

Summary of Information: 1991 EA (Environmental Assessment)

Environmental Study Report (ESR) – Strandherd Drive: Highway 416 to Jockvale Road

Le français suivra.

The 1991 ESR was published in May 1991 by McNeely Engineering Limited for the City of Nepean Public Works Department. The report Volume 1 includes the following sections:

- Introduction and Background
- Project Approach
- Existing Conditions
- Alternatives and Evaluation
- Recommended Design and Construction Requirements
- Summary

The report Volume 2 includes the following appendices:

- Appendix A-1 (Public Agencies: Comments)
- Appendix A-2 (General Public: Comments)

The section of Strandherd Drive under consideration in the 1991 ESR is from Highway 416 to the realigned Jockvale Road, an approximately 4-kilometre long corridor.

The project description and background explains that “plans for urban development within the South Urban Community has prompted the City of Nepean to address the need for expansion of the existing road network.” The extension and expansion of Strandherd Drive to Highway 416 is a direct result of the recommendations contained within a report called "Strategic Transportation Study – South Urban Centre". The “Strategic Transportation Study – South Urban Centre” provided the basis for future expansion of the transportation network in Nepean and Gloucester, and dealt with associated planning issues in the urban transportation systems of Barrhaven and South Gloucester.

Following completion of the “Strategic Transportation Study – South Urban Centre”, the City of Nepean requested that MTO consider a possible realignment of the interchange to allow a connection with Strandherd Drive. Upon discussions with the Ministry of the Environment (MOE), the MTO was informed that the modified alignment of the interchange would be supported providing that any realignment of Fallowfield Road fulfills the requirements of a Class Environmental Assessment for Municipal Roads. The realignment of Fallowfield Road was included within the scope of the ESR.

The 1991 EA project included the following data collection as part of the project approach:

- Base mapping at 1:4000 scale
- City of Nepean land use concept plan
- Municipal drainage plans
- Property plan
- Traffic projections
- Noise analysis
- Soils analysis
- Utility identification
- Highway 416-Strandherd Drive interchange plans and ESR.
- Strandherd Drive-Opal Lane to Greenbank Road plans and ESR.

The Natural Environment Existing Conditions section gives a brief overview of topography, general geology, surface drainage, and soils geology. The ESR also describes the area development and socio-economic

environment, traffic projections and road network, and railroads. The 1991 report also briefly describes the location of utilities such as area cables, hydro poles, and gas pipelines.

One alignment (Figure 7 in the 1991 ESR; Figure 6 in the 2021 Addendum) was presented at the first Public Information Session for the '91 project, which was held in October 1990. The 1991 ESR states that approximately 140 and 170 people attended the first and second information sessions respectively. Based on comments from agencies and members of the public, three (3) alignment options were identified and evaluated (Alignments A, B, and C). Then, a fourth alignment (Alignment D) was added as a result of the concerns raised by existing home owners regarding noise, air pollution, safety and property values. The relative proximity of the Strandherd Drive alignment to existing homes backing onto Strandherd Drive along Halley Street and Soho Crescent was a concern.

The main public concerns expressed at that time were:

- Noise
- Property values
- Expropriation
- Safety
- Loss of recreational use
- Air pollution
- Property access
- Heavy truck patterns

This fourth alignment (Alignment D) was ultimately preferred and recommended by the 1991 ESR. Alignment D in the 1991 ESR protected connection/terminus points for the McKenna Casey realignment. Alignment D is shown in Figures 4 and 5 in the 2021 Addendum report.

The 1991 ESR states that “RMOC [Regional Municipality of Ottawa-Carleton] intends (subject to Regional Council approval) to adopt Strandherd Drive as a regional road from the proposed Highway 416 interchange to Armstrong Road in Gloucester. Strandherd Drive will be improved to a 4-lane divided arterial with right-of-way provisions to accommodate a widening of up to a 6-lane section should future traffic volumes make this necessary. Strandherd Drive will be constructed as necessitated by development within the Strandherd Drive corridor. However, a connection of Fallowfield Road to the Highway 416 interchange must be in place to coincide with the completion of the Highway 416 interchange in 1993 or 1994.”

The 1991 report summary states that, “this report details the planning and design process for the Strandherd Drive and Fallowfield Road ultimate alignments. The process was completed according to the requirements of a Class Environmental Assessment for Municipal Road Projects and included the involvement of public agencies and members of the general public. Strandherd Drive has been identified as being a future major east-west arterial road linking Highway 416 in Nepean to Armstrong Road in Gloucester. The extension and upgrading of Strandherd Drive will coincide with the development of the South Urban Community. Four alternative alignments were considered for Strandherd Drive and a recommended alignment selected that, it is felt, best meets the desired engineering and environmental criteria while minimizing the impacts on existing property owners within the corridor.”

Due to the age of the document, the 1991 ESR is inconvertible, and only the Summary of Information of the 1991 ESR is available. The City of Ottawa may provide the original report or parts thereof upon request. Please forward your requests to:

Frank McKinney
Program Manager
Transportation Environmental Assessments
Planning, Real Estate & Economic Development, City of Ottawa
110 Laurier Avenue West, 4th Floor, Ottawa ON
K1P 1J1

613-580-2424 x 28540

Frank.McKinney@Ottawa.ca

Résumé des renseignements : EE (Évaluation environnementale) de 1991

Rapport d'étude environnementale (REE) – promenade Strandherd : de l'autoroute 416 au chemin Jockvale

Le REE de 1991 a été publié en mai 1991 par McNeely Engineering Limited pour le Service des travaux publics de la Ville de Nepean. Le volume 1 du rapport comprend les sections suivantes :

- Introduction et contexte
- Approche du projet
- Conditions actuelles
- Alternatives et évaluation
- Conception recommandée et exigences de construction
- Sommaire

Le volume 2 du rapport comprend les annexes suivantes :

- Annexe A-1 (Organismes publics : commentaires)
- Annexe A-2 (Grand public : commentaires)

La portion de la promenade Strandherd examinée dans le REE de 1991 s'étend de l'autoroute 416 au nouveau tracé du chemin Jockvale, un long couloir d'environ 4 kilomètres.

La description du projet et le contexte expliquent que « des plans d'aménagement urbain au sein de la communauté urbaine du sud ont incité la Ville de Nepean à répondre au besoin d'expansion du réseau routier existant. » La prolongation et l'élargissement de la promenade Strandherd jusqu'à l'autoroute 416 sont directement attribuables aux recommandations figurant dans un rapport intitulé « Étude stratégique des transports – Centre urbain du sud » L'étude en question constituait la base d'une future expansion du réseau des transports de Nepean et Gloucester, et gérait des enjeux de planification liés aux réseaux de transports urbains de Barrhaven et de Gloucester-Sud.

Après la réalisation de « L'Étude stratégique des transports – Centre urbain du sud », la Ville de Nepean a demandé que le MTO examine la possibilité d'un nouveau tracé de l'échangeur en vue d'assurer un lien à la promenade Strandherd. Lors de discussions avec le ministère de l'Environnement (MDE), le MTO a été informé que le tracé modifié de l'échangeur serait appuyé pourvu que tout nouveau tracé du chemin Fallowfield réponde aux exigences d'une évaluation environnementale de portée générale pour les routes municipales. Le nouveau tracé du chemin Fallowfield a été inclus dans la portée du REE.

Le projet de EE de 1991 comprenait la collecte des données suivantes dans le cadre de l'approche du projet :

- Cartographie de base à une échelle de 1/4000
- Plan conceptuel d'utilisation du terrain de la Ville de Nepean
- Plans municipaux de drainage
- Plan d'aménagement
- Projections en matière de circulation
- Analyse de bruit
- Analyse des sols
- Identification des services publics
- Plans de l'échangeur de l'autoroute 416-promenade Strandherd et REE
- Plans de la promenade Strandherd-allée Opal au chemin Greenbank et REE

La section sur les conditions actuelles du milieu naturel donne un bref aperçu de la topographie, de la géologie de nature générale, du drainage de surface et de la géologie des sols. Le REE décrit également l'aménagement du secteur et l'environnement socio-économique, les projections en matière de circulation, ainsi que le réseau routier et le réseau ferroviaire. Le rapport de 1991 décrit aussi brièvement l'emplacement des services publics comme les câbles, les poteaux électriques et les gazoducs dans le secteur.

Un tracé (Figure 7 dans le REE de 1991; Figure 6 dans l'addenda de 2021) a été présenté lors de la première séance de consultation publique pour le projet de 1991; cette séance a eu lieu en octobre 1990. Le REE de 1991 indique qu'environ 140 et 170 personnes ont assisté à la première et à la seconde séance d'information respectivement. Selon les commentaires des organismes et des membres du public, trois (3) options de tracé ont été définies et évaluées (tracés A, B et C). Puis, un quatrième tracé (tracé D) a été ajouté en raison des préoccupations soulevées par les propriétaires de résidence du secteur concernant le bruit, la pollution de l'air, la sécurité et la valeur foncière. La proximité relative du tracé de la promenade Strandherd aux propriétés existantes donnant sur la promenade Strandherd le long de la rue Halley et du croissant Soho était préoccupante.

Les principaux enjeux du public soulevés à ce moment-là étaient les suivants :

- le bruit
- la valeur foncière
- l'expropriation
- la sécurité
- la perte d'activités récréatives
- la pollution de l'air
- l'accès aux propriétés
- la circulation des poids lourds

Ce quatrième tracé (tracé D) a été en fin de compte préféré et recommandé par le REE de 1991. Le tracé D dans le REE de 1991 protégeait les points de correspondance et de terminus de la modification du tracé de la promenade McKenna Casey. Le tracé D est illustré dans les Figures 4 et 5 du rapport addenda de 2021.

Le REE de 1991 énonce que la « MROC [Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton] entend (sous réserve de l'approbation du Conseil régional) adopter la promenade Strandherd à titre de route régionale à partir de l'échangeur proposé de l'autoroute 416 au chemin Armstrong à Gloucester. La promenade Strandherd sera améliorée pour devenir une artère à chaussées séparées de quatre voies avec des dispositions d'emprise pour intégrer l'élargissement d'un tronçon jusqu'à 6 voies si de futurs volumes de circulation le rendaient nécessaire. La promenade Strandherd sera construite en fonction du développement du couloir. Cependant, un lien du chemin Fallowfield à l'échangeur de l'autoroute 416 doit être en place pour coïncider avec la réalisation de l'échangeur de l'autoroute 416 en 1993 ou 1994. »

Le sommaire du rapport de 1991 énonce que « le présent rapport détaille le processus de planification et de conception pour les tracés finaux de la promenade Strandherd et du chemin Fallowfield. Le processus a été achevé conformément aux exigences des évaluations environnementales de portée générale pour les projets d'infrastructures routières municipales et comprenait la participation des organismes publics et des membres du grand public. La promenade Strandherd a été définie comme future artère est-ouest importante reliant l'autoroute 416 dans Nepean au chemin Armstrong dans Gloucester. Le prolongement et la modernisation de la promenade Strandherd concorderont avec l'évolution de la communauté urbaine du sud. Quatre autres tracés ont été étudiés pour la promenade Strandherd et un tracé recommandé a été choisi qui, on l'estime, répond le mieux aux critères souhaités d'ingénierie et d'environnement tout en réduisant au minimum les répercussions pour les propriétaires fonciers au sein du couloir. »

En raison de l'âge du document, le REE de 1991 ne peut être converti, et seul le sommaire de l'information est disponible. La Ville d'Ottawa peut fournir le rapport original ou des parties de ce rapport sur demande. Veuillez faire parvenir vos demandes à :

Frank McKinney
Gestionnaire de programme
Évaluations environnementales des transports
Planification, immobilier et développement économique, Ville d'Ottawa
110, avenue Laurier Ouest, 4^e étage, Ottawa ON
K1P 1J1
613-580-2424, poste 28540
Frank.McKinney@Ottawa.ca