

**Transportation Committee  
Report 16  
March 10, 2021**

**53**

**Comité des transports  
Rapport 16  
Le 10 mars 2021**

**Report to  
Rapport au :**

**Transportation Committee  
Comité des transports  
3 March 2021/3 mars 2021**

**and Council  
et au Conseil  
10 March 2021/10 mars 2021**

**Submitted on February 22, 2021  
Soumis le 22 février 2021**

**Submitted by  
Soumis par :  
John Manconi, General Manager, Transportation Services Department/directeur  
général, Direction générale des transports**

**Contact Person  
Personne-ressource :  
Vivi Chi, Director, Transportation Planning, Transportation Services Department/  
directrice, Planification des transports, Direction générale des transports  
(613) 580-2424, 21877, Vivi.Chi@ottawa.ca**

**Ward/Quartier : INNES (2), BEACON  
HILL-CYRVILLE (11)**

**File Number/N° du dossier :  
ACS2021-TSD-PLN-0001**

**SUBJECT: Blair Road Transit Priority and High Occupancy Vehicle Lanes (Blair  
Station to Innes Road) Environmental Assessment Study  
Recommendations**

**OBJET : Recommandations de l'étude d'évaluation environnementale des  
voies prioritaires du transport en commun et réservées aux  
véhicules à taux d'occupation élevé sur le chemin Blair (entre la  
station Blair et le chemin Innes)**

## **REPORT RECOMMENDATIONS**

**That Transportation Committee recommend that Council:**

- 1. Approve the functional design of Blair Road for Transit Priority and High Occupancy Vehicle Lanes (Blair Station to Innes Road), as described in this report and supporting documents; and,**
- 2. Direct staff to finalize the Environmental Study Report and proceed with its posting for the 30-day public review period in accordance with the Ontario Municipal Class Environmental Assessment process.**

## **RECOMMANDATIONS DU RAPPORT**

**Que le Comité des transports recommande au Conseil :**

- 1. d'approuver la conception fonctionnelle du chemin Blair pour les voies prioritaires du transport en commun et réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé (entre la station Blair et le chemin Innes), décrite dans le présent rapport et dans les pièces justificatives;**
- 2. de demander au personnel de finaliser le Rapport de l'étude environnementale et de le publier pour la durée de l'examen public de 30 jours conformément au processus de l'évaluation environnementale municipale de portée générale de l'Ontario.**

## **SYNTHÈSE ADMINISTRATIVE**

### **Hypothèses et analyse**

Dans le Plan directeur des transports (PDT), le tronçon du chemin Blair compris entre la station Blair sur la Ligne 1 de l'O-Train et le chemin Innes est un couloir prioritaire de transport en commun dans le Réseau abordable 2031. L'évaluation environnementale de ce couloir prioritaire de transport en commun sur le chemin Blair faisait partie de l'Étude d'évaluation environnementale du prolongement du boulevard Brian-Coburn et du Transitway de Cumberland (EE PBBC/TC) pour tenir compte de sa proximité et pour assurer la continuité du réseau de transport en commun. Parce que l'étude de l'EE PBBC/TC devenait de plus en plus complexe, le Conseil municipal a approuvé, le 22

avril 2020, une motion visant à sortir, du périmètre de cette étude, ce tronçon du couloir du chemin Blair pour en faire un projet autonome.

À l'heure actuelle, le tronçon du chemin Blair compris entre le chemin Meadowbrook et le chemin Innes est une artère rurale à deux voies congestionnée, qui donne directement accès à la route 174 d'Ottawa (RO 174). Au moment d'écrire ces lignes, environ 430 autobus font chaque jour la navette à destination et au départ de la station Blair sur la Ligne 1 de l'O-Train en parcourant le chemin Blair et en se mêlant à la circulation, ce qui a pour effet de retarder le service de transport en commun. Pour corriger ces retards, il faut élargir la route et aménager la voie prioritaire du transport en commun afin d'améliorer les délais de transport et la fiabilité du service. Conformément à la politique des rues complètes de la Ville, il faut aussi améliorer les infrastructures piétonnables, cyclables et accessibles afin d'assurer la connectivité avec les transports en commun, les magasins de détail (Centre Gloucester), l'emploi (Service canadien du renseignement de sécurité et Centre de la sécurité des télécommunications, entre autres) et les collectivités voisines.

La conception fonctionnelle du plan recommandé pour l'élargissement du chemin Blair est représentée dans la pièce 2. En voici les faits saillants :

- le réaménagement selon le principe des rues complètes, en prévoyant, pour tous les usagers, des moyens d'accès sans obstacles;
- la connectivité piétonnable, cyclable et accessible directe avec la station Blair;
- entre la bretelle d'accès dans le sens est de la RO 174 et le chemin Meadowbrook : la conversion de l'une des deux voies de circulation existantes (dans chaque sens) afin de la transformer en voie combinée prioritaire pour le transport en commun et réservée aux véhicules à taux d'occupation élevé (VTOE);
- entre le chemin Meadowbrook et le chemin Innes : l'aménagement d'une voie (dans chaque sens) prioritaire pour le transport en commun et réservée aux VTOE;
- la protection de tous les carrefours à feux;
- deux nouveaux passages piétonniers donnant accès aux arrêts d'autobus;

- la reconfiguration des bretelles de raccordement de la circulation à grande vitesse de la RO 174 afin d'améliorer la sécurité pour tous les usagers de la route;
- les travaux de modernisation visant à aménager un carrefour à feux à l'angle de la promenade Beaverpond.

### **Répercussions financières**

Les coûts du projet ont été calculés conformément au processus approuvé par le Conseil municipal pour l'examen de l'exécution du projet et l'estimation des coûts dans le cadre de la mise en œuvre des projets d'infrastructures. Le coût de la conception, de la construction, de la propriété, de l'art public et des imprévus est estimé, en dollars de 2020, à 32 millions de dollars. Bien que ce projet fasse partie du Plan du réseau abordable de transport en commun rapide 2031 de la Ville, le financement sera soumis aux priorités du budget des immobilisations municipal projeté.

### **Consultation publique/Commentaires**

La consultation a donné lieu à deux cycles de réunions avec le Groupe de consultation des organismes (Commission de la capitale nationale, ministère des Industries du patrimoine, du sport, du tourisme et de la culture de l'Ontario, Office de protection de la nature de la vallée Rideau, Hydro Ottawa et différentes directions générales de la Ville) et avec l'ensemble des groupes de la consultation des entreprises et du public (propriétaires fonciers, commerces et entreprises, associations communautaires et groupes d'intérêt). En outre, deux séances portes ouvertes ont eu lieu de concert avec la consultation ciblée auprès de la Commission de la capitale nationale (CCN), en raison des répercussions sur les terrains de la ceinture de verdure de la CCN et des impératifs liés à ces terrains.

Dans l'ensemble, le public est généralement favorable à ce projet; nous nous sommes penchés, selon les modalités exposées dans ce rapport, sur les problèmes soulevés pendant la consultation du public. On a exprimé des inquiétudes à propos de la circulation plus bruyante dans l'élargissement du chemin Blair. On propose d'aménager des écrans anti-bruit (dans les cas justifiés) du côté ouest du chemin Blair, d'après une étude du bruit.

## CONTEXTE

Le PDT indique que le chemin Blair, entre la station Blair sur la Ligne 1 de l'O-Train et le chemin Innes, est un couloir prioritaire de transport en commun du Réseau abordable 2031. L'évaluation environnementale de ce couloir prioritaire de transport en commun sur le chemin Blair faisait partie de l'Étude d'évaluation environnementale du prolongement du boulevard Brian-Coburn et du Transitway de Cumberland (EE PBBC/TC) pour tenir compte de sa proximité et pour assurer la continuité du réseau de transport en commun. Parce que l'étude de l'EE PBBC/TC devenait de plus en plus complexe, le Conseil municipal a approuvé, le 22 avril 2020, une motion visant à sortir, du périmètre de cette étude, le tronçon du couloir du chemin Blair pour en faire un projet autonome. Ce tronçon d'environ 2 kilomètres du chemin Blair est représenté dans la figure 1; les recommandations et la conception fonctionnelle proposées pour l'élargissement sont exposées ci-après.



Figure 1 : Aire de l'étude de l'élargissement du chemin Blair

## ANALYSE

À l'heure actuelle, le chemin Blair, compris entre le chemin Meadowbrook et le chemin Innes, est une artère rurale à deux voies congestionnée, qui donne directement accès à

la route 174 d'Ottawa (RO 174). Au moment d'écrire ces lignes, environ 430 autobus font chaque jour la navette à destination et au départ de la station Blair sur la Ligne 1 de l'O-Train en parcourant le chemin Blair et en se mêlant à la circulation, ce qui a pour effet de retarder le service de transport en commun. Pour corriger ces retards, il faut élargir la route pour la voie prioritaire du transport en commun afin d'améliorer les délais de transport et la fiabilité du service. Conformément à la politique des rues complètes de la Ville, il faut aussi améliorer les infrastructures piétonnables, cyclables et accessibles pour assurer la connectivité avec les transports en commun, les magasins de détail (Centre Gloucester), l'emploi (Service canadien du renseignement de sécurité et Centre de la sécurité des télécommunications, entre autres) et les collectivités voisines.

D'après une étude de la circulation dans ce secteur, l'élargissement du chemin Blair permet d'aménager des voies combinées prioritaires pour le transport en commun et les VTOE. Les voies réservées aux VTOE sont nécessaires pour répondre à la demande actuelle et projetée en déplacements jusqu'en 2031 et dans les années ultérieures. Nous avons analysé et évalué différentes options pour la conception afin d'améliorer les infrastructures piétonnables, cyclables et accessibles comme les sentiers polyvalents (SP), les trottoirs et les pistes cyclables ou une combinaison de ces infrastructures, ce qui nous a amenés à sélectionner le modèle de conception privilégié. Les détails de cette analyse sont reproduits dans la pièce 1, et le plan recommandé est représenté dans la pièce 2.

### **Élaboration du plan recommandé**

Ce projet comprend deux sections distinctes :

1. le secteur de l'échangeur de la RO 174;
2. le sud de la RO 174 jusqu'au chemin Innes.

#### **1. Chemin Blair/secteur de l'échangeur de la RO 174**

La structure existante du pont du chemin Blair qui enjambe la RO 174 comprend deux voies de circulation générale dans chaque sens, une voie auxiliaire commune dans le sens nord à grande vitesse avec les bretelles d'accès et de sortie de la RO 174 et en alternance et des bandes cyclables discontinues dans chaque sens, qui aboutissent à chaque extrémité du passage supérieur. La voie cyclable dans le sens nord donne lieu

à des inquiétudes pour la sécurité, puisqu'elle « flotte » entre deux voies de circulation et qu'elle entre en conflit avec les véhicules qui empruntent les bretelles de raccordement qui permettent d'avoir accès à l'autoroute et d'en sortir. Il n'y a pas non plus d'infrastructures piétonnières dans ce tronçon. Les figures 2 et 3 représentent les vues en coupe transversale et les vues en plan des conditions existantes.

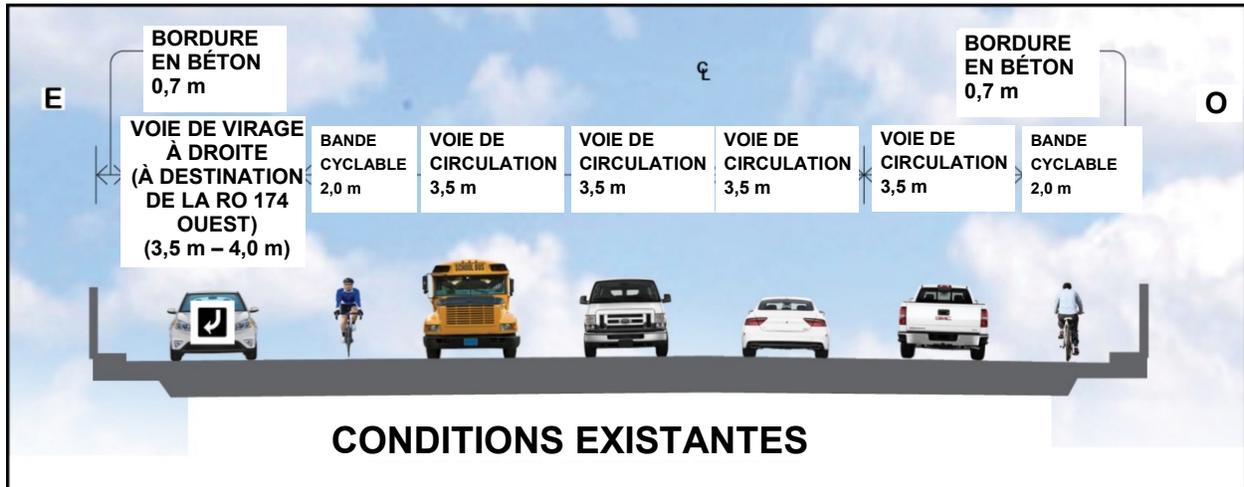


Figure 2 : Vue en coupe des infrastructures existantes du chemin Blair et du passage supérieur de la RO 174

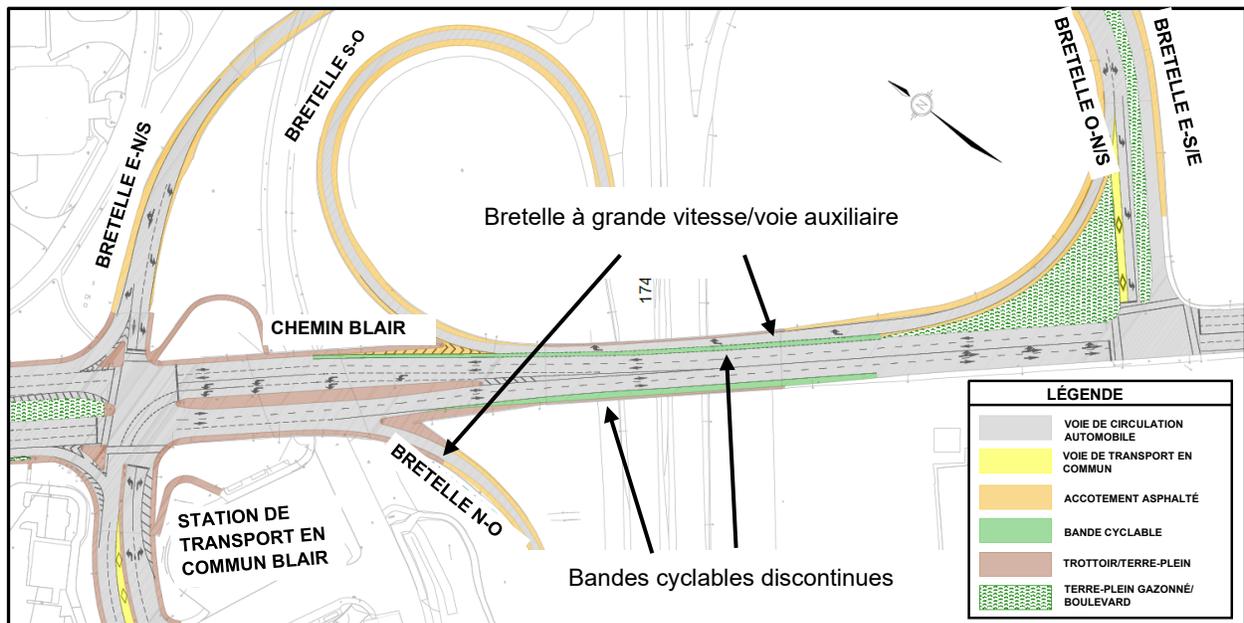


Figure 3 : Vue en plan des infrastructures existantes de l'échangeur du chemin Blair et de la RO 174

Dans le cadre du réaménagement recommandé (figure 4), on propose d'aménager des infrastructures parfaitement accessibles pour tous les modes de transport, en gardant les deux voies de circulation générale et en évitant d'apporter à la structure des modifications majeures. Pour ralentir la vitesse des véhicules, on remaniera le tracé des trois bretelles du croisement à niveaux multiples en prévoyant des rayons de virage réduits aux points d'intersection avec le chemin Blair. Le remaniement du tracé de la voie auxiliaire commune dans le sens nord des bretelles d'accès et de sortie de la RO 174 vise à permettre d'aménager un SP de 4 mètres du côté ouest, ainsi qu'un trottoir et une piste cyclable du côté est. La figure 5 représente le nouveau tracé des bretelles d'accès de la RO 174 et indique qu'on a enlevé les bretelles de circulation à grande vitesse d'origine.

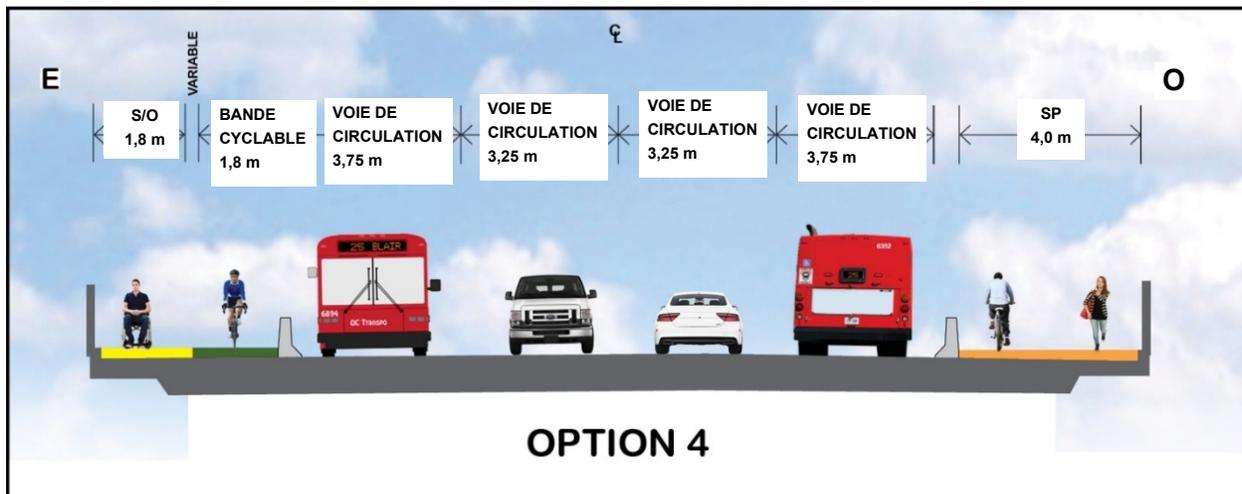


Figure 4 : Vue en coupe du passage supérieur du chemin Blair et de la RO 174

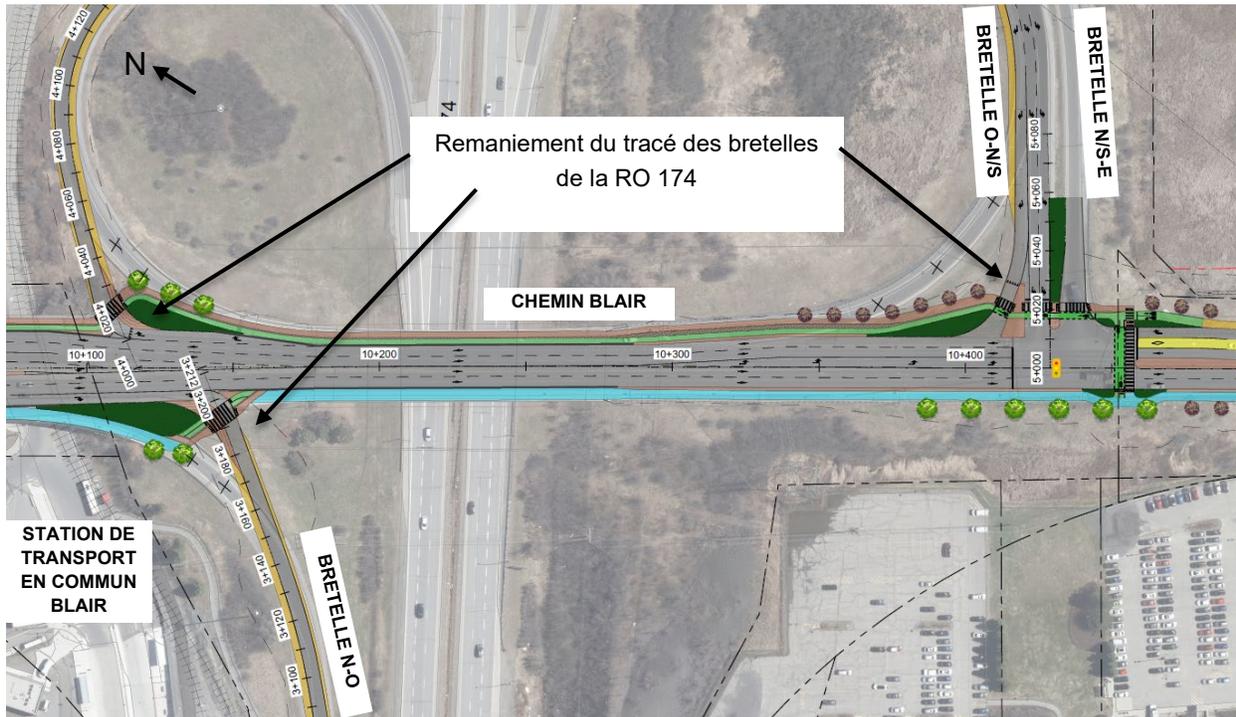


Figure 5 : Remaniement du tracé des bretelles de raccordement de la RO 174

Les carrefours à feux aux deux intersections de la station Blair et au sud de la RO 174 font partie des autres améliorations qui sont apportées aux infrastructures piétonnables, cyclables et accessibles.

La figure 6 représente la conception de l'intersection protégée à la station Blair, les liaisons améliorées donnant accès au SP proposé du côté ouest du chemin Blair, ainsi qu'un trottoir et une piste cyclable distincts du côté est. Le sentier en boucle existant du côté est du chemin Blair, qui passe sous la structure du chemin Blair assurant la liaison avec la station Blair, sera réaménagé pour en faire un SP parfaitement accessible, doté d'une liaison avec le SP projeté dans le prolongement de l'Étape 2 de l'O-Train. Du côté ouest du chemin Blair, le SP proposé remplacera le trottoir existant et assurera, plus à l'ouest, la liaison avec la station.

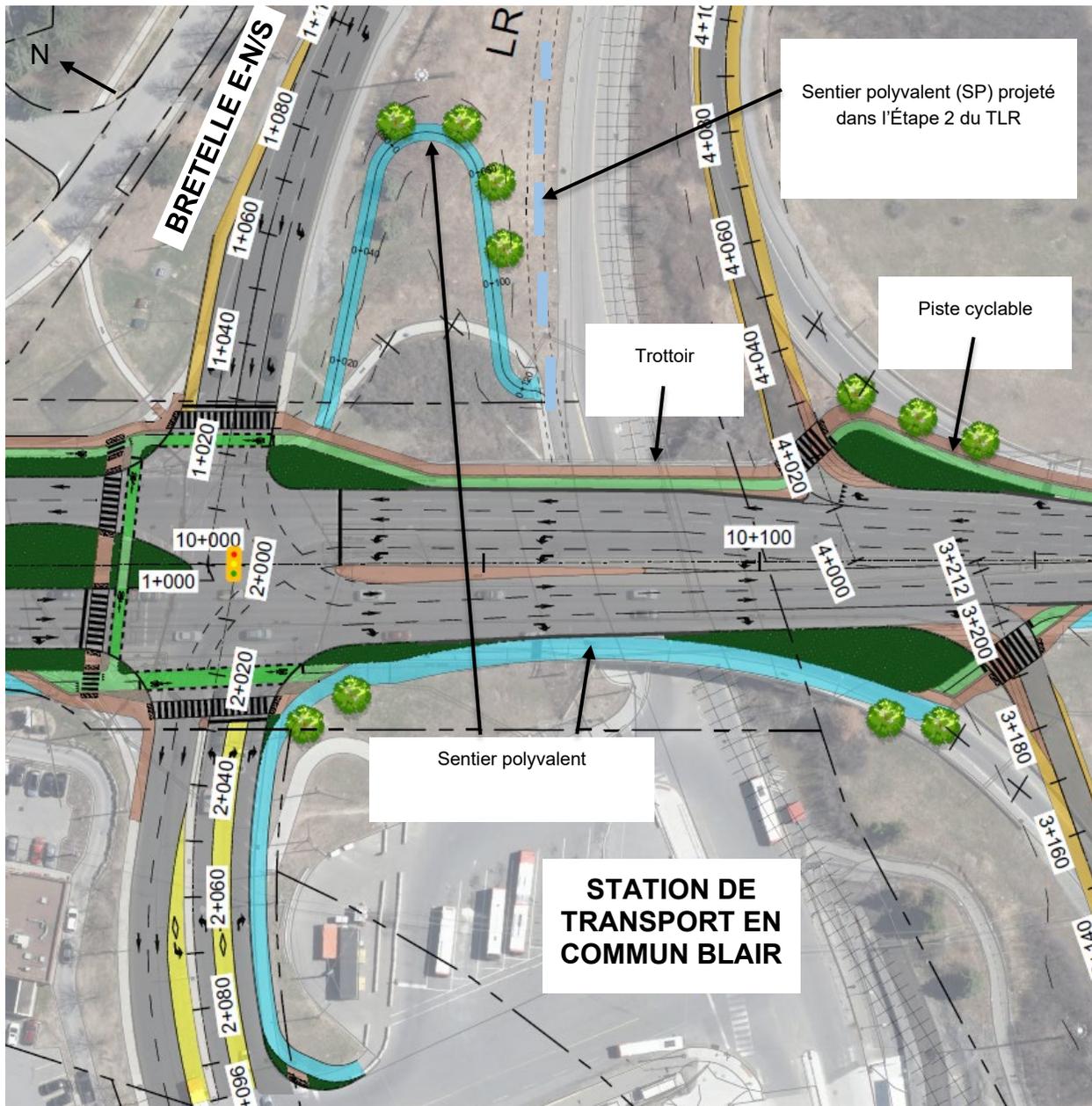


Figure 6 : Intersection protégée et faits saillants des travaux d'aménagement de la station Blair

## 2. Chemin Blair – à partir du sud de la RO 174 jusqu'au chemin Innes

Au sud de la RO 174, le chemin Blair passe actuellement de quatre à deux voies de circulation un peu au sud du chemin Meadowbrook. Dans les tronçons où il y a quatre voies, il faut élargir une partie du chemin pour aménager les infrastructures

piétonnables et cyclables; on propose donc de convertir les deux voies de circulation générale éloignées en voies prioritaires de transport en commun et réservées aux VTOE. La voie réservée aux transports en commun et aux VTOE dans le sens nord aboutit à l'intersection au sud de la RO 174, pour permettre aux autobus destinés à la station Blair d'emprunter la voie de gauche. Plus loin au sud, entre le chemin Meadowbrook et le chemin Innes, le chemin Blair est actuellement une route à deux voies, que l'on recommande d'élargir à quatre voies pour aménager les voies prioritaires du transport en commun et réservées aux VTOE et les infrastructures piétonnables et cyclables.

La ceinture de verdure de la CCN se trouve du côté est; dans le cadre de ce projet, on propose de conserver le nivellement et le fossé rural afin de préserver le caractère rural de la ceinture de verdure. Du côté ouest du chemin Blair, le SP sera prolongé à partir du passage supérieur de la RO 174 jusqu'au chemin Innes et donnera directement accès à la collectivité de Pineview voisine. On privilégie l'aménagement d'un SP du côté ouest, ce qui est adapté aux déplacements des cyclistes dans les deux sens et ce qui réduit l'obligation, pour les cyclistes qui se déplacent dans le sens nord, de traverser le chemin Blair. La figure 7 donne une vue en coupe type de l'élargissement.

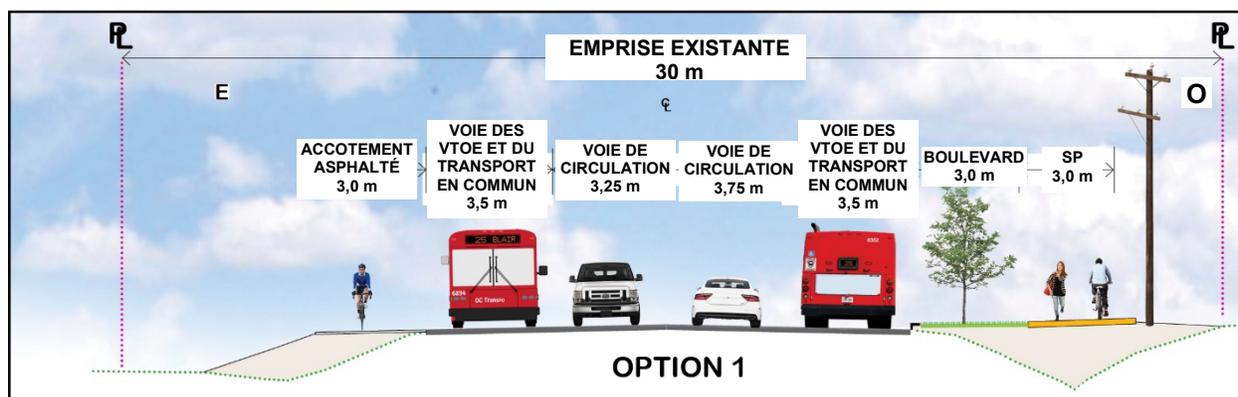


Figure 7 : Vue en coupe type du chemin Blair (au sud de la RO 174)

Aux arrêts d'autobus du côté est, on propose d'aménager un quai piétonnier de 4 mètres avec la piste cyclable derrière l'abribus afin d'éviter des conflits entre piétons et cyclistes (figure 8). Pour mieux assurer la connectivité avec les arrêts d'autobus, on propose d'aménager de nouveaux passages pour piétons à deux endroits : l'un à 185 mètres du chemin Innes et l'autre un peu au sud de la privée Laura.

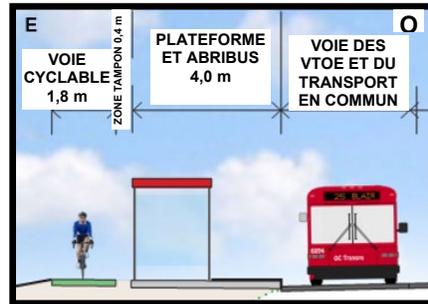


Figure 8 : Traitement type aux arrêts d'autobus

Il y a actuellement un feu pour les piétons à la promenade Beaverpond; on propose de faire de cette intersection un carrefour à feux en ajoutant une voie de virage à gauche dans le sens nord pour permettre aux piétons et aux cyclistes de traverser la chaussée en toute sécurité (figure 9).

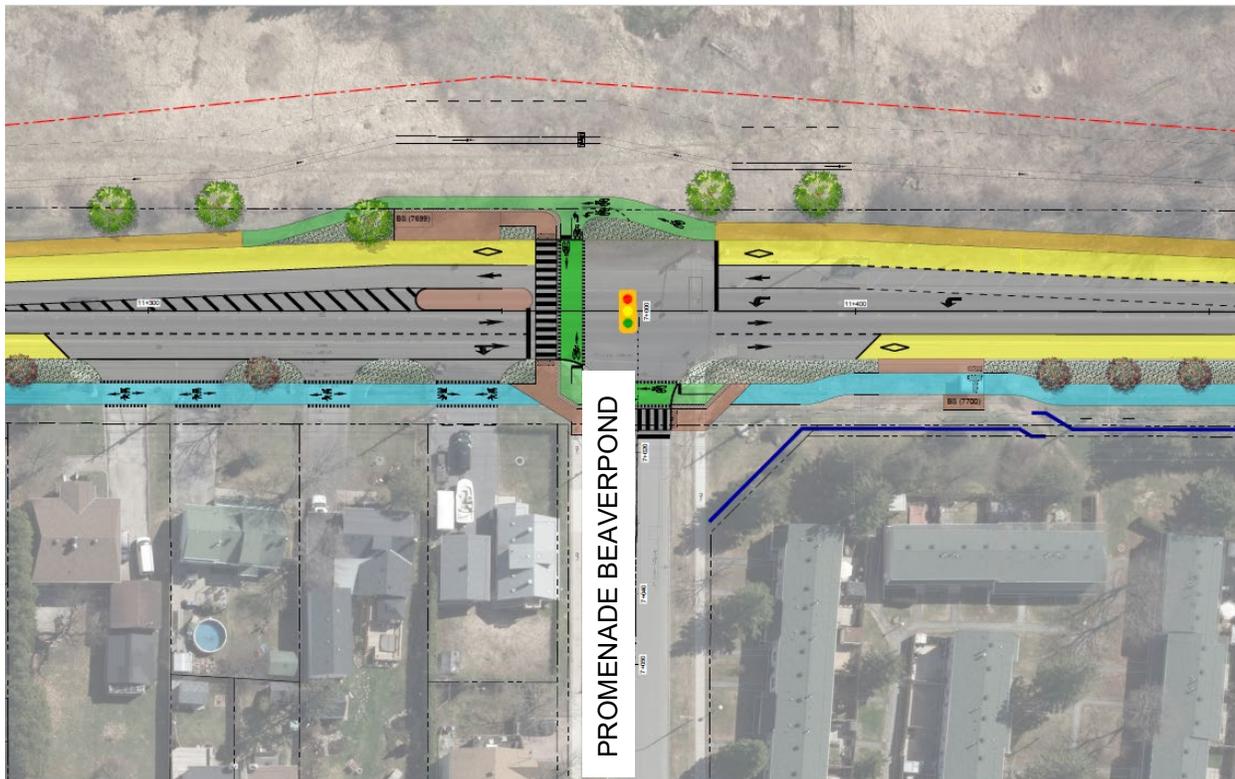


Figure 9 : Aménagement de l'intersection de la promenade Beaverpond

L'intersection du chemin Blair et du chemin Innes se trouve à la lisière sud de ce projet. l'intersection protégée aménagée à cet endroit (figure 10) permettra aux piétons et aux

cyclistes d'avoir accès à la galerie marchande et aux infrastructures projetées sur le chemin Innes. D'après une étude de la demande projetée en déplacements, la voie de virage à droite réservée entre le chemin Blair au sud et le chemin Innes à l'ouest n'est pas nécessaire, et on propose de l'enlever pour aménager une voie de transit partagée et une voie de virage à droite afin d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes. L'enlèvement de cette voie de virage à droite réservée permet aussi de prolonger le SP du côté ouest du chemin Blair jusqu'à l'intersection du chemin Innes, puisqu'il n'est pas possible de faire l'acquisition d'autres propriétés à cet endroit en raison de la proximité des réservoirs de carburant de la station-service.



Figure 10 : Intersection protégée à l'angle du chemin Blair et du chemin Innes

### **Répercussions foncières**

Entre le chemin Meadowbrook et le chemin Innes, l'emprise existante du chemin Blair a généralement 30 mètres de largeur et s'élargit au nord du chemin Meadowbrook. Pour réduire les coûts de construction, on recommande d'élargir la voie du côté est du chemin Blair et de l'ancrer du côté ouest afin d'éviter de produire des répercussions sur le domaine privé et sur les deux poteaux d'électricité existants. Il faut aménager une bande d'environ 10 mètres des terrains de la ceinture de verdure de la CCN sur une superficie totale estimée à un hectare, essentiellement pour le nivellement et le drainage. Il faut aussi consacrer, sur deux propriétés privées, une superficie totale de 0,01 hectare (100 mètres carrés) à l'aménagement de l'intersection protégée proposée à l'angle du chemin Blair et du chemin Innes.

### **Estimation des coûts**

Les coûts du projet ont été calculés conformément au processus approuvé par le Conseil municipal pour l'examen de l'exécution du projet et l'estimation des coûts dans le cadre de la mise en œuvre des projets d'infrastructures. Le coût de la conception, de la construction, de la propriété, de l'art public et des imprévus est estimé en dollars de 2020, à 32 millions de dollars. Bien que ce projet fasse partie du Plan du réseau abordable de transport en commun rapide de 2031 de la Ville, le financement sera soumis aux priorités du budget des immobilisations municipal projeté.

### **RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES**

Bien que le projet du chemin Blair se situe dans le secteur urbain, il est parallèle à la lisière de la ceinture de verdure de la CCN à partir du sud de la route 174 d'Ottawa jusqu'au chemin Innes. Le caractère rural de la ceinture de verdure sera préservé grâce à la conception d'une lisière routière rurale, ainsi qu'à des rigoles rehaussées pour la gestion des eaux pluviales.

### **CONSULTATION**

La consultation a donné lieu à deux cycles de réunions avec le Groupe de consultation des organismes (Commission de la capitale nationale, ministère des Industries du patrimoine, du sport, du tourisme et de la culture de l'Ontario, Office de protection de la

nature de la vallée Rideau, Hydro Ottawa et différentes directions générales de la Ville) et avec l'ensemble des groupes de la consultation des entreprises et du public (propriétaires fonciers, commerces et entreprises, associations communautaires et groupes d'intérêt). En outre, deux séances portes ouvertes ont eu lieu; la deuxième s'est déroulée sous la forme d'une vidéo présentée sur le Web et d'un sondage en ligne, à cause de la pandémie de COVID-19. Une autre consultation a été menée auprès de la CCN en raison des répercussions sur les terrains de la ceinture de verdure de la CCN et parce qu'il faut empiéter sur ces terrains.

Dans l'ensemble, le public est généralement favorable à l'élargissement recommandé du chemin Blair pour l'aménagement des voies prioritaires du transport en commun et réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé. Certains problèmes ont été soulevés pendant la consultation. En voici la synthèse et les mesures adoptées pour y donner suite.

<b>Problèmes soulevés</b>	<b>Mesures adoptées</b>
L'élargissement aura pour effet d'augmenter le bruit de la circulation; il faut prévoir des écrans anti-bruit.	On propose d'aménager, dans les cas justifiés, des écrans anti-bruit le long du côté ouest du chemin Blair, d'après une étude du bruit, pour protéger les propriétés résidentielles voisines de la voie publique et adossées à cette voie.
Devant l'abribus, il y a un risque de conflit entre les cyclistes et les piétons, compte tenu de la conception proposée aux arrêts d'autobus.	Pour éliminer ce risque de conflit, nous avons révisé la conception pour aménager un quai de 4 mètres; la piste cyclable sera aménagée derrière l'abribus.
Il faut remplacer le feu piétonnier de la promenade Beaverpond par un carrefour à feux afin d'éviter de retarder la circulation.	Nous avons révisé la conception fonctionnelle pour prévoir un carrefour à feux sur la promenade Beaverpond.

<p>Il faut regrouper, sur le parcours de golf Pine View, les deux voies existantes donnant accès au chemin Meadowbrook pour en faire le quatrième tronçon de l'intersection.</p>	<p>À l'heure actuelle, il n'est pas nécessaire de modifier les deux voies existantes donnant accès au parcours de golf, dans le cadre de l'élargissement du chemin Blair. Il faut consulter la CCN sur les plans d'aménagement projetés du parcours de golf.</p>
<p>Il faut améliorer les liaisons accessibles menant à la station Blair à partir du chemin Blair.</p>	<p>Le projet assurera la connectivité directe à partir du SP proposé du côté ouest du chemin Blair et permettra de convertir en SP le trottoir existant menant à la station Blair. Le sentier en boucle existant du côté est du chemin Blair sera réaménagé pour en faire un SP parfaitement accessible et assurant la liaison avec la station Blair et le nouveau SP longeant le prolongement de l'Étape 2 de l'O-Train.</p>
<p>Il faut garder, à cause des retards qu'il produit dans la circulation, le couloir de virage du chemin Blair dans le sens sud jusqu'au chemin Innes dans le sens ouest.</p>	<p>D'après l'étude de la circulation qui a porté sur la demande projetée en déplacements, le couloir de virage (voie de virage à droite) n'est pas nécessaire. En l'enlevant, on disposera de la place qui permettra d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes, ainsi que le prolongement du SP du côté ouest du chemin Blair jusqu'à l'intersection du chemin Innes.</p>
<p>L'élargissement causera d'autres retards dans l'accès à la privée Laura.</p>	<p>L'élargissement de la voie publique viendra ralentir la circulation grâce à l'aménagement :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• de carrefours à feux à l'angle du chemin Meadowbrook et à l'intersection de la promenade Beaverpond;</li><li>• de nouveaux passages à feux piétonniers et de la ligne d'arrêt dans le sens sud au nord de la privée Laura.</li></ul>

## **COMMENTAIRES DES CONSEILLERS MUNICIPAUX VISÉS**

Tim Tierney, conseiller municipal

Nous sommes vraiment très heureux de prendre connaissance de ce rapport. Nous en sommes très satisfaits, surtout en ce qui concerne les modifications apportées aux croisements de transport actif sur la route 174 d'Ottawa. Les voies séparées seront beaucoup plus sécuritaires pour les piétons et les cyclistes.

Laura Dudas, conseillère municipale

Je suis ravie de prendre connaissance des résultats de cette étude. Les travaux planifiés pour le chemin Blair, les aménagements pour les transports en commun, les infrastructures cyclables et les dispositifs de sécurité des piétons sont bienvenus sur cette route importante. Je suis particulièrement satisfaite de constater que ces améliorations permettront d'aménager, pour les cyclistes, les transports en commun et les piétons, des infrastructures qui pourraient finalement s'étendre jusqu'au prolongement du Transitway de Cumberland et du boulevard Brian-Coburn (option 7).

## **COMMENTAIRES DU COMITÉ CONSULTATIF**

Le Comité consultatif sur l'accessibilité a été invité à toutes les activités de consultation et a participé à la première réunion du Groupe de consultation publique. Le représentant du Comité a demandé que l'accessibilité soit une considération majeure de l'étude, notamment en exprimant une préférence pour des pistes cyclables séparées et des trottoirs plutôt que des sentiers polyvalents, et en posant des bancs publics à intervalles réguliers. On a exprimé une préférence pour la conception fonctionnelle prévoyant des SP du côté ouest du chemin Blair, ce qui permet aux cyclistes qui se déplacent dans le sens nord d'éviter de traverser le chemin Blair. Le projet du chemin Blair sera conçu pour respecter les Normes de conception accessible de la Ville d'Ottawa, ainsi que la Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (LAPHO).

## **RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES**

Aucun obstacle de nature juridique n'est associé à l'approbation de la recommandation formulée dans le présent rapport.

## **RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES RISQUES**

Il n'y a pas de répercussions sur la gestion des risques.

## **RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES INFRASTRUCTURES**

Les recommandations proposées dans le présent rapport respectent les objectifs du Programme de gestion intégrale des actifs (GIA) de la Ville. La mise en œuvre du Programme de gestion intégrale des actifs permet à la Ville d'assurer la gestion efficace des infrastructures nouvelles et existantes de manière à maximiser les avantages, à réduire les risques et à fournir aux usagers des services sécuritaires et fiables, le tout dans une optique de pérennité sociale, culturelle, environnementale et économique.

## **RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES**

Aucune répercussion financière n'est associée à la mise en œuvre des recommandations du présent rapport. Les travaux de conception pourront être financés à même le projet d'immobilisations n° 910181, réseau prioritaire du Plan directeur des transports (PDT) 2021, et toute demande de financement supplémentaire, y compris pour la construction, sera soumise à l'examen et à l'approbation du Conseil.

## **RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ**

L'élargissement du chemin Blair a été conçu selon le principe des rues complètes et prévoit des infrastructures complètes pour les piétons, les cyclistes et l'accessibilité. Il s'agit entre autres des intersections protégées à tous les carrefours à feux, d'un feu piétonnier rehaussé pour aménager un carrefour à feux complet à la promenade Beaverpond et de deux passages accessibles à feux piétonniers pour assurer la liaison avec les arrêts d'autobus.

## **RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES**

Comme l'exige l'étude de l'EE, le projet de l'élargissement du chemin Blair a des répercussions environnementales définies, qui font l'objet des mesures d'atténuation proposées et décrites ci-après.

### **Bruit**

D'après l'étude du bruit réalisée pour ce projet, on propose d'aménager des écrans anti-bruit du côté ouest du chemin Blair afin de protéger les propriétés résidentielles

dont les cours arrière sont attenantes au chemin Blair entre le chemin Meadowbrook et le chemin Innes et dans les cas où il n'y a pas déjà d'écran anti-bruit.

### **Paysagement**

Il faudra émonder certains arbres aux endroits où seront aménagés les écrans anti-bruit et débroussailler le terrain. Dans les cas où les services publics le permettent, on plantera des arbres sur le boulevard afin de créer un environnement plus agréable pour les usagers du SP et de créer un couloir visuellement plus étroit.

### **Gestion des eaux pluviales (GEP)**

Le plan recommandé aura pour effet d'accroître modérément les surfaces imperméables causées par l'élargissement du chemin Blair. Le traitement de la qualité et le contrôle de la quantité des eaux de ruissellement (atténuation du débit de pointe) seront assurés grâce au rehaussement des rigoles gazonnées, des barrages fixes déversants et des bandes de végétation filtrantes. On privilégie cette approche en raison du nombre de sorties d'écoulement et des fossés ruraux par opposition à une approche urbanisée de traitement de l'égout pluvial dans le transport des eaux pluviales. Les contrôles proposés pour la gestion des eaux pluviales et tous les dispositifs d'atténuation seront intégrés dans l'emprise proposée pour le chemin Blair.

### **Environnement naturel**

On perdra peu de végétation dans les collectivités végétalisées existantes du côté ouest du chemin Blair, et les collectivités terrestres seront temporairement dérangées ou le seront peu du côté est du chemin Blair. Grâce aux dispositifs d'atténuation, on pourra éviter les répercussions attendues. La végétation conservée sera protégée contre les inconvénients passagers durant les travaux de construction, et on mettra en œuvre un plan de réaménagement et de plantation du site pour remplacer, par des espèces végétales indigènes, la végétation enlevée. Les répercussions potentielles sur la végétation et sur la faune seront réduites ou éliminées.

Il se peut que ce projet interagisse avec les espèces en péril (EP) ou leur habitat. On a consigné par écrit l'obligation de mener des études et d'établir des inventaires plus ciblés des espèces, et lorsqu'on aura aménagé les dispositifs d'atténuation, on réduira ou éliminera les répercussions potentielles. Ce projet se déroulera conformément au

Protocole de protection de la faune pendant les chantiers de construction de la Ville d'Ottawa.

En ce qui a trait aux répercussions sur les poissons et sur leur habitat, on propose d'aménager des fossés le long du côté est du couloir du chemin Blair, ce qui permettra de transporter les eaux pluviales jusqu'à l'effluent sans nom du ruisseau Green, situé à 280 mètres environ au nord du chemin Innes. Les études menées sur le terrain ont permis de constater que l'effluent sans nom du ruisseau Green soutient les habitats indirects des poissons. Nous n'avons pas relevé d'habitats de poissons importants ou sensibles, ni d'espèces en péril aquatiques protégées par le gouvernement fédéral ou par le gouvernement provincial. Les travaux proposés peuvent se dérouler conformément aux dispositions sur la protection des poissons et de leur habitat de la Loi sur les pêches.

Les engagements projetés obligeront à consulter le ministère des Richesses naturelles et des Forêts et l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau afin de veiller à réduire ou à éliminer les répercussions potentielles sur l'environnement naturel.

### **Changement climatique**

En décembre 2017, le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs a publié, sous le titre « Prendre en considération le changement climatique dans le processus d'évaluation environnementale », des directives précisant qu'il s'attend à ce que les promoteurs des projets tiennent compte, entre autres, des répercussions potentielles de leurs projets sur le changement climatique, ainsi que des effets potentiels du changement climatique sur les projets.

L'EE a permis d'étudier les répercussions potentielles de ce projet sur les émissions de gaz à effet de serre, d'évaluer la résilience ou la vulnérabilité du projet dans l'évolution des conditions climatiques et de recenser les adaptations potentielles au changement climatique et les obligations de surveillance éventuelle d'après les projections régionales du climat et des conditions climatologiques rigoureuses jusqu'en 2050 et dans les années ultérieures. Par exemple, les épisodes plus fréquents de violentes tempêtes, qui auront pour effet d'accroître le volume des eaux de pluie dans le drainage de la chaussée, pourraient obliger à aménager des égouts pluviaux et des fossés plus larges sur le bord des routes. L'accroissement de la fréquence des jours de canicule extrême pourrait obliger à repaysager les arrêts d'autobus pour mieux les protéger.

Le réaménagement du chemin Blair prévoit de nouvelles infrastructures pour les modes durables de transport actif et de transport en commun, en encourageant le covoiturage grâce aux voies réservées aux VTOE, ce qui permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre. L'élargissement des boulevards le long du chemin Blair permettra aussi de planter des arbres, qui serviront de puits de carbone.

### **PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL**

Les recommandations exprimées dans le présent rapport visent à permettre de réaliser la priorité et les résultats suivants du Plan stratégique de la Ville 2019-2022 :

Priorité : Transport intégré

Résultats :

- Le réseau de transport intégré regroupe tous les modes de déplacement.
- Les résidents ont facilement accès au mode de transport de leur choix.
- Les investissements dans l'infrastructure de transport sont durables et répondent aux besoins à long terme.

### **PIÈCES JUSTIFICATIVES**

Pièce 1 : Options pour la conception et évaluation de l'élargissement de la chaussée

Pièce 2 : Conception fonctionnelle du plan recommandé

### **SUITE À DONNER**

Lorsque le Comité des transports et le Conseil municipal auront approuvé la conception fonctionnelle, la Direction générale des transports prendra les mesures nécessaires pour réaliser l'étude de l'évaluation environnementale conformément à la Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario.