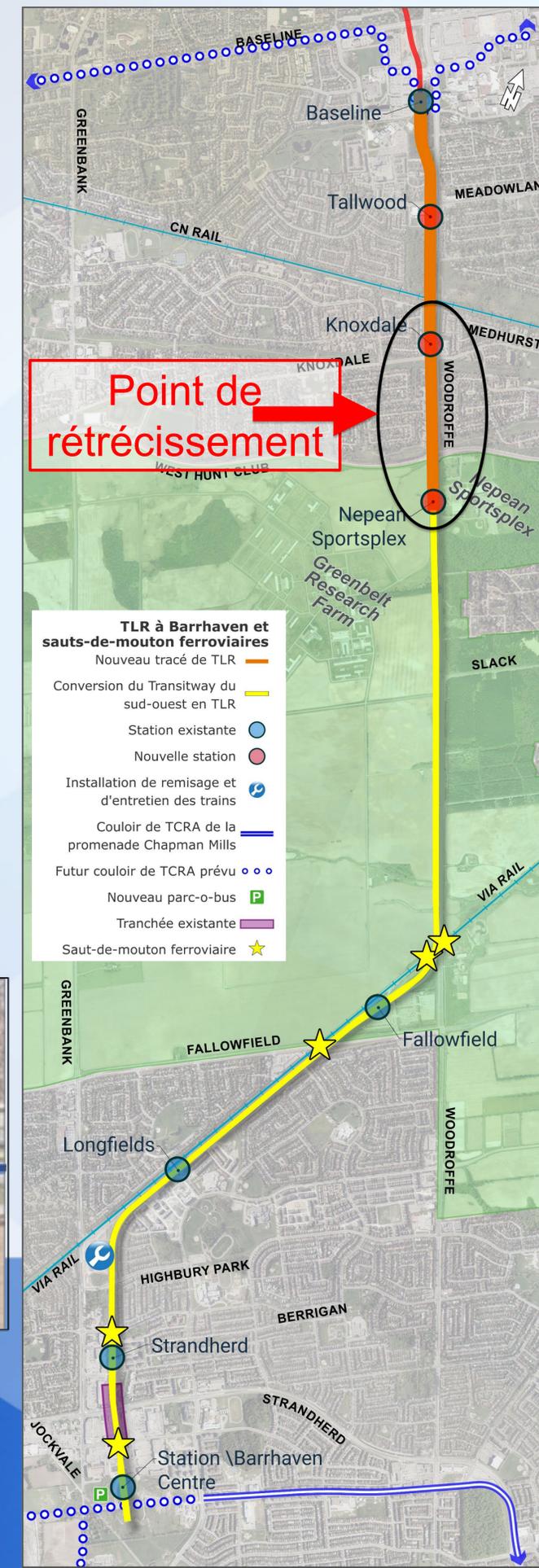
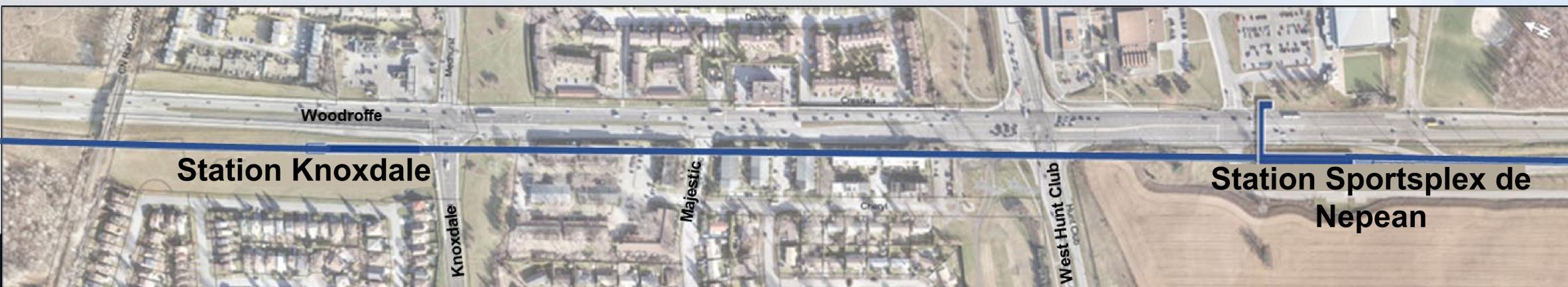


## Introduction et contexte

Le 25 novembre 2020, le Conseil municipal d'Ottawa a approuvé le Plan recommandé pour le prolongement du TLR de Barrhaven entre la station Baseline et le centre-ville de Barrhaven, dont la voie de guidage surélevée du TLR, située immédiatement à l'ouest de l'emprise de l'avenue Woodroffe, entre le Collège Algonquin et le Sportsplex de Nepean. Ce plan a eu entre autres pour effet d'éliminer 100 logements résidentiels à loyer modique dans une parcelle de terrain de 20 mètres de largeur à aménager entre le chemin Knoxdale et le chemin West Hunt Club (le « **point de rétrécissement** »).

En plus d'approuver ce plan, le Conseil a entériné une série de motions destinées à atténuer l'impact de l'élimination de ces logements; l'une de ces motions consiste entre autres à mettre sur pied un groupe de travail pour se pencher sur des options dans les moyens d'aider les résidents qui devront se réinstaller à cause du tracé du TLR.



# Étude de planification et d'évaluation environnementale pour le réseau du train léger et pour le saut-de-mouton ferroviaire à Barrhaven

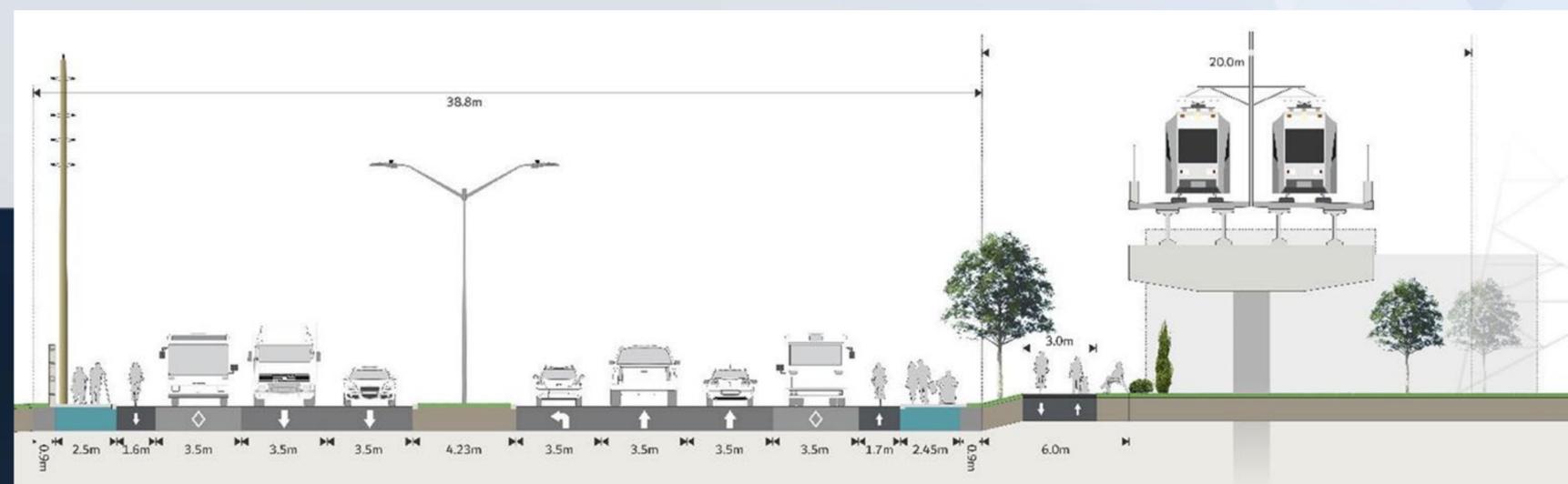
## Vue d'ensemble du plan de conception fonctionnelle originel : entre la station Baseline et le centre-ville de Barrhaven

Le groupe de travail, présidé par Keith Egli, conseiller municipal, était constitué de Catherine McKenney, conseillère municipale (agente de liaison pour le logement et l'itinérance), du représentant de l'Association communautaire Manordale, des représentants des locataires de Manor Village et de Cheryl Gardens, ainsi que de membres d'ACORN et de membres du personnel-cadre de la Ville.

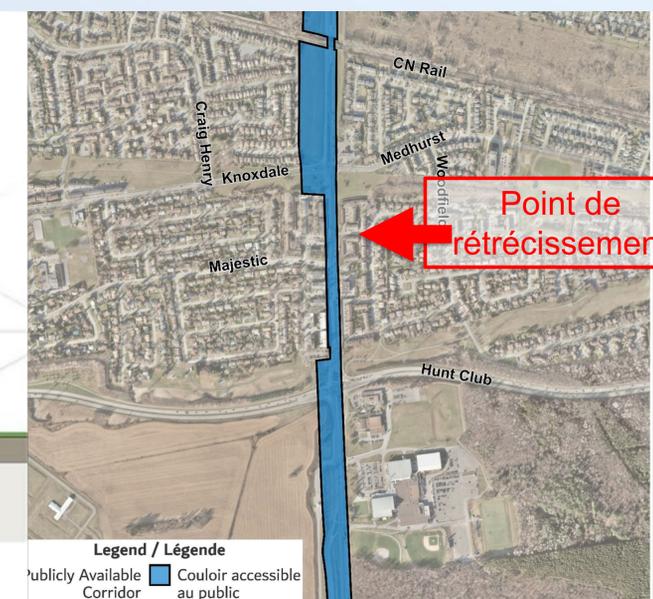
- Ce groupe de travail s'est penché sur les options relatives aux moyens d'aider les résidents qui devront se réinstaller à cause du tracé du TLR :
  - liste d'attente potentielle pour des logements à moindre coût;
  - sites de rechange potentiels pour l'aménagement de logements communautaires;
  - aucune expropriation pendant au moins cinq ans;
- Il a revu l'option d'origine pour le couloir du TLR afin d'éviter la perte de logements — il propose d'aménager le couloir sur le terre-plein central de l'avenue Woodroffe.

D'après la recommandation du Groupe de travail, l'équipe chargée de l'étude a préparé un plan de conception fonctionnelle pour le tracé du TLR sur le terre-plein central conformément au plan recommandé et approuvé. Le plan révisé a été présenté au Comité des transports et approuvé par le Conseil municipal le 8 juin 2022. En délivrant son approbation, le Conseil municipal a demandé au personnel de la Ville de revoir plus en profondeur et d'affiner le plan de conception fonctionnelle pour le tracé du TLR sur le terre-plein central dans cette zone afin d'amortir les impacts potentiels, de consulter le public sur cette modification de la conception et de rendre compte, au Comité des transports, des résultats de cette consultation. Cette modification de la conception est le point de mire de cette consultation, et nous vous invitons à nous faire part de vos commentaires à ce propos.

À partir de là, vous voudrez bien noter que les changements apportés au Plan recommandé se limitent au tronçon de l'avenue Woodroffe compris entre la station Knoxdale et la station Sportsplex de Nepean. La conception fonctionnelle du reste du couloir reste inchangée.



Avenue Woodroffe (dans le sens sud)





## Mises au point apportées à la conception fonctionnelle

D'après la recommandation du Conseil municipal, l'équipe chargée de l'étude a :

- mis au point la conception fonctionnelle;
- évalué les impacts et défini les mesures permettant de les atténuer, dans les cas nécessaires;
- consulté des principaux intervenants;
- examiné la constructibilité;
- mis à jour l'estimation des coûts du projet.

## Ce que nous avons entendu jusqu'à maintenant

Les commentaires et les motifs d'inquiétude exprimés sur la modification de la conception portent sur :

- le fait que l'on soit d'accord avec l'idée de ne pas avoir à supprimer les logements résidentiels à loyer modique ni à déplacer les résidents;
- les lignes de mire, la sécurité et la conception de la section transversale sur l'avenue Woodroffe;
- les impacts sur le déroulement de la circulation pendant les travaux;
- le bruit et la protection de la vie privée dans les zones résidentielles en passant par le point de rétrécissement;
- la circulation de transit pour les collectivités attenantes à l'avenue Woodroffe;
- les incidences pour les lignes de transport de l'électricité le long de l'avenue Woodroffe et des passages du chemin Knoxdale et du chemin West Hunt Club;
- la stratégie de paysagement ainsi que la maximisation et le rehaussement des infrastructures du transport actif et des noyaux du domaine public.

On s'inspirera des autres commentaires pour affiner la révision du Plan recommandé.

## Le Plan recommandé : le tracé du TLR surélevé sur le terre-plein central

- On enlève les voies réservées aux autobus pour permettre d'aménager le tronçon du TLR dans le terre-plein central.
- On aménage des courbes moins prononcées afin de réduire le bruit et d'améliorer le confort au volant dans les points de transition à destination et au départ du terre-plein central de l'avenue Woodroffe.
- Il faut aménager des dispositifs de sécurité routière pour les piliers de soutènement.
- Les opérations de déneigement et de stockage de la neige pour le TLR sont assurées dans le cadre de la conception de la voie de guidage surélevée.

L'avenue Woodroffe dans le sens nord



## Le Plan recommandé – la station Knoxdale

Plan d'implantation de la station comparable au plan d'origine. Voici en quoi consistent les modifications du plan de conception :

- Station décalée au nord d'environ 70 m pour assurer la transition avec le terre-plein central de l'avenue Woodroffe. Elle est située sur le terrain protégé pour le couloir du Transitway sud-ouest (EE de 1997).
- Arrêts d'autobus sur rue pour les services d'autobus locaux et de remplacement du train.
- Liaison dans le sens nord du sentier polyvalent projeté et planifié.
- Zone attenante aux terrains municipaux appartenant à la zone résidentielle de densité 3 (R3A).
- Possibilités de paysagement pour aménager un écran ou une zone tampon et pour améliorer le secteur de la station; à explorer dans le cadre de la conception détaillée.

Rendue artistique de la station Knoxdale proposée dans le sens sud-est



## Le Plan recommandé – la station Sportsplex de Nepean

Le plan de conception de la station n'est pas modifié.

- Station surélevée située du côté ouest de l'avenue Woodroffe; la passerelle piétonnière du côté est est dotée d'une rampe d'accès.
- Arrêts d'autobus sur rue pour les services d'autobus locaux et de remplacement du train
- Intégration avec le sentier polyvalent du côté est, dont le prolongement dans le sens nord menant au chemin West Hunt Club, du côté ouest de l'avenue Woodroffe

La révision prévoit des intersections protégées dans les deux entrées (nord et sud) du Sportsplex de Nepean.

Rendue artistique de la station Sportsplex de Nepean proposée dans le sens sud-ouest



## Le Plan recommandé : la réfection de l'avenue Woodroffe

Pour permettre d'aménager le tracé du TLR dans le terre-plein en passant par le point de rétrécissement, il faut prévoir la réfection d'un tronçon d'environ 1 km de l'avenue Woodroffe (entre le chemin Knoxdale et l'entrée sud du Sportsplex de Nepean), ce qui donne l'occasion de mettre en œuvre les éléments de la conception des rues complètes, dont cinq intersections à feux protégées (chemin Knoxdale, promenade Majestic, chemin West Hunt Club et entrées nord et sud du Sportsplex), ainsi que les pistes cyclables à sens unique.

La réfection de l'avenue Woodroffe pour intégrer la voie surélevée du TLR dans le terre-plein central consiste à :

- garder deux voies de circulation à vocation générale dans chaque sens (dans l'état existant);
- garder les voies d'accès existantes pour les propriétés;
- aménager des rues complètes, dont les intersections protégées et les pistes cyclables rehaussées dans les cinq (5) intersections;
- aménager des bretelles de virage à droite sécuritaires à certains endroits afin de répondre aux impératifs opérationnels de la circulation automobile;
- prévoir un large terre-plein central pour permettre d'aménager des barrières de sécurité routière dans les alentours des piliers.

Le plan de la conception détaillée projetée permettra de mieux analyser :

- les feux de circulation et les installations pour l'éclairage des voies publiques;
- les lignes de mire pour les automobilistes qui font des virages aux passages piétonniers et aux passages cyclables;
- les effets d'ombre créés par la voie de guidage en hauteur.

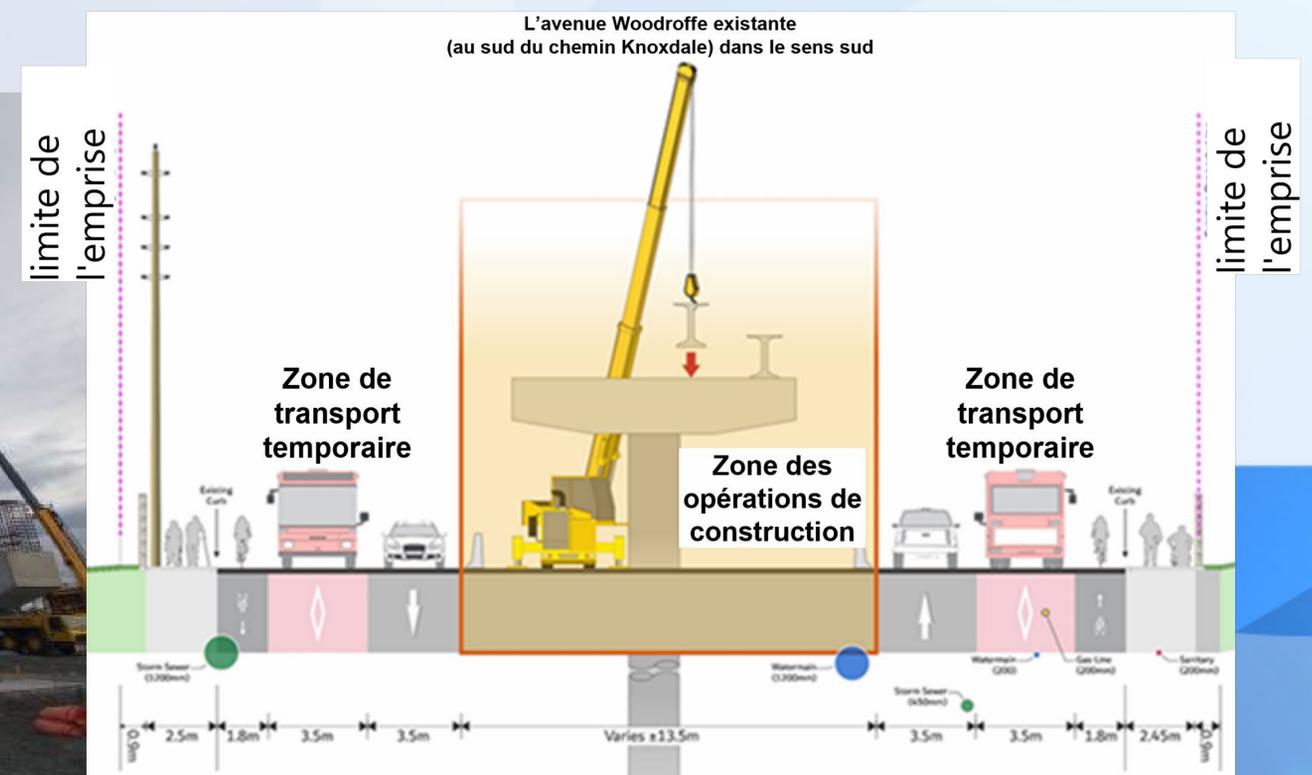


L'intersection de l'avenue Woodroffe et du chemin Knoxdale dans le sens sud

## L'examen de la constructibilité

La mise en œuvre et la programmation des travaux à consacrer au tracé du TLR dans le terre-plein sont complexes. Voici certains points et certaines considérations :

- le calendrier des travaux dépend de la disponibilité du financement : il n'y a aucun financement prévu à l'heure actuelle pour réaliser ce projet;
- on estime qu'il faut compter quatre ans pour construire ce tronçon;
- pendant la plus grande partie des travaux, l'avenue Woodroffe sera limitée à une voie à vocation générale et à une voie réservée aux autobus dans chaque sens, ce qui aura pour effet de réduire la capacité des voies d'attente;
- on prévoit de pouvoir garder, pendant les travaux, les infrastructures du transport actif;
- pour limiter les interruptions le jour et dans les périodes de pointe, les livraisons, les manœuvres des grues et la programmation des travaux de construction se dérouleront hors des périodes de pointe ou le soir;
- il y aura des retards et des détours pour les services de transport en commun;
- il se peut qu'on ne puisse pas éviter de réduire périodiquement les voies du chemin West Hunt Club; on limitera toutefois cette réduction dans toute la mesure du possible.



# L'examen de la constructibilité — étalement potentiel par phases

## Phase 1

Année 1 : Avancement des travaux et des opérations de réinstallation des services publics

- Hydroélectricité, télécommunications, gaz, conduite d'eau principale, égout, installation de feux de circulation et de lampadaires temporaires

## Phase 2

Année 2 : Travaux de fondation de la superstructure de la voie de guidage

- Semelles, piliers, chapeaux de piliers et assemblages de chevêtres élargis.

Année 3 : Suite des travaux portant sur la superstructure de la voie de guidage; travaux de fondations et ouvrages de surface.

- Poutres, murs de parapet, dalle du tablier et réseau ferroviaire.

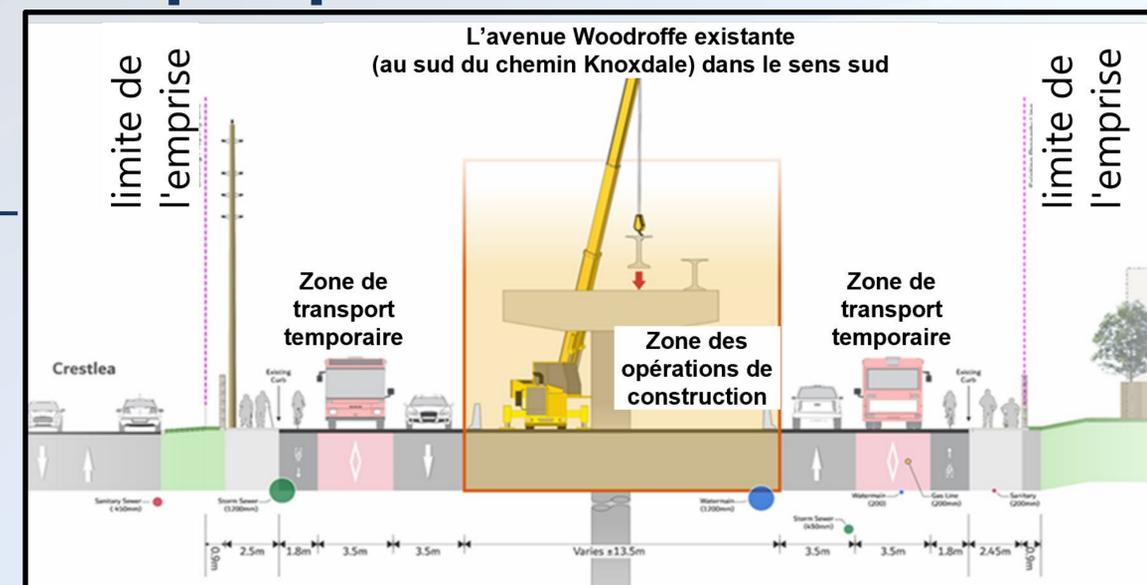
## Phase 3:

Année 4 : Ouvrage de surface définitif pour la voie de guidage

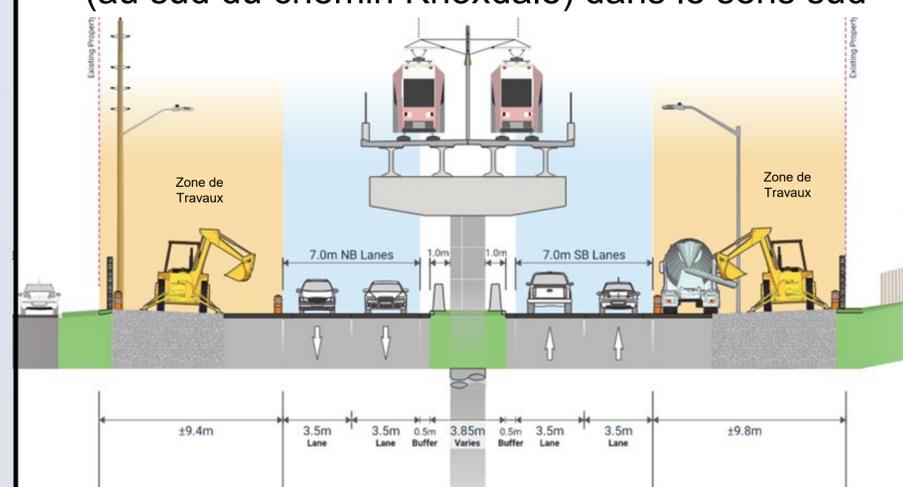
- Système caténaire, écrans antibruit et éclairage, entre autres

Année 4 : Réfection du couloir de l'avenue Woodroffe, dont cinq intersections.

Plan de préparation et de programmation des travaux de construction — phase 2, années 2 et 3

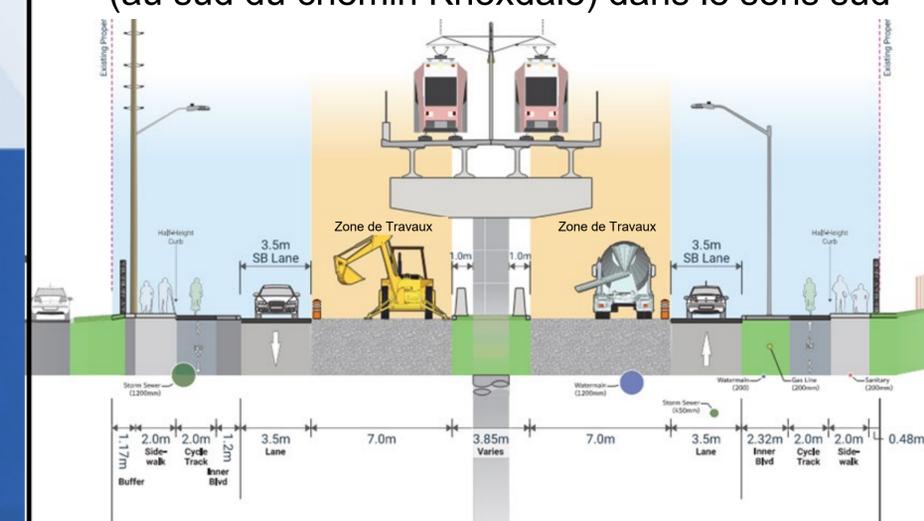


Avenue Woodroffe (au sud du chemin Knoxdale) dans le sens sud



Plan de préparation et de programmation des travaux de construction – Phase 3, année 4

Avenue Woodroffe (au sud du chemin Knoxdale) dans le sens sud

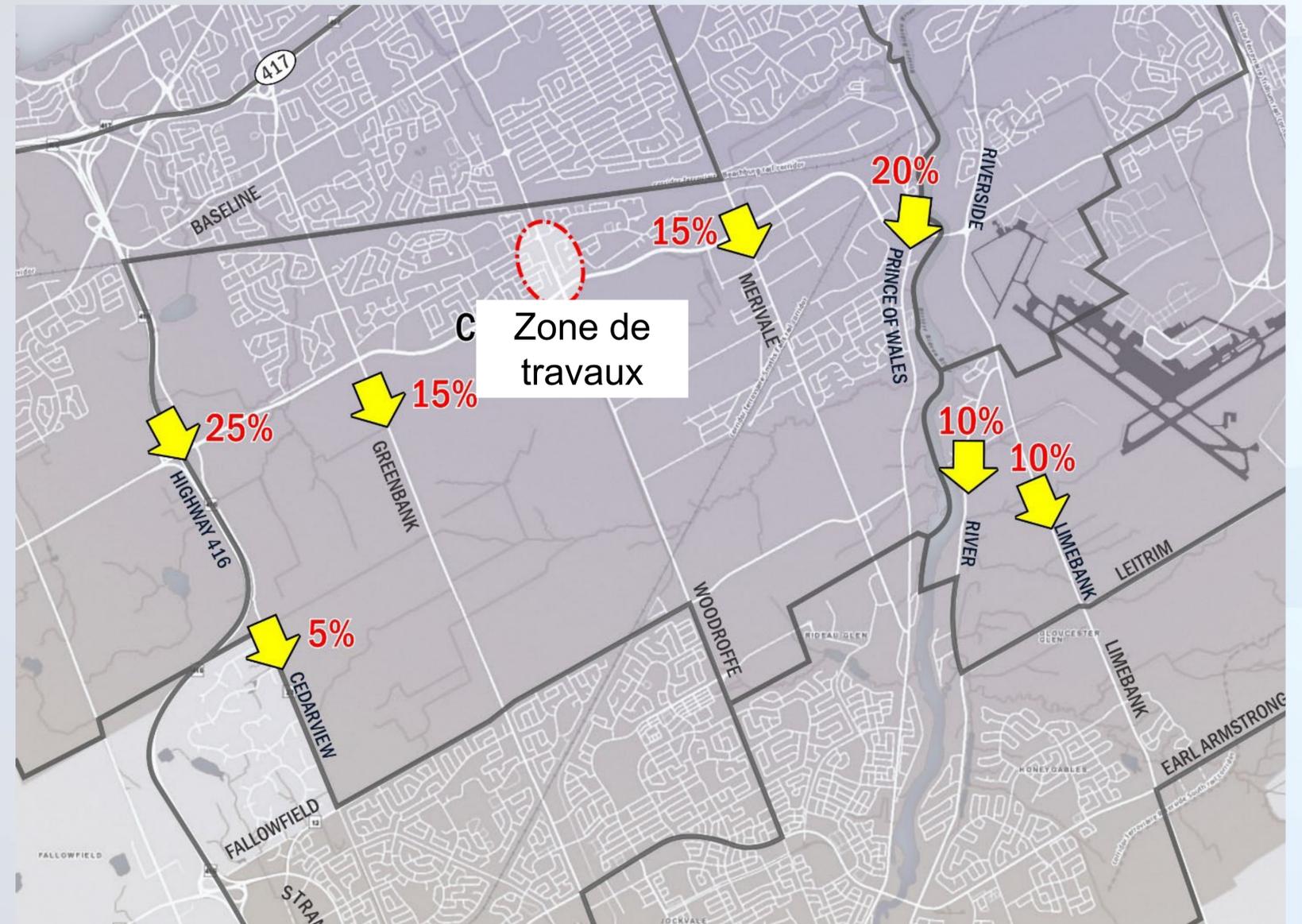


Plan de préparation et de programmation des travaux de construction – Phase 3, année 4

## L'examen de la constructibilité – Impacts sur le transport

Voici les principaux constats :

- Il se peut qu'on doive rediriger vers d'autres couloirs à concurrence de 1 000 véhicules à l'heure (50 % du volume existant en période de pointe) qui roulent sur l'avenue Woodroffe pendant les heures de pointe en semaine ou qu'on doive modifier les heures ou les modes de déplacement;
- Les mesures palliatives consisteront entre autres à prioriser les transports en commun;
- On mettra au point des plans de gestion de la circulation dans le cadre de la conception détaillée et on pensera à actualiser les conditions existantes et la disponibilité d'autres couloirs et d'autres mesures.

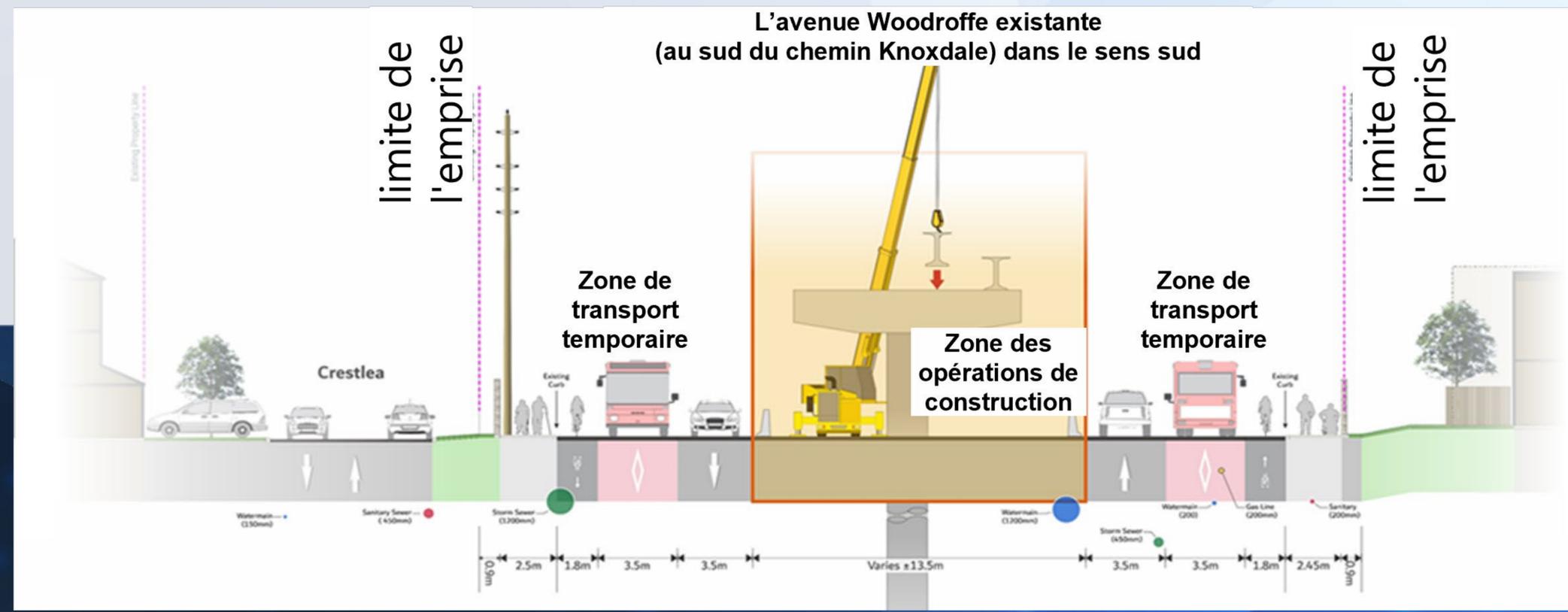


Pourcentage estimatif de la redistribution temporaire de l'achalandage aux heures de pointe en semaine entre l'avenue Woodroffe et d'autres couloirs

## L'examen de la constructibilité – Les services publics

Il faut planifier attentivement les considérations relatives aux infrastructures des services publics en hauteur et en sous-sol afin d'en limiter les impacts pendant les travaux, ainsi que les besoins projetés dans la maintenance pendant les opérations. Voici en quoi consistent ces considérations :

- Il faut respecter les dégagements dans le passage des lignes de transport de l'électricité d'Hydro One. L'équipe chargée de l'étude consulte en permanence Hydro Ottawa et Hydro One, qui lui adressent leurs commentaires.
- Une conduite d'eau principale de grand diamètre (1 200 mm) se déroule parallèlement à l'avenue Woodroffe. En raison du tracé du TLR dans le terre-plein, il faut tenir compte des moyens d'accès et du remplacement éventuel de certaines infrastructures. Voici entre autres les considérations propres à cet élément :
  - le déplacement de 300 m dans le secteur de la station Knoxdale pour éviter la station et la voie de guidage du TLR;
  - les piliers doivent être aménagés à l'extérieur de la zone prévue pour la maintenance de la conduite d'eau principale projetée;
  - la conduite d'eau principale existante est située dans la zone des opérations de construction et obligera à adopter des mesures spéciales de protection, dont la surveillance des vibrations;
  - il se peut qu'on doive combiner le remplacement de la conduite d'eau principale et la construction du TLR.



## Évaluation des impacts

### Qualité de l'air, bruit et vibrations

- Parce que le tracé du TLR sera aménagé dans le terre-plein, il faut prévoir des courbes dans la voie ferrée. Pour amortir l'impact des courbes, le plan de conception prévoit des rayons de courbes plus importants afin de réduire le bruit et d'améliorer le confort au volant, lorsque le tracé s'enchaîne, dans les courbes, avec le terre-plein central au départ et à l'arrivée.
- On a rédigé une annexe pour l'évaluation de la qualité de l'air, du bruit et des vibrations dans le sol d'après le nouveau tracé du TLR.
- L'analyse a permis de constater que les niveaux de bruit de toute l'aire de l'étude sont dominés par l'achalandage automobile du secteur.
- La mise en œuvre augmentera légèrement les niveaux de bruit par rapport aux conditions existantes.
- Nous mettrons en œuvre les règles de l'art de la gestion dans le cadre de ce projet pour atténuer les impacts du bruit et des vibrations.
- On mène des discussions sur les leçons apprises avec le bureau du Programme de construction du TLR pour veiller à recenser les mesures à adopter et à en tenir compte dans l'estimation des coûts du projet.

## Évaluation des impacts

### Besoins fonciers

- Il ne sera plus nécessaire d'empiéter sur les propriétés, comme on l'avait prévu, à partir du côté ouest de l'avenue Woodroffe au sud de la promenade Majestic, et l'élimination des logements n'est plus un impact du Plan recommandé.
- Il faudra aménager de petites parcelles de terrain pour tenir compte des changements aux intersections afin d'améliorer la sécurité et pour aménager le TLR dans le terre-plein, en plus de tenir compte des servitudes de construction.
- Il faudra faire l'acquisition de propriétés conformément à la Politique sur l'acquisition de biens-fonds de la Ville.

### Protection de la vie privée

- Panoramas et intimité : analyse continue des possibilités de masquage
- Des parapets et des murs de protection viendront préserver l'intimité des résidents.
- Il est recommandé de revoir, pendant la conception préliminaire détaillée et en tenant compte de la vocation foncière actuelle, les incidences sur l'intimité.



Avenue Woodroffe dans le sens est

## Évaluation des impacts

- **Désignations dans l'aménagement du territoire**
- Dans le nouveau Plan officiel, l'avenue Woodroffe est un point de mire de la densification du couloir et se trouve non loin du tracé du TLR projeté.
  - Désignation de « quartier évolutif »
- **Demandes d'aménagement**
  - Le réaménagement proposé du 1545, avenue Woodroffe (station-service Esso) a été intégré dans le plan de conception fonctionnelle de l'intersection de la promenade Medhurst, du chemin Knoxdale et de l'avenue Woodroffe.
- **Zonage**
  - Nous reverrons les modifications de zonage propres aux biens-fonds de la promenade Majestic et du chemin Cheryl à la fin de cette étude.

### Stratégie de paysagement

- Il est difficile de se pencher sur les possibilités d'améliorer le paysagement en raison de la largeur du couloir qui est entravé par les propriétés résidentielles attenantes non loin de la limite de l'emprise.
- La version provisoire du REP fait état des possibilités d'améliorer le paysage, notamment en aménageant l'espace et en prévoyant des œuvres d'art public.
- Les détails et les plans de plantation des végétaux seront mis au point pendant les phases préliminaire et détaillée de la conception du projet.



Avenue Woodroffe dans le sens sud – emprise exiguë pour le paysagement

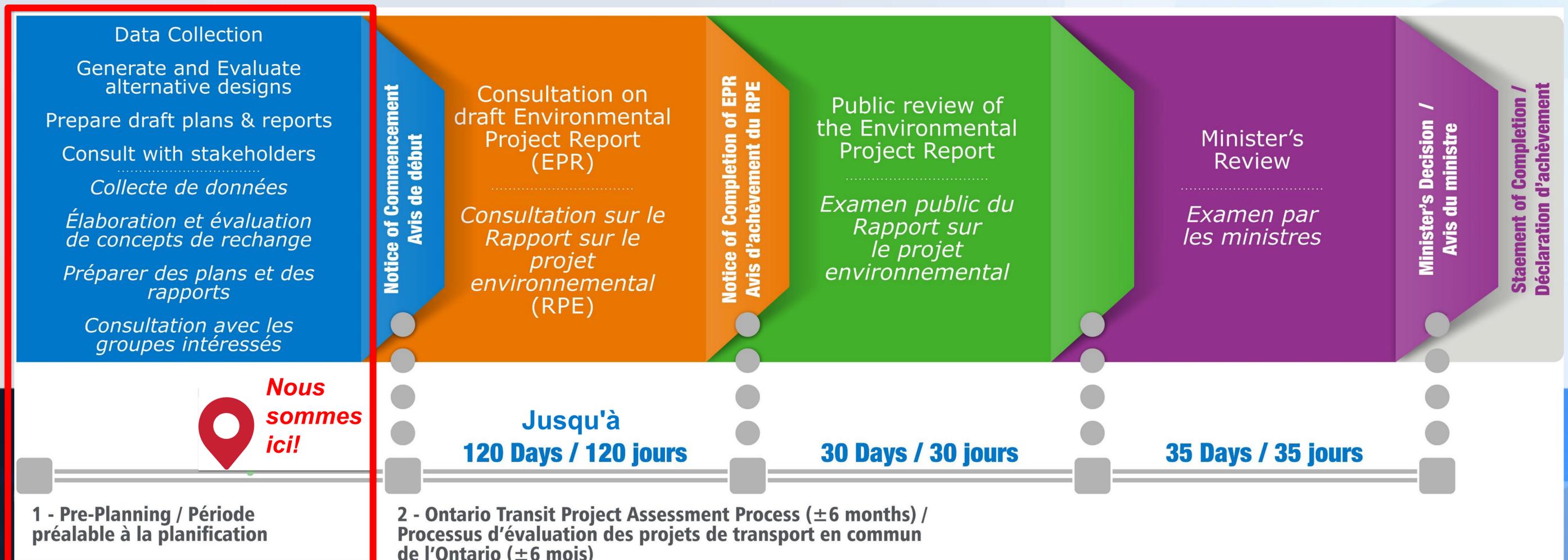
## Le déroulement et le calendrier de l'étude

Cette étude se déroule selon le *Règlement de l'Ontario 231/08* sur le processus d'évaluation des projets de transport en commun (PEPTC). Ce processus se divise en deux phases :

**Phase 1** : Phase préalable à la planification pour l'élaboration du **Plan recommandé** (en cours).

**Phase 2** : Phase de l'évaluation environnementale (EE), dont la consultation obligatoire, l'examen public et les approbations ministérielles.

Tâches programmées	Délais
Dernier jour pour soumettre des commentaires en ligne	Le 22 février 2023
Communication des résultats de la consultation sur la modification de la conception au Comité des transports et au Conseil municipal	Le 23 mars 2023
Avis de lancement du PEPTC	Juin 2023 (délai provisoire)
Avis d'achèvement du PEPTC	Octobre 2023 (délai provisoire)
Approbation du ministre	Décembre 2023



## Les prochaines étapes

Dans la foulée de cette activité de consultation, nous reverrons les commentaires qui nous seront parvenus afin de finaliser le Plan recommandé.

Nous vous invitons à soumettre à la Ville les commentaires ou les motifs de préoccupation que vous souhaitez porter à notre attention en vous servant des outils prévus sur le site Web du projet de la Ville. Pour de plus amples renseignements sur ce projet, veuillez consulter le site Web de la Ville :

[Ottawa.ca/BarrhavenTLR](http://Ottawa.ca/BarrhavenTLR).

Veillez adresser vos commentaires et vos questions à :

**Anna Valliant, ing.**

Gestionnaire principale de projet

Services de la planification des transports

Direction générale de la planification, de l'immobilier et du développement économique

Ville d'Ottawa

[Anna.Valliant@ottawa.ca](mailto:Anna.Valliant@ottawa.ca) | 613-282-3742



**Votre avis est important pour le succès de cette étude.  
Merci de votre collaboration!**

## Le contexte : Vue d'ensemble de l'étude

Voici le calendrier des grandes étapes du projet, pour permettre de connaître l'évolution de ce projet et sa situation actuelle dans le déroulement de l'EE

**2017** : L'Étude sur l'aménagement de sauts-de-mouton aux passages à niveau de Barrhaven et du chemin Merivale a porté sur la faisabilité d'aménager des sauts-de-mouton sur quatre routes et sur le Transitway sud-ouest aux passages à niveau de la voie ferrée de VIA Rail dans la subdivision de Smiths Falls. Il s'agissait des passages à niveau suivants : chemin Merivale, avenue Woodroffe/Transitway sud-ouest, chemin Fallowfield et chemin Jockvale.

**Juin 2018** : Le Conseil municipal a approuvé la motion invitant le personnel de la Ville à mener l'étude d'évaluation environnementale (EE) du TLR de Barrhaven.

**Septembre 2018** : Le périmètre de l'étude d'EE des sauts-de-mouton de Barrhaven a été étendu au prolongement de la Ligne de la Confédération du TLR jusqu'à Barrhaven en convertissant le couloir d'autobus du Transitway sud-ouest en couloir ferroviaire, en raison du chevauchement des aires de l'étude, des économies de coûts et de l'efficacité du déroulement de l'EE. On a donné à l'étude combinée une nouvelle appellation (« Étude d'évaluation environnementale pour le train léger sur rail à Barrhaven (entre la station Baseline et le centre-ville de Barrhaven) et les sauts-de-mouton »).

**Septembre 2018-novembre 2020** : Élaboration et mise au point du Plan recommandé, qui prévoyait la consultation du public et la synthèse du Rapport environnemental sur le projet (REP).

**Le 25 novembre 2020** : Le Conseil municipal a approuvé le Plan recommandé et le Plan de conception fonctionnelle du prolongement du tracé du TLR de Barrhaven entre la station Baseline et le centre-ville de Barrhaven, ainsi que pour les sauts-de-mouton de la voie ferrée.

**Hiver-printemps 2021** : Conformément aux motions adoptées pour amortir l'impact sur les logements résidentiels, on a demandé à l'équipe chargée de l'étude de mener les travaux de conception et de prévoir une consultation avec différentes directions générales de la Ville pour déterminer la viabilité du tracé du terre-plein entre le chemin Knoxdale et le chemin West Hunt Club.

**Le 8 juin 2022** : Le Conseil municipal a approuvé la mise au point du plan de conception fonctionnelle approuvé pour aménager le tracé du TLR surélevé dans le terre-plein de l'avenue Woodroffe, entre le chemin Knoxdale et le chemin West Hunt Club. On a demandé de déposer un compte rendu auprès du Comité et du Conseil municipal pour faire connaître le résultat de la consultation menée auprès des intervenants sur la révision du Plan recommandé.

**Août 2022** : On a fait le point sur les progrès de l'étude dans la consultation auprès des groupes représentant l'office, les entreprises et le public, ainsi qu'auprès des principaux intervenants à propos du nouveau tracé du TLR dans le terre-plein central.

**Aujourd'hui** : Consultation menée auprès des groupes représentant l'office, les entreprises et le public, des principaux intervenants et du grand public sur la révision du Plan recommandé.