

Nouveau tracé du chemin Greenbank et prolongement du Transitway Sud-Ouest Contrat n° CP000521

Juin 2021

1. Quel est le calendrier de travail de ce projet?

Les échéanciers et la durée des travaux sont encore à l'étude et dépendront des fonds disponibles. Le travail de conception devrait être achevé en 2024. Pour le moment, on prévoit commencer les travaux en 2030, au plus tôt. Le projet pourrait être réalisé en plusieurs étapes afin de faire avancer certains éléments clés. Tous les travaux liés aux services publics, y compris l'amélioration du réseau de gaz d'Enbridge, le déplacement des poteaux et des câbles aériens d'Hydro, etc., seront réalisés avant les travaux de reconstruction.

2. Il y a énormément de nouveaux aménagements le long de ce couloir. Est-ce que le projet de modification du tracé est coordonné en fonction des diverses demandes et approbations d'aménagements?

Oui. Les derniers aménagements le long du tracé ont été conçus et approuvés en fonction du tracé futur du chemin Greenbank aux abords de ce couloir, et conformément aux études d'évaluation environnementale (EE) réalisées entre 2006 et 2017. La conception fonctionnelle actuelle du chemin Greenbank modifié combine les EE déjà approuvées et certaines mises à jour visant à intégrer les nouvelles directives en matière de conception et les normes actuelles. Toutes les étapes du projet et des aménagements proposés sont coordonnés.

3. D'autres terrains seront-ils requis pour accueillir le nouveau tracé du chemin Greenbank?

Essentiellement, une emprise d'au moins 41,5 m a été prévue le long du couloir pour les ouvrages planifiés. Pour certains secteurs isolés le long du couloir, des terrains additionnels seront requis pour répondre aux normes de conception et aux exigences du projet. Ils se trouvent généralement près des intersections et dans des aménagements plus anciens. Les besoins exacts en matière de terrains feront l'objet de négociations menées par le Bureau des biens immobiliers municipaux avec chaque propriétaire de terrain au fur et à mesure que progresse la conception du projet. Si vous avez des questions ou des préoccupations à ce sujet, veuillez communiquer avec le gestionnaire de projet de la Ville.

4. Est-ce que ce nouveau tracé permettra d'améliorer la circulation sur le chemin Greenbank?

Le nouveau tracé du chemin Greenbank, entre la promenade Chapman Mills et le chemin Barnsdale, prévoit quatre voies de circulation, ainsi que des voies réservées au virage, ce qui permettra d'accroître considérablement la capacité de circulation vers les collectivités de Barrhaven, au sud de la rivière Jock. Le nouveau chemin Greenbank servira à la fois d'artère, de route de camionnage, de couloir de transport en commun rapide par autobus (TCRA), d'itinéraire cyclable et de parcours piétonnier. Par conséquent, le couloir est reconstruit en tant que « rue complète » afin d'améliorer la capacité multimodale de tout le couloir, en offrant à tous les usagers des infrastructures améliorées.

5. Qu'advient-il du chemin Greenbank actuel?

Le chemin Greenbank actuel restera en place une fois les travaux terminés afin de permettre aux résidents d'accéder à leur demeure. Des culs-de-sac seront aménagés juste au nord et au sud de la rivière Jock dans le cadre d'un projet distinct. Le pont actuel sur la rivière Jock sera fermé aux véhicules motorisés, mais on prévoit le convertir pour le transport actif (cyclistes et piétons).

- 6. Je laisse mon enfant devant l'école secondaire St. Joseph. Est-ce que le nouveau tracé du chemin Greenbank prévoit un débarcadère ou une zone de stationnement d'autobus devant l'école?**

Des places de stationnement sur rue sont prévues à proximité de l'école. Une station du Transitway sera construite à l'intersection dotée de feux de circulation la plus proche (rue Darjeeling) afin de desservir l'école secondaire. En outre, un nouveau lien routier (prolongement de Darjeeling) juste au nord de l'école secondaire et deux liens additionnels seront construits pour relier l'école secondaire et le chemin Greenbank actuel au nouveau chemin Greenbank.

- 7. La conception actuelle comprend des voies réservées pour le transport en commun rapide par autobus (TCRA). Comment cela fonctionnera-t-il?**

Deux voies réservées aux autobus seront construites, une dans chaque direction, dans le terre-plein central du nouveau chemin Greenbank. Cela permettra de prolonger le Transitway Sud-Ouest actuel vers le sud, du centre-ville de Barrhaven à Kilbirnie, conformément au Plan directeur des transports (version préliminaire) de la Ville d'Ottawa. Cette section du Transitway Sud-Ouest comprendra sept (7) stations au niveau du sol entre la promenade Chapman Mills et la nouvelle station et le parc-o-bus de la promenade Kilbirnie. Des stations sont prévues pour le centre-ville de Barrhaven (reconstruction), Darjeeling, Riverboat, River Run, Cambrian, Dundonald et Kilbirnie (incluant un parc-o-bus). Les circuits d'autobus locaux permettront également d'entrer et de sortir du couloir du Transitway pour ainsi desservir les rues adjacentes.

- 8. Est-ce que les circuits d'OC Transpo ou les arrêts d'autobus seront modifiés?**

Dès l'ouverture des nouvelles installations, les circuits d'OC Transpo seront modifiés afin de profiter du nouveau Transitway et d'améliorer le service pour les résidents de Barrhaven au sud de la rivière Jock. L'emplacement des arrêts d'autobus sera révisé en consultation avec OC Transpo. Les stations d'autobus sur le nouveau tracé du chemin Greenbank se trouveront aux intersections, et les arrêts hors du couloir du Transitway seront répartis sur le trajet conformément aux normes de service d'OC Transpo.

- 9. Est-ce que cette conception permettra une conversion future du TCRA au TLR?**

Comme précisé dans le Plan officiel provisoire et le Plan directeur des transports de la Ville, aucune installation de TLR au sud de la promenade Chapman Mills n'est prévue dans un avenir prévisible. Par conséquent, le prolongement du Transitway Sud-Ouest pour ce projet n'intègre que des critères de conception liés au transport en commun rapide par autobus (TCRA).

- 10. Est-ce que l'accessibilité du couloir sera améliorée grâce à ce nouveau tracé?**

La conception respectera les Normes de conception accessible de la Ville d'Ottawa, ainsi que la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (LAPHO). Certaines des principales composantes à cet égard comprennent une infrastructure piétonnière d'au moins 1,8 m de large distincte de la piste cyclable adjacente, avec zones de bancs publics et de repos le long du couloir. Les intersections seront équipées de zones de protection de bonne superficie pour les passages piétonniers, de feux de circulation accessibles pour les piétons et d'indicateurs podotactiles de surface (IPS). La conception prévoit également un accès sécuritaire aux arrêts et stations de transport en commun du terre-plein central.

- 11. En quoi ce projet permet-il d'améliorer les installations cyclables?**

Le nouveau tracé du chemin Greenbank est désigné dans le Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa comme un réseau cyclable principal, comptant plusieurs connexions avec d'autres réseaux cyclables, routes locales et sentiers. Conformément au Plan sur le cyclisme d'Ottawa, les pistes cyclables sont aménagées afin de mieux servir les cyclistes et de leur offrir une meilleure connectivité. Les modifications prévues aux sentiers actuels

dépassent la portée du projet; cependant, la possibilité d'améliorer les connexions pour cyclistes et piétons sur les deux rives de la rivière Jock est présentement à l'étude.

12. Pourquoi l'infrastructure cyclable est-elle distincte et hors de l'infrastructure routière, contrairement à ce qui figurait dans l'EE précédente?

Les conceptions des dernières EE ont été mises à jour afin d'intégrer les récentes directives de la province et de la Ville d'Ottawa en matière de conception, qui prévoient maintenant l'aménagement d'une infrastructure cyclable distincte. En raison de la circulation automobile intense et de la vitesse des véhicules qui circuleront sur le nouveau chemin Greenbank, on préfère aménager des pistes cyclables surélevées et séparées dans ce type de couloir afin d'améliorer le confort des cyclistes et la sécurité générale du couloir. Une nouvelle version des directives de conception de la Ville est attendue en juillet au sujet des intersections, pour lesquelles tout changement devra être incorporé à la conception préliminaire.

13. Qu'est-ce qu'une intersection protégée?

Il s'agit d'une intersection contrôlée par les feux de circulation et dotée d'une superficie et de passages exclusifs pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes afin d'améliorer la sécurité et le confort des usagers. Grâce aux intersections protégées, les passages sont écourtés et simplifiés, les déplacements sont plus prévisibles et la visibilité est meilleure pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes. À la différence des intersections traditionnelles, les cyclistes ne sont pas obligés de se mêler à la circulation automobile. Ils ont plutôt accès à une piste exclusive lorsqu'ils traversent l'intersection. La marge de retrait entre la voie automobile et l'infrastructure cyclable permet aux automobilistes qui font des virages de mieux voir les cyclistes par rapport à une intersection traditionnelle, ce qui, de concert avec les éléments de la conception dont les îlots de sécurité des intersections, les passages piétonniers et les passages cyclables (traverses pour les cyclistes) en retrait, ainsi que les feux de circulation pour les cyclistes, réduit les risques de conflits parmi tous les usagers. Pour plus d'information, veuillez visiter : <https://ottawa.ca/fr/stationnement-routes-et-deplacements/velo/planification-du-cyclisme/projets-achevees>

14. Pourquoi les pistes cyclables surélevées (par rapport au niveau de la chaussée) sont-elles incurvées à certaines intersections?

Les courbes de tracé en plan horizontales sont aménagées pour plusieurs raisons, notamment afin d'améliorer la visibilité des cyclistes pour les automobilistes qui amorcent un virage et de ralentir les cyclistes qui arrivent à une intersection; elles sont conçues selon les directives et les normes actuelles de la Ville, qui cadrent avec les normes nord-américaines.

15. Est-ce que toutes les intersections seront protégées?

Oui, cependant, en raison des contraintes imposées par les propriétés ou les bâtiments voisins ou par le nivellement, la conception de certaines intersections et de certains coins pourrait devoir être modifiée par rapport aux directives de conception de la Ville d'Ottawa et de la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (LAPHO) afin de tenir compte de ces contraintes. S'il n'y a pas de contraintes, on peut aménager une zone de protection des piétons entre la bordure de la rue et l'infrastructure cyclable, ce qui permettra aux piétons d'attendre pour traverser la chaussée. Pour cette option, les infrastructures piétonnières et cyclables sont toujours aménagées au même niveau. S'il y a des contraintes importantes et qu'il n'y a pas suffisamment de place pour aménager une zone de protection des piétons entre la bordure de la rue et la piste cyclable, les rampes des infrastructures cyclables sont abaissées au niveau de la rue avant l'intersection, et les piétons devront attendre sur le trottoir avant de traverser la chaussée. L'infrastructure cyclable sera relevée à l'autre extrémité de l'intersection, au-delà du passage piétonnier et du passage cyclable.

16. Quelles mesures prenez-vous pour inciter les piétons à circuler le long du couloir?

Les infrastructures piétonnières proposées le long du futur tracé du chemin Greenbank seront d'une largeur d'au moins 1,8 m (et peut-être plus large, si possible), conformément aux directives actuelles de la Ville d'Ottawa et de la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes*

handicapées de l'Ontario (LAPHO). Elles seront aménagées derrière la piste cyclable, ce qui permettra de prévoir une plus grande zone tampon entre les automobilistes et les piétons. Dans les cas où l'infrastructure piétonnière est adossée à la piste cyclable, des dalles de démarcation seront aménagées pour séparer les deux infrastructures. Les intersections seront dotées de zones d'attente d'une superficie adéquate. Les arrêts d'autobus seront séparés des voies réservées aux piétons et aux cyclistes le long du couloir central du TCRA.

17. Les lignes de transport d'électricité en hauteur seront-elles enfouies?

À l'heure actuelle, il n'est pas prévu d'enfouir les lignes de transport d'électricité dans les limites du projet. La politique de la Ville, pour les rues classées comme cette section du chemin Greenbank, est de contourner les lignes de transport d'électricité (actuelles et futures), à moins qu'il n'y ait une exigence technique justifiant leur enfouissement. Pour le moment, il n'existe aucune exigence à cet égard.

18. Pourquoi faut-il construire un nouveau pont sur la rivière Jock?

Un nouveau pont est requis sur la rivière Jock en prévision de l'élargissement de l'intersection et pour accommoder la circulation automobile, le TCRA, les infrastructures piétonnières et cyclables. Après un examen plus approfondi à l'étape de la conception fonctionnelle, et la confirmation des exigences de conception, on a privilégié l'option d'un pont utilitaire à structure unique afin de limiter les impacts sur l'environnement et réduire les coûts. D'autres consultations avec les organismes de réglementation seront menées dans le cadre du processus de conception pour confirmer certains éléments, déterminer les besoins en matière de restauration ou de compensation des habitats et élaborer des mesures d'atténuation environnementales préalables aux travaux de construction.

19. Veillerez-vous à ce que l'aménagement urbain évoque la faune indigène et contribue à l'écologie du secteur (p. ex. arbres qui produisent des baies pour la faune ou qui fleurissent pour les abeilles)?

Oui. Dans la mesure du possible, nous choisirons des plantes indigènes lorsqu'elles sont appropriées pour le site.

20. En quoi ces travaux me toucheront-ils?

La planification et la préparation des travaux de construction seront évaluées à l'étape de la conception préliminaire et seront finalisées à l'étape de la conception détaillée. En règle générale, on s'attend à ce que les accès locaux soient maintenus tout au long des travaux pour la circulation automobile, les piétons et les cyclistes. Un certain niveau de bruit et de vibrations est anticipé; cependant, les travaux seront réalisés conformément aux règlements municipaux qui limitent les heures de travail et le bruit sur le site d'implantation (soit près des demeures). D'autres détails sur la planification et la préparation des travaux seront fournis lors des séances d'information suivantes, au fur et à mesure que progresse le travail de conception.