# NOTE DE SERVICE / MEMO

| | | |
|---|---|---|
| Destinataires/To | Maire et membres du Conseil | Nº de fichier/File/ : |
| Expéditrice/From | Vivi Chi, ing., directrice, Planification des transports | |
| Objet/Subject | Étude d'évaluation environnementale relative au prolongement du boulevard Brian-Coburn / Transitway de Cumberland (du chemin Navan au chemin Blair à la hauteur du chemin Innes) | Date : 13 septembre 2023 |

La présente note de service vise à informer le maire et les membres du Conseil sur la progression de l'étude d'évaluation environnementale (EE) relative au prolongement du boulevard Brian-Coburn / Transitway de Cumberland depuis l'approbation par le Conseil des recommandations de l'étude le 23 mars 2022, et à les aviser que le personnel procédera au dépôt officiel des rapports d'EE, conformément à la *Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario*.

Le rapport du personnel de mars 2022 (ACS2022-PIE-TP-0003) a été approuvé avec conditions (voir la motion dans le document 1). Depuis, le personnel a réalisé le travail demandé dans la motion (résumé dans le document 1), travail dont nous présentons les principaux points ci-après.

L'essentiel du suivi concernant l'étude d'EE relevait du point 1 de la motion, soit : « Demander à la ministre responsable de la CCN d'enjoindre à celle-ci de former avec la Ville un comité mixte qui sera chargé de résoudre l'impasse concernant l'étude environnementale relative au prolongement du boulevard Brian-Coburn et de faire rapport à la ministre et au maire dans un délai de 100 jours ».

En guise de contexte, l'impasse fait référence à l'opposition du conseil d'administration de la Commission de la capitale nationale (CCN) au plan recommandé, soit l'option 7, qui a été approuvé par le Conseil, et à son appui à l'option 1 (sous réserve de conditions proposées par la CCN). Le tracé des options 1 et 7 est illustré dans le document 2, figures 1 et 2 respectivement. Même si les deux options présentent des similarités fonctionnelles sur le plan du transport, l'option 7 se démarque sur plusieurs points, comme l'explique le rapport du personnel de mars 2022. Dans l'ensemble, ses répercussions sur la Ceinture de verdure et l'environnement naturel sont moindres que celles de l'option 1. De plus, le coût estimatif des routes et du Transitway, en dollars de 2023, est de 400 millions pour l'option 7, comparativement à 610 millions pour l'option 1, ce qui représente 52,5 % de plus. Par conséquent, et selon une évaluation exhaustive

comprenant une analyse de sensibilité des résultats d'évaluation, l'option 7 se classe au premier rang, et c'est pourquoi elle a été retenue.

À la suite de l'approbation par le Conseil des recommandations de l'étude et en réponse à la motion du Conseil, le personnel municipal a poursuivi ses réunions ordinaires avec le personnel de la CCN dans le but de résoudre cette impasse. Bien qu'aucune directive de la ministre fédérale n'exigeait du personnel de la CCN qu'il travaille avec la Ville pour trouver une solution, ces réunions ont tout de même porté fruit. En août 2022, le personnel municipal a présenté les mesures provisoires de priorité au transport en commun approuvées par le Conseil. Celles-ci proposent des améliorations et des élargissements ciblés pour le transport en commun et les véhicules à taux d'occupation élevé (VTOE) le long du chemin Innes (document 2, figure 3). Le personnel a réitéré que ces mesures étaient indépendantes de l'option 7. Ce projet provisoire pourrait améliorer la fiabilité du service de transport en commun et favoriser les déplacements en VTOE, et ultimement réduire les engorgements que subissent les résidents. Il nécessiterait toutefois l'approbation du conseil d'administration de la CCN, puisque la zone visée comprend 1,2 hectare de terrain fédéral.

Le personnel municipal a aussi proposé un nouveau tracé du chemin Renaud (document 2, figure 4). Ce tracé implique de prolonger le boulevard Brian-Coburn vers l'ouest à partir du chemin Navan, jusqu'à l'actuel chemin Renaud, de manière à détourner et réduire efficacement la congestion routière dans le quartier de Bradley Estates. Parmi les points forts de ce nouveau tracé, il y a l'amélioration de la sécurité pour tous les modes de transport grâce à l'élimination de deux virages à 90 degrés (sur l'actuel chemin Renaud) et de deux traversées du populaire sentier Prescott-Russell. De plus, le chemin Renaud se retrouverait à l'extérieur des limites d'un site Ramsar, zone humide d'importance internationale désignée en vertu de la Convention de Ramsar. Cela dit, si le réalignement au nord de ce chemin à deux voies comporte des avantages pour la communauté, la sécurité et l'environnement, il ne permettra pas à lui seul d'accueillir plus de véhicules afin de répondre à la croissance des quartiers est. Le projet nécessiterait en outre 6 hectares de terrain fédéral.

La CCN a répondu (dans une lettre datée du 12 décembre 2022) favorablement aux mesures provisoires de priorité au transport en commun, puisqu'elles sont propres à favoriser le transport durable – transport en commun et déplacements en véhicule à taux d'occupation élevé – et nécessiteraient peu de terres de la CCN. À la suite de cette lettre, à propos du nouveau tracé du chemin Renaud, la CCN a aussi affirmé ceci : « *s'il y a une volonté de reverdir des tronçons du chemin Renaud […] il pourrait être bon de poursuivre les discussions* ». C'est un pas en avant pour améliorer l'état de cet espace. Actuellement, le personnel municipal poursuit ses discussions avec la CCN pour mieux comprendre les conditions entourant les prochaines étapes du nouveau tracé. Le personnel de la CCN a indiqué qu'une présentation à son conseil d'administration serait nécessaire pour faire approuver les mesures provisoires de priorité au transport en commun et le nouveau tracé du chemin Renaud. Il ne lui a pas encore présenté ces propositions, mais il est entendu que le conseil d'administration de la CCN en sera bientôt informé.

À ce jour, il n'y a aucune source de financement pour la mise en œuvre de ces propositions et de l'option 7. L'estimation des coûts des mesures provisoires de priorité au transport en commun en dollars de 2023 s'élève à 27 millions, et celle du nouveau tracé du chemin Renaud et des travaux connexes, à 50 millions.

Vu ces avancées, le personnel municipal procédera à la finalisation des rapports d'étude environnementale (RÉE) pour les mesures provisoires de priorité au transport en commun de même que pour le plan des routes et du Transitway de l'option 7 (plan définitif). Il s'agira de déposer les RÉE au ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs et de les mettre à la disposition du public pour une période de 30 jours, conformément au processus d'évaluation environnementale municipale de portée générale pour un projet qui relève de l'annexe C. Ces étapes de clôture du processus provincial d'EE sont décrites dans l'énoncé des travaux de l'étude d'EE (ACS2017-TSD-PLN-0002) approuvé par le Comité des transports le 1er février 2017.

Le dépôt des RÉE permettrait aussi de passer à la phase de mise en œuvre des mesures provisoires de priorité au transport en commun et du nouveau tracé du chemin Renaud avec ses deux voies, si le conseil d'administration de la CCN approuve ces projets et que l'on réussit à trouver une source de financement.

En ce qui a trait au plan définitif (option 7), l'impasse avec le conseil d'administration de la CCN demeure. Pour la Ville, le coût de tout projet d'immobilisations demeure un critère d'évaluation fondamental.

Pour toute question, veuillez communiquer avec la gestionnaire principale assignée à ce projet, Angela Taylor (Angela.Taylor@Ottawa.ca).

Original signé par

Vivi Chi

c. c. : Équipe de la haute direction
Équipe de direction de la Direction générale de la planification, de l'immobilier et du développement économique
Directrice, Information du public et Relations avec les médias

DOCUMENTATION À L’APPUI

- Document 1 – Motion approuvée par le Conseil avec instructions au personnel
- Document 2 – Tracés des options 1 et 7, et plans des mesures provisoires de priorité au transport en commun et du nouveau tracé du chemin Renaud

**Document 1 : Motion approuvée par le Conseil et résumé des travaux**

ATTENDU QUE le rapport ACS2022-PIE-TP-0003 recommande au Conseil d'approuver la conception fonctionnelle du prolongement du boulevard Brian-Coburn / Transitway de Cumberland (du chemin Navan au chemin Blair à la hauteur du chemin Innes) pour le plan définitif des routes et du Transitway, option 7, comme l'indique le rapport; et

ATTENDU QUE la Commission de la capitale nationale (CCN) n'est favorable ni à l'option 7 ni à l'option 5, craignant qu'elles soient incompatibles avec le couloir figurant dans le Plan directeur des transports de 2013 et qu'elles ne soient pas conformes aux politiques du Plan directeur de la Ceinture de verdure de la CCN; et

ATTENDU QUE le personnel de la CCN a indiqué que seules les options 1 et 4 méritent d'être prises en considération et que, même avec ces options, il faudrait peaufiner davantage la conception de ces couloirs pour limiter encore davantage les répercussions sur la Ceinture de verdure; et

ATTENDU QUE le plan recommandé nécessiterait quelque 44 hectares de terrains dans la Ceinture de verdure et que la CCN a fait savoir qu'aucun terrain fédéral ne serait libéré aux fins du projet; et

ATTENDU QUE l'équipe chargée de l'étude examine, avec le concours du Bureau des biens immobiliers municipaux, la possibilité d'échanger des réserves routières non ouvertes de la Ville dans la Ceinture de verdure de la CCN; et

ATTENDU QUE l'opposition de la CCN à l'évaluation environnementale relative au prolongement du boulevard Brian-Coburn, qui comprend le Transitway de Cumberland, a forcé un développement urbain centré sur l'automobile dans Orléans-Sud ces dernières années; et

ATTENDU QUE, selon le rapport du Groupe d'étude ontarien sur le logement abordable, la pénurie de logements a entraîné une hausse des prix du logement de 180 % ces dix dernières années; et

ATTENDU QUE l'Ontario devra construire 1,5 million de logements dans les dix prochaines années pour mettre fin à cette pénurie; et

ATTENDU QUE cette impasse, si elle perdure, empêchera d'atteindre dans Orléans-Sud la densité qu'il faudrait pour résoudre la pénurie de logements et atteindre les objectifs du nouveau Plan officiel d'Ottawa;

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU DE FAIRE CE QUI SUIT :

1. **Demander à la ministre responsable de la CCN d'enjoindre à celle-ci de former avec la Ville un comité mixte qui sera chargé de résoudre l'impasse concernant l'étude environnementale relative au prolongement du boulevard Brian-Coburn et de faire rapport à la ministre et au maire dans un délai de 100 jours; et**

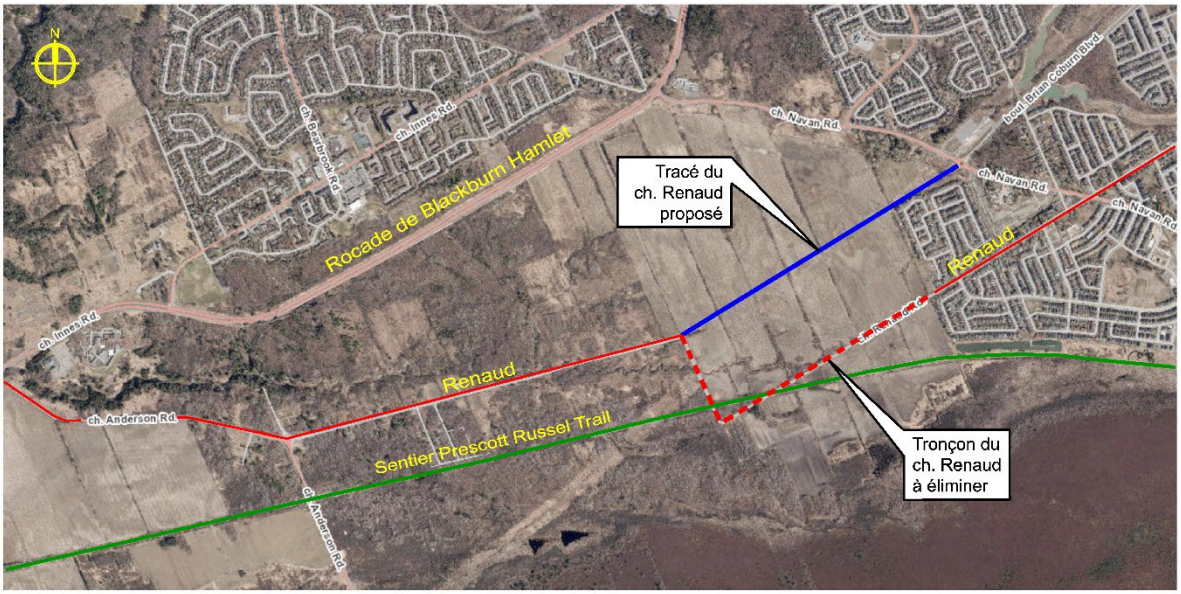
Instruction au personnel : Indiquée ci-dessus.

2. **Demander au personnel de la planification d'organiser un sommet avec la Greater Ottawa Home Builders' Association (GOHBA) et les grands promoteurs immobiliers d'Orléans afin de discuter des stratégies pour atténuer l'impact en lien avec les approbations d'aménagement d'ici à ce que l'impasse soit résolue; et**

   Instruction au personnel : Le 10 juin 2022 s'est tenu un Sommet sur l'urbanisme réunissant le secteur de l'aménagement, des promoteurs de la région, le personnel des Services de planification et celui de la Planification des transports pour envisager des moyens d'atténuer les répercussions sur les projets d'aménagement jusqu'à ce que soit résolue l'impasse avec la CCN. Bien qu'aucune stratégie n'ait émergé durant le Sommet, les acteurs du secteur de l'aménagement se sont entendus pour continuer à se réunir dans le cadre d'un groupe de travail dont l'objectif est de faire avancer ce projet.

3. **Demander au personnel de la Direction générale de la planification, de l'immobilier et du développement économique (DGPIDE) de présenter au Comité de l'urbanisme et au Comité des transports un rapport exposant les solutions à court terme possibles; et**

   Instruction au personnel : Le personnel a élaboré et proposé un nouveau tracé pour le chemin Renaud, une solution à court terme qui prévoit le prolongement du boulevard Brian-Coburn, à deux voies, vers l'ouest, jusqu'à l'actuel chemin Renaud, comme le montre la carte ci-dessous.




Cette solution constitue la phase provisoire du prolongement du boulevard Brian-Coburn, qui passerait ultimement de deux à quatre voies (phase finale de l'option 7), suivant l'approbation

du Conseil. Elle ne requiert ainsi aucun changement aux recommandations d'EE. Même si cette solution n'accroît pas la capacité routière, elle comporte d'importants avantages :

- Amélioration de la sécurité sur le populaire sentier Prescott-Russell par l'enlèvement de deux traversées routières;
- Élimination de deux virages à 90 degrés et amélioration de la sécurité pour tous les modes de transport;
- Création d'un lien pour le transport actif vers le parc-o-bus Chapel Hill grâce à un sentier polyvalent partant directement de Bradley Estates;
- Accès aux terres agricoles existantes;
- Respect des limites Ramsar et déplacement complet du chemin Renaud à l'extérieur de celles-ci;
- Réduction de trois à une seule traversée du ruisseau Mud et possibilité d'améliorer l'état de celui-ci.
- Prolongement aligné avec le couloir de transport d'électricité et de nombreuses infrastructures;

Par ailleurs, bien que le Conseil ait approuvé les mesures provisoires de priorité au transport en commun privilégiées, ont été élaborées, examinées et évaluées six autres options dans le cadre de l'étude d'EE.

4. **Demander au personnel de porter les services professionnels contractés aux comptes suivants : 910610 (études d'évaluation environnementale 2022 pour le transport en commun rapide) et 908210 (études d'évaluation environnementale 2016 pour les artères).**

   Instruction au personnel : Ces comptes servent à financer les travaux supplémentaires nécessaires à l'achèvement des rapports d'étude environnementale sur le plan des routes et du Transitway ainsi que sur les mesures provisoires de priorité au transport en commun.

**Document 2 : Tracés des options 1 et 7, plans des mesures provisoires de priorité au transport en commun et du nouveau tracé du chemin Renaud**

Figure 1 : Option 1 – approuvée par la CCN sous conditions

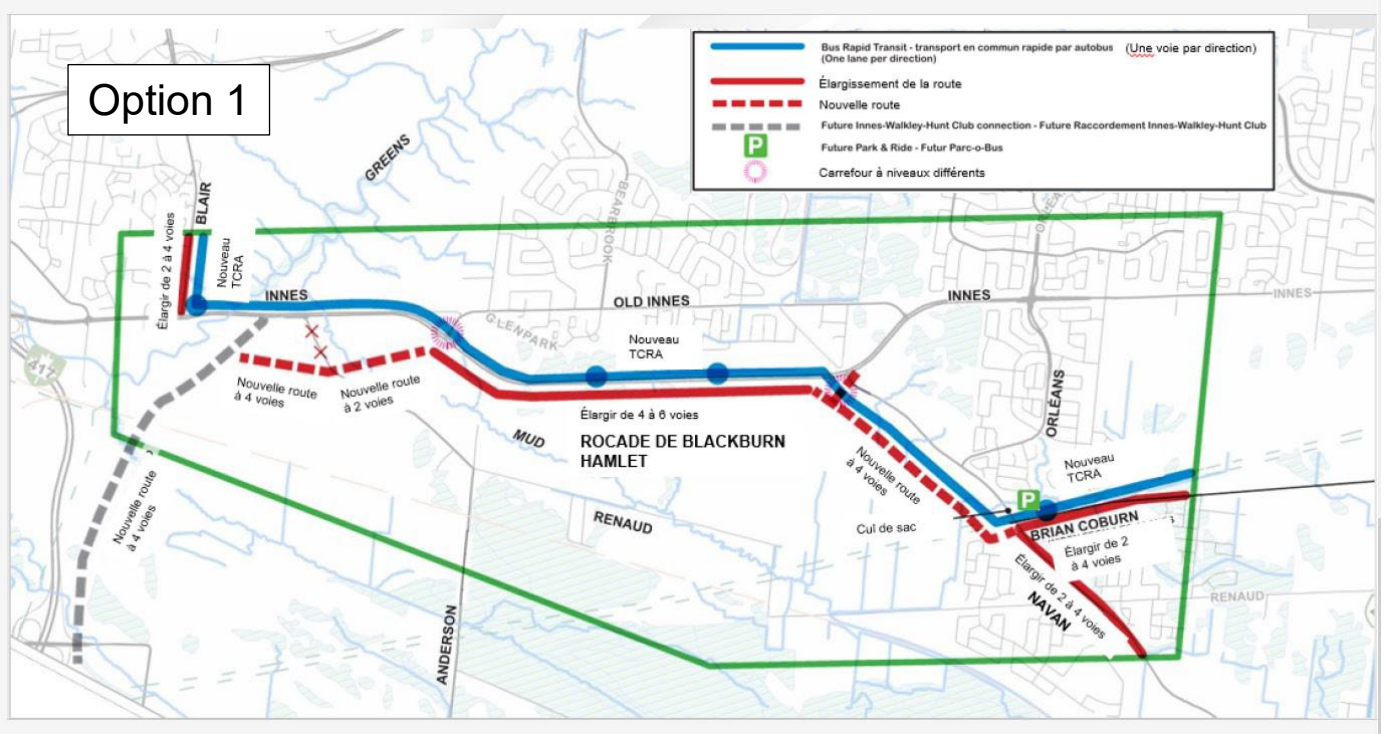



Figure 2 : Option 7 – approuvée par le Conseil

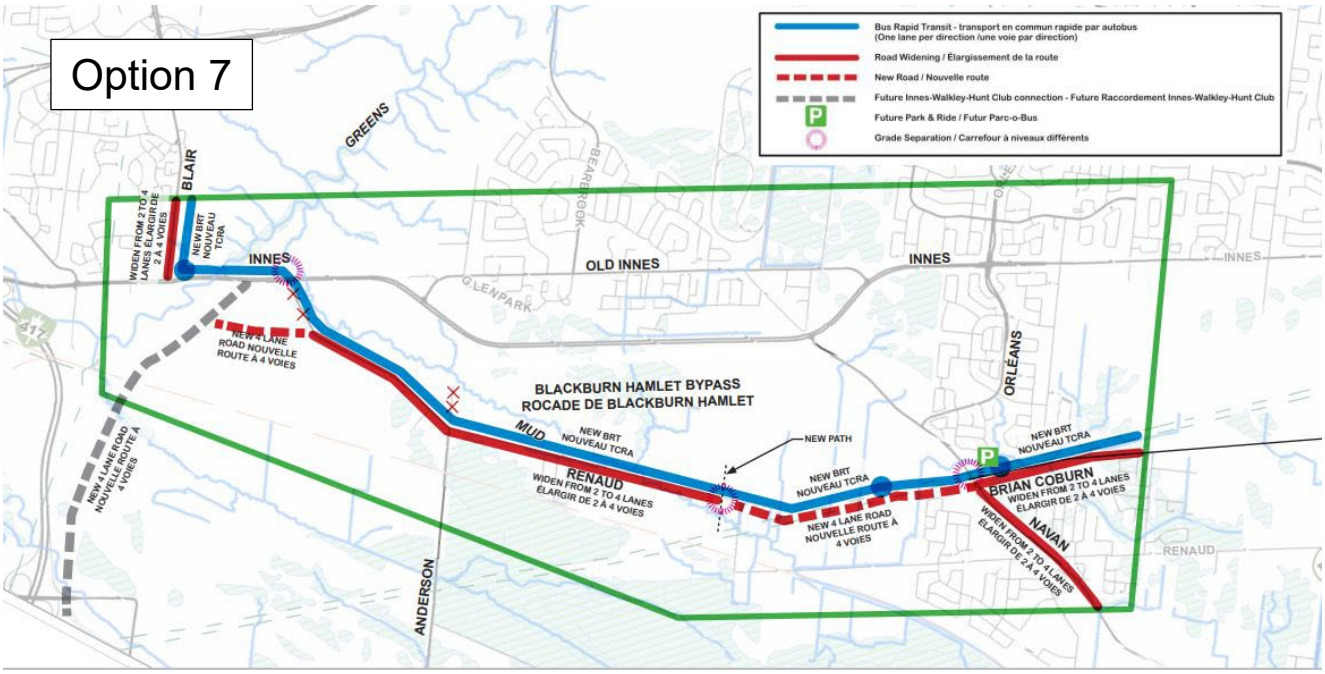
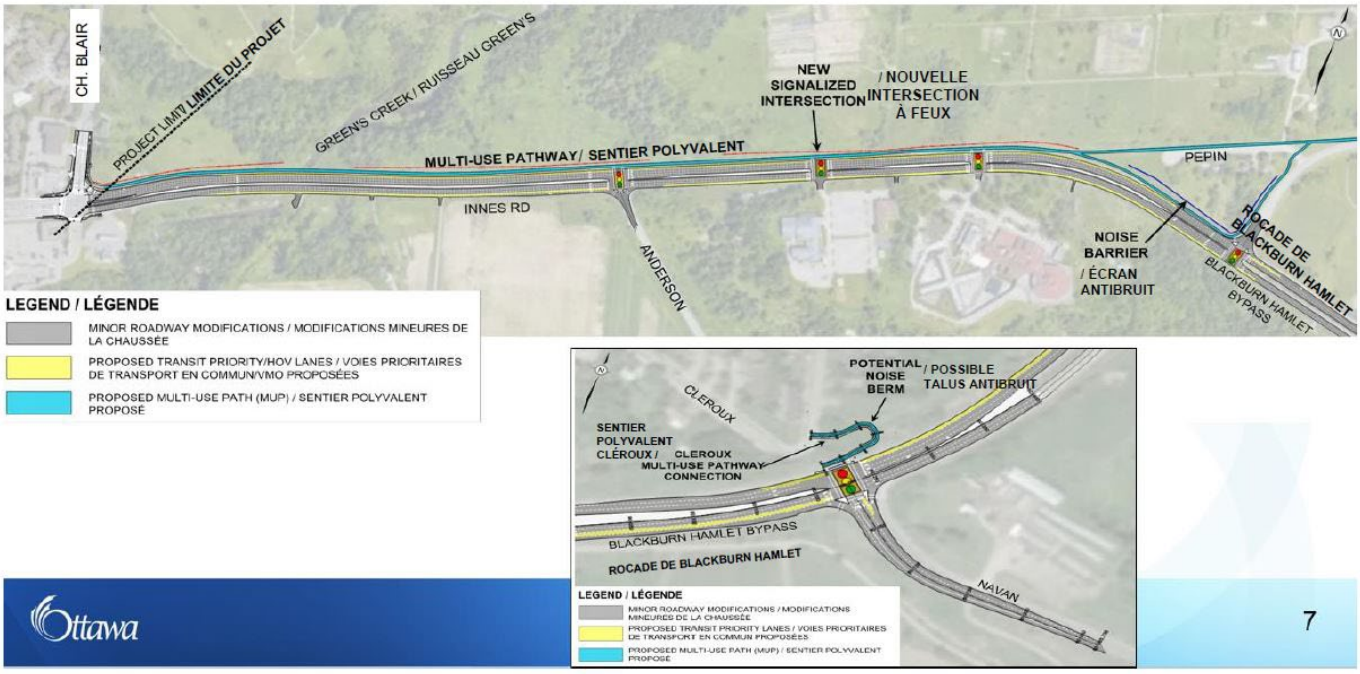


Figure 3 : Mesures provisoires de priorité au transport en commun – En attente de l'approbation du conseil d'administration de la CCN



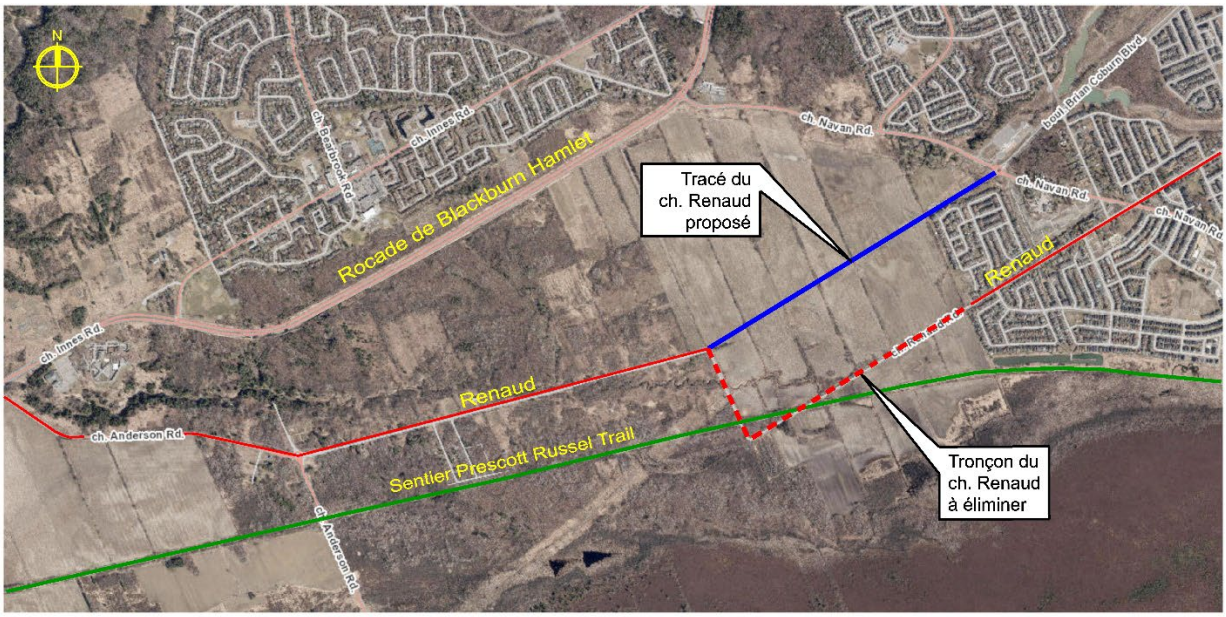


Figure 4 : Nouveau tracé du chemin Renaud – En attente de l'approbation du conseil d'administration de la CCN