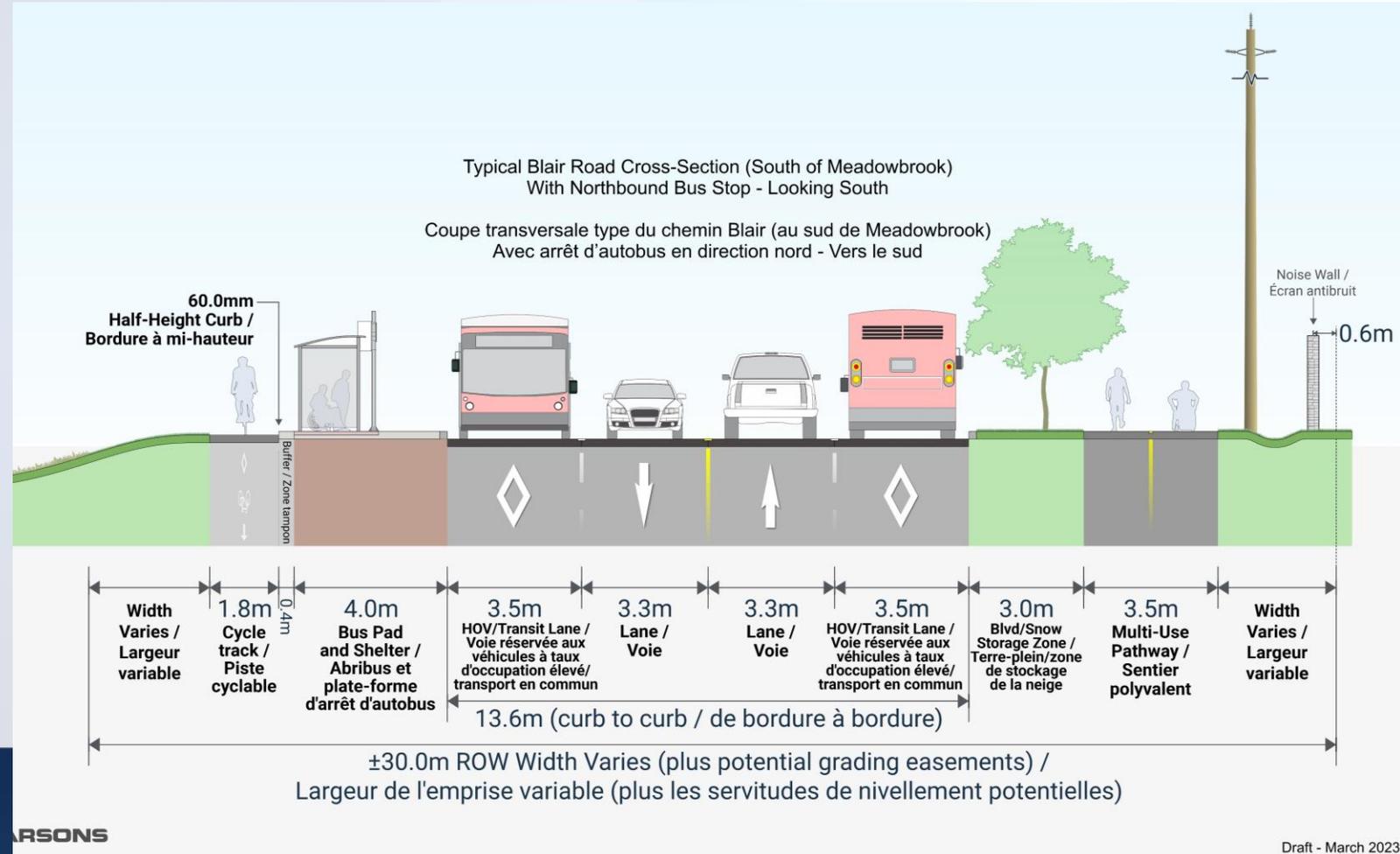
- Nouveau passage piétonnier avec feux de circulation pour accéder à l'arrêt d'autobus du côté est du chemin Blair
- Sentier polyvalent le long du côté ouest
- Bande cyclable avec zone tampon sur le côté est
- Deux voies de circulation générale, deux voies réservées aux VTOE
- Écran antibruit du côté ouest
- Aménagement paysager



Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

Sud de la promenade Meadowbrook - Aménagement de l'arrêt d'autobus du côté est

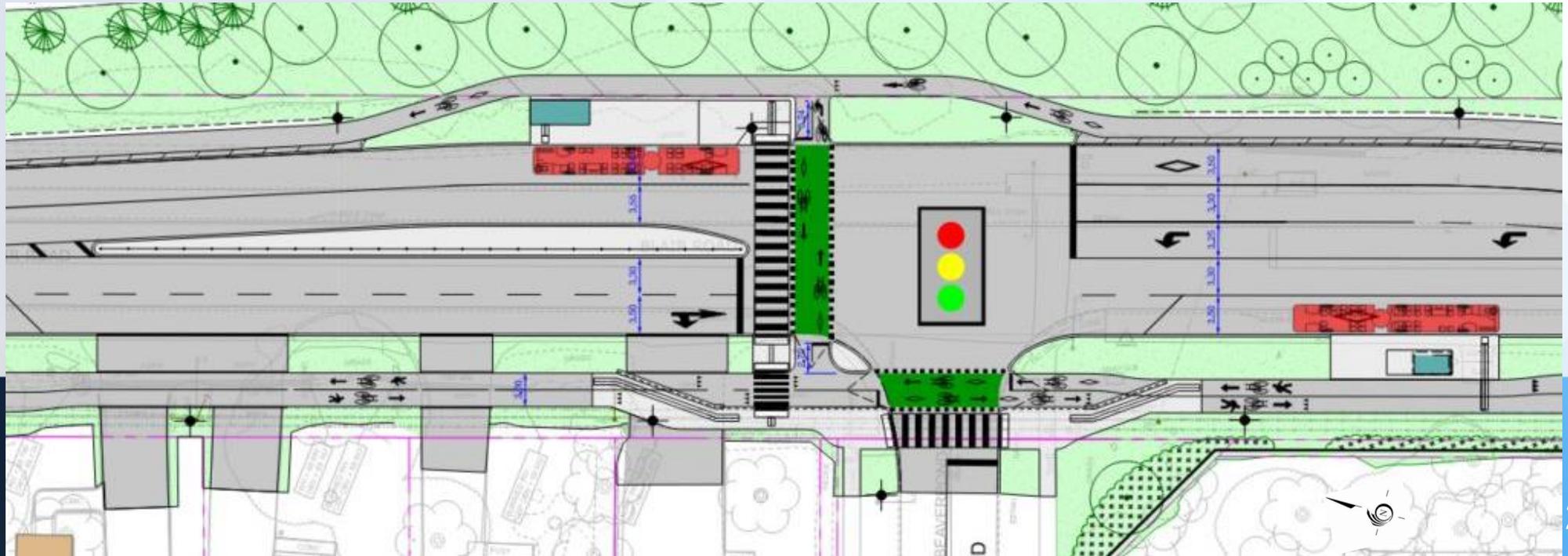
- Sentier polyvalent le long du côté ouest
- Trottoir à l'arrêt d'autobus, et piste cyclable le long du côté arrière
- Deux voies de circulation générale, deux voies réservées aux VTOE
- Aménagement paysager



Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

Intersection de la promenade Beaverpond

- Intersection protégée à la hauteur de la promenade Beaverpond
- Nouveau passage piétonnier avec feux de circulation pour accéder à l'arrêt d'autobus du côté est du chemin Blair
- Sentier polyvalent le long du côté ouest
- Bande cyclable avec zone tampon sur le côté est
- Deux voies de circulation générale, deux voies réservées aux VTOE et voie de virage
- Nouvel écran antibruit du côté ouest
- Aménagement paysager



Modifications au ponceau

- Afin de minimiser les répercussions sur le ponceau nouvellement reconstruit, quelques modifications ont été apportées à la circulation précédente :
 - Déplacement de la ligne médiane
 - Sentier polyvalent déplacé autour du côté ouest du ponceau
 - Nouveaux murs en aile en béton du côté est du ponceau
- Cette modification exige l'acquisition de propriétés des propriétaires fonciers adjacents par la Ville



Nouveau passage piétonnier du côté sud avec feux de circulation à l'arrêt d'autobus

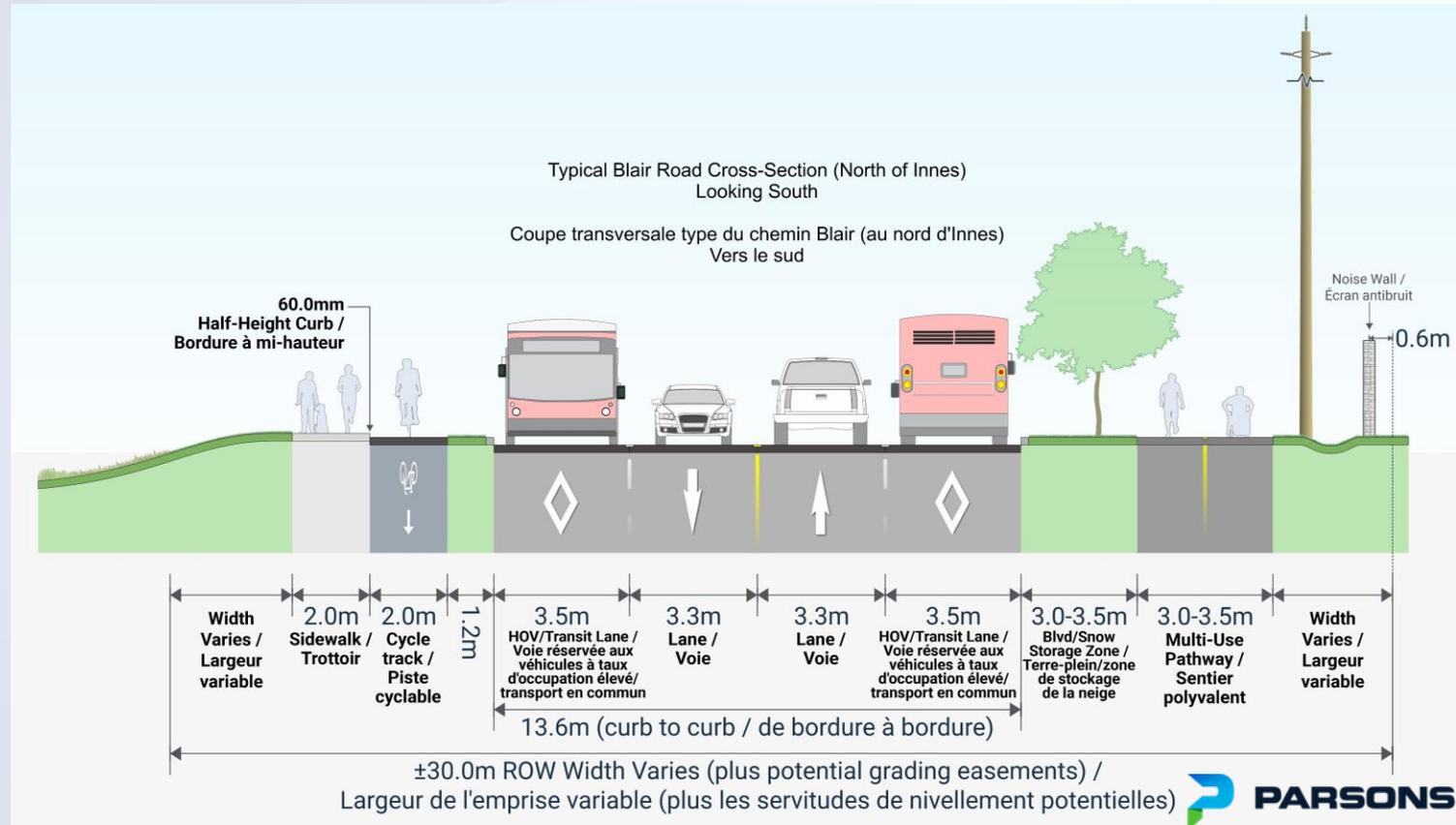
- Nouveau passage piétonnier avec feux de circulation pour accéder à l'arrêt d'autobus du côté est du chemin Blair
- Sentier polyvalent le long du côté ouest
- Bande cyclable avec zone tampon sur le côté est
- Écran antibruit du côté ouest, avec point d'accès communautaire
- Aménagement paysager



Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

À l'approche du chemin Innes

- Sentier polyvalent le long du côté ouest
- Trottoir et piste cyclable du côté est
- Deux voies de circulation générale, deux voies réservées aux VTOE et voies de virage à l'intersection
- Aménagement paysager



Intersection protégée du chemin Blair et du chemin Innes

- Intersection protégée à l'angle du chemin Innes
- « Couloir intelligent » au coin nord-est
- Nouveaux passages piétonniers et cyclables sur trois voies de l'intersection
- Deux voies de circulation générale, deux voies réservées aux VTOE et voies de virage
- La piste cyclable surélevée s'étend vers l'est sur le chemin Innes vers le ruisseau Green



Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

Atténuation du bruit le long du couloir

- Des écrans antibruit seront construits le long du côté ouest du chemin Blair
- L'évaluation environnementale a permis d'établir les emplacements candidats qui ont ensuite été confirmés par l'étude actuelle sur le bruit et les vibrations
- Les emplacements précis, l'emplacement des murs, le type d'écran et les traitements paysagers sont indiqués sur les dessins
- La conception des murs sera semblable à celle des murs existants



Carte des emplacements existants et proposés pour l'aménagement des écrans antibruit



Plan d'aménagement paysager

- Malgré les meilleurs efforts de l'équipe de conception pour minimiser l'empreinte du projet, la perte d'arbres est inévitable en raison des modifications proposées au couloir, et l'évaluation environnementale en tient compte



Côté ouest du chemin Blair au sud de la promenade Meadowbrook

- Pour compenser cette perte d'arbres, l'équipe de conception a préparé un inventaire des arbres
- Le plan d'aménagement paysager préliminaire correspondant indique les emplacements candidats pour la plantation d'arbres, conformément aux politiques de la Ville concernant la conservation des arbres et en tenant compte du contexte particulier du chemin Blair
- L'emplacement final des nouveaux arbres proposés tient compte de l'emplacement des services publics souterrains

Chemin Blair – Voies réservées au transport en commun et aux VTOE

Espèces d'arbres de remplacement proposées

Arbres de rue à feuilles caduques

- (Nom botanique et nom commun)
- *Amelanchier canadensis* – amélanchier
- *Celtis occidentalis* – micocoulier occidental
- *Ginkgo biloba* – arbre aux quarante écus
- *Gleditsia triacanthos* – févier épineux
- Espèces de *Malus* – espèces de pommier
- *Quercus macrocarpa* – chêne à gros fruits
- *Quercus palustris* – chêne des marais
- *Quercus Rubra* – chêne rouge
- *Quercus robur* 'Fastigiata' Columnar – chêne pédonculé
- *Tilia cordata* Littleleaf – tilleul

Arbres à feuilles caduques pour la périphérie de la Ceinture de verdure

- *Acer rubrum* – érable rouge
- *Acer saccharinum* – érable argenté
- *Carya cordiformis* – caryer cordiforme
- *Juglans nigra* – noyer noir
- *Populus tremuloides* – peuplier faux-tremble
- *Populus balsamifera* – peuplier baumier
- *Quercus alba* – chêne blanc
- *Quercus macrocarpa* – chêne à gros fruits
- *Quercus palustris* – chêne des marais
- *Quercus Rubra* – chêne rouge
- *Tilia americana* – tilleul d'Amérique

Conifères

- *Picea glauca* – épinette blanche
- *Picea pungens* – épinette du Colorado
- *Pinus strobus* – pin blanc
- *Thuja occidentalis* – thuya occidental
- *Tsuga canadensis* – pruche du Canada
- Arbres à feuilles caduques dans le corridor de transport de l'électricité
- *Acer ginnala* – érable de l'Amour
- *Elaeagnus angustifolia* – olivier de Bohême
- Espèces de *Malus* – espèces de pommier
- *Syringa reticulata* – lilas japonais

Arbustes et vignes pour les écrans antibruit

- *Amelanchier alnifolia* – amélanchier à feuilles d'aulne
- *Cornus sericea* – cornouiller stolonifère
- *Syringa vulgaris* – lilas commun
- *Rhus typhina* – sumac vinaigrier
- *Viburnum trilobum* – viorne comestible
- *Parthenocissures quinquefolia* – vigne vierge commune
- *Vitis riparia* – vigne des rivages

Calendrier préliminaire de mise en œuvre

Calendrier du projet	
Début de la conception	Juin 2022
Analyses des emplacements (études de l'environnement naturel et culturel, sols, relevés sur le terrain, évaluations de l'état, enquêtes sur les égouts en place)	Été 2022 – Été 2023
Achèvement des études de conception préliminaires (66 %)	Été 2023
Achèvement des études de conception détaillée	Printemps 2024
Mise en œuvre du projet	Le financement pour la mise en œuvre est tributaire des priorités du futur budget des immobilisations de la Ville.

Possibilités de participation continue pour les intervenants et prochaines étapes

À la suite de cette consultation avec les intervenants, vos commentaires seront examinés ainsi que ceux d'autres personnes afin que nous puissions progresser dans la conception du projet.

Les autres activités prévues comprennent :

- Des séances portes ouvertes avant le début des travaux sont prévues une fois que la date de début du projet sera confirmée
- Réunions supplémentaires du groupe de travail communautaire, le cas échéant
- Réunions individuelles avec les intervenants

Merci!

Nous vous remercions de votre participation à cette occasion d'engagement en ligne. Votre opinion est importante pour le succès de cette étude et nous vous encourageons à nous faire part de vos commentaires et suggestions.

Nous vous invitons à soumettre à la Ville les commentaires ou les motifs de préoccupation que vous souhaitez porter à notre attention en utilisant les [coordonnées](#) qui se trouvent sur la [page Web du projet](#), **au plus tard le 30 mai 2024**.

Toute demande de renseignements supplémentaires doit être envoyée au gestionnaire de projet de la Ville d'Ottawa.

Gestionnaire de projet de la Ville d'Ottawa

Frédéric Lacasse, ing.

Ingénieur principal, Services d'infrastructure et d'eau

Construction et Design municipaux

100, promenade Constellation, Ottawa, ON K2G 6J8

Téléphone : 613-227-1459

Courriel : frederic.lacasse@ottawa.ca