

**Subject: Montreal-Blair Road Transit Priority Corridor Environmental  
Assessment Study - Recommendations**

**File Number ACS2021-TSD-PLN-0005**

**Report to Transportation Committee on 1 September 2021  
and Council 8 September 2021**

**Submitted on August 23, 2021 by Vivi Chi, Director, Transportation Planning,  
Transportation Services Department**

**Contact Person: Frank McKinney, Program Manager, Transportation Planning,  
Transportation Services Department**

**(613) 580-2424, 28540, Frank.McKinney@ottawa.ca**

**Ward: Rideau-Rockcliffe (13), Beacon Hill-Cyrville (11) and Innes (2)**

**Objet : Étude de l'évaluation environnementale du couloir prioritaire de  
transport en commun du chemin de Montréal et du chemin Blair**

**Numéro du dossier : ACS2021-TSD-PLN-0005**

**Rapport au Comité des transports**

**le 1er septembre 2021**

**et au Conseil municipal le 8 septembre 2021**

**Soumis le 23 août 2021 par Vivi Chi, directrice de la planification des transports,  
Direction générale des transports**

**Personne-ressource : Frank McKinney, gestionnaire de programme, Services de  
la planification des transports, Direction générale des transports**

**613-580-2424, 28540, Frank.McKinney@ottawa.ca**

**Quartiers : Rideau-Rockcliffe (13), Beacon Hill-Cyrville (11) Et Innes (2)**

## REPORT RECOMMENDATIONS

That the Transportation Committee recommend that Council:

1. Approve the functional design for the Montreal-Blair Road Transit Priority Corridor Environmental Assessment Study, as described in this report; and
2. Direct Transportation Planning 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

Le Comité des transports recommande au Conseil :

1. d'approuver la conception fonctionnelle de l'Étude de l'évaluation environnementale du couloir prioritaire de transport en commun du chemin de Montréal et du chemin Blair selon les modalités exposées dans le présent rapport; et
2. de demander au personnel des Services de la planification des transports de finaliser le Rapport de l'étude environnementale et d'enchaîner avec la publication de ce rapport pour la période d'examen public de 30 jours conformément au processus de l'évaluation environnementale de portée générale du gouvernement de l'Ontario.

## SYNTHÈSE ADMINISTRATIVE

### Hypothèse et analyse

Selon le Plan directeur des transports (PDT) de 2013, le chemin de Montréal et le chemin Blair constituent des couloirs prioritaires de transport en commun dans le cadre du Concept du réseau abordable et du réseau de 2031. Selon les modalités exposées dans ce rapport, l'Étude de l'évaluation environnementale du couloir prioritaire de transport en commun du chemin de Montréal et du chemin Blair a donné lieu au plan et à la conception fonctionnelle recommandés pour les mesures prioritaires de transport en commun et pour les améliorations à apporter au transport actif sur le chemin de Montréal (entre le boulevard St-Laurent et le chemin Sheppard) et sur le chemin Blair

(entre le chemin de Montréal et la station Blair). L'Étude de l'EE faisait état des emprises municipales à protéger contre l'empiétement des aménagements pour la mise en œuvre éventuelle du projet.

Le plan recommandé prévoit les avantages essentiels suivants :

- adopter des mesures prioritaires de transport en commun sur le chemin de Montréal et le chemin Blair;
  - mettre en œuvre les tronçons des voies réservées d'autobus et des voies d'évitement des files d'attente;
  - permettre d'aménager de nouveaux circuits et services d'autobus;
  - améliorer la localisation et les infrastructures des arrêts d'autobus;
- améliorer la connectivité multimodale avec la station Blair et la station Chemin de Montréal, ainsi qu'avec les collectivités, les pôles d'emploi et les aménagements commerciaux attenants;
- mettre en œuvre la conception des rues complètes et améliorer les infrastructures de transport actif en aménageant de nouvelles pistes cyclables réservées, des trottoirs améliorés et un nouveau sentier polyvalent;
- mettre en œuvre la conception des intersections protégées;
- prévoir l'accès sans obstacle pour tous les usagers et mettre en œuvre les normes de conception de l'accessibilité;
- améliorer la sécurité routière pour tous les usagers;
- maintenir la capacité routière existante;
- agrandir le domaine public et étoffer les possibilités de création des espaces, notamment pour planter des arbres et aménager le paysage;
- analyser et intégrer les stratégies de maîtrise des effets des changements climatiques et d'adaptation à ces changements;
- encourager l'aménagement et la régénération en fonction des transports en

commun.

Le plan recommandé porte aussi sur la localisation privilégiée d'une nouvelle boucle pour autobus et d'une nouvelle aire d'attente pour les autobus afin de pouvoir les intégrer avec l'étape 2 de la station Chemin-de-Montréal de l'O-Train, d'améliorer les opérations de transport par autobus dans la localité et d'apporter éventuellement des changements au réseau d'autobus.

La mise en œuvre de ce projet obligera à aménager environ 1,95 hectare de terrain sur le domaine privé et le domaine public.

### **Répercussions financières**

Les coûts du projet ont été calculés conformément au processus d'examen de la réalisation des projets et de l'estimation des coûts approuvé par le Conseil municipal pour la mise en œuvre des projets d'infrastructures. En dollars de 2021, le coût estimatif de la conception, de la construction, de la propriété, de l'art public et des imprévus, est de l'ordre de 150 millions de dollars. Le financement sera soumis aux priorités projetées dans le budget des immobilisations de la Ville.

### **Consultation et avis du public**

La consultation a donné lieu à trois cycles de réunions du Groupe de consultation, à deux séances « portes ouvertes » publiques et à de nombreuses assemblées avec les différents intervenants pendant toute la durée de l'étude. Les réunions ont eu lieu avec le Groupe de consultation des organismes (organismes de réglementation, Commission de la capitale nationale, Hydro Ottawa, Hydro One et d'autres sociétés de services publics, ainsi que différentes directions générales de la Ville) et avec les groupes de consultation des entreprises et du public (propriétaires fonciers, commerces et entreprises, associations communautaires et groupes d'intérêt). Nous avons également pris connaissance des commentaires des représentants des peuples autochtones et du Comité consultatif sur l'accessibilité. Le site Web du projet donne de l'information sur l'Étude, et les activités de consultation ont été annoncées dans les journaux, dans des courriels, dans des papillons publicitaires et sur les réseaux sociaux.

Dans l'ensemble, le public est très favorable à ce projet. Nous nous sommes penchés sur les problèmes soulevés pendant la consultation, selon les modalités exposées dans ce rapport. On a exprimé des motifs d'inquiétude à propos des incidences immobilières

sur les propriétés commerciales et résidentielles dans lesquelles il faudra acheter des terrains. On a minoré, dans la mesure du possible, ces incidences immobilières dans le cadre de la mise au point du modèle de conception privilégié. Il se peut qu'on doive apporter d'autres mises au point dans la phase de la conception détaillée.

On a aussi suggéré de convertir, à des voies de transport en commun, deux des quatre voies de circulation existantes à vocation générale sur le chemin de Montréal.

Toutefois, il faudrait réduire considérablement le volume d'achalandage des véhicules pour que cette option donne des résultats satisfaisants. Les volumes d'achalandage de ce couloir sont appelés à rester élevés en raison de son rôle et de sa fonction dans le réseau routier de la Ville, et il n'y a pas suffisamment de couloirs de substitution adéquats, à proximité du chemin de Montréal, pour absorber l'achalandage détourné.

## **CONTEXTE**

Selon le Plan directeur des transports (PDT), le chemin de Montréal et le chemin Blair sont des couloirs prioritaires de transport en commun, destinés à répondre à la demande projetée en déplacements et à respecter les objectifs du partage modal. Les couloirs prioritaires de transport en commun étoffent le réseau de transport en commun rapide en améliorant l'accès par les transports en commun sur tout le territoire de la Ville aux principaux pôles d'emploi et aux grands aménagements commerciaux et institutionnels.

Le PDT définit les tronçons suivants du couloir qui fait l'objet de l'étude :

- le chemin de Montréal entre le boulevard St-Laurent et le chemin Blair; et le chemin Blair entre le chemin de Montréal et la station Blair, dans le Réseau de transport en commun rapide abordable et dans le Réseau prioritaire de transport en commun de 2031;
- le chemin de Montréal entre le chemin Blair et le chemin Ogilvie dans le Concept du réseau.

Selon la description de ce projet dans le PDT, il faut élargir les routes pour aménager des voies d'autobus continues dans le couloir. Le PDT indique aussi que ces routes sont des voies cyclables principales.

Le 2 mai 2018, le Comité des transports a approuvé l'Énoncé des travaux de l'Étude de

l'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun du chemin de Montréal et du chemin Blair (ACS2018-TSD-PLN-0005).

L'aire de l'étude comprenait un tronçon du chemin Blair d'environ 1,2 kilomètre au nord du chemin de Montréal. Bien que le chemin Blair au nord du chemin de Montréal ne fasse pas partie du couloir prioritaire de transport en commun du PDT, il a fait l'objet de l'étude, pour permettre d'évaluer la liaison potentielle de transport en commun entre le Village des Riverains et le chemin Blair en passant par le domaine du Conseil national de recherches Canada.

L'aire de l'Étude de l'EE a été prolongée dans le sens est à partir du chemin Blair jusqu'au chemin Shefford pour assurer la connectivité et le raccordement conceptuel avec la station Chemin-de-Montréal projetée sur la Ligne 1 du réseau de l'O-Train d'Ottawa.

En outre, l'aire de l'étude a été étendue à l'échangeur du chemin de Montréal et du boulevard St-Joseph à la hauteur de l'autoroute 174, ainsi qu'à l'intersection du boulevard St-Joseph et du chemin Bearbrook afin de déterminer une localisation adaptée à un nouveau rond-point pour autobus et à une nouvelle infrastructure de correspondance (boucle pour autobus) à la station Chemin-de-Montréal.

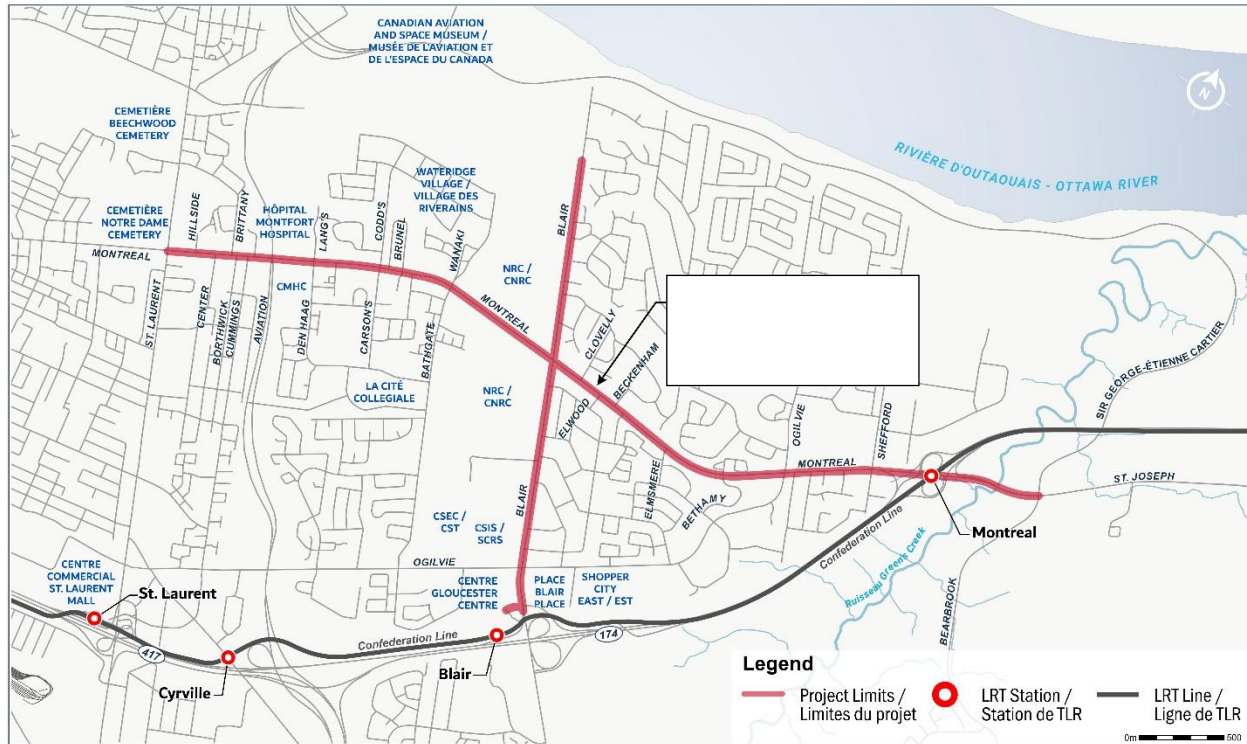


Figure 1 : Aire de l'Étude de l'EE du couloir prioritaire de transport en commun du chemin de Montréal et du chemin Blair

Le couloir du chemin de Montréal s'étend entre le boulevard St-Laurent dans l'ouest et le chemin Shefford dans l'est, sur une distance d'environ 5,5 kilomètres. Il regroupe différents aménagements, dont des pôles d'emploi, commerciaux, résidentiels et institutionnels, ainsi que la nouvelle collectivité émergente du Village des Riverains. Font partie du domaine foncier des pôles d'emploi, la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), l'Hôpital Montfort et le Conseil national de recherches Canada (CNRC). L'aire de l'étude comprend aussi la promenade de l'Aviation de la CCN et son sentier polyvalent, qui recoupe le chemin de Montréal à l'est du boulevard St-Laurent. L'extrémité est du couloir de l'étude est raccordée aux modifications de la chaussée dans le cadre de la station Chemin-de-Montréal projetée du réseau de l'O-Train.

Le couloir du chemin Blair s'étend entre le nord du chemin de Montréal et l'intersection du chemin Blair et de la bretelle de sortie de l'autoroute 174 à l'endroit où se trouve la station Blair existante sur la Ligne 1 du réseau de l'O-Train, ce qui représente une distance d'environ 2,8 kilomètres. Le chemin Blair au nord du chemin Ogilvie sert le

domaine foncier des pôles d'emploi du côté ouest et le domaine foncier du pôle résidentiel du côté est. Le domaine foncier des pôles d'emploi fédéraux comprend le CNRC, le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) et le Centre de la sécurité des télécommunications (CST). Au sud du chemin Ogilvie jusqu'à la station Blair, le chemin Blair sert le domaine foncier des pôles d'emploi et du pôle commercial de part et d'autre de ce chemin. La partie sud de l'aire de l'étude est comprise dans l'aire des Plans d'aménagement axés sur le transport en commun (AATC) du chemin Blair, qui comprend le Centre polyvalent de la station Blair.

Le Plan officiel (PO) de la Ville prévoit la protection de l'emprise sur 37,5 mètres pour le chemin de Montréal et sur 30 mètres pour le chemin Blair, entre le chemin de Montréal et le chemin Ogilvie. Pour le tronçon du chemin Blair au nord du chemin de Montréal, l'emprise existante varie entre 20 et 23 mètres.

La version provisoire du nouveau PO indique que le chemin de Montréal est un couloir prioritaire de transport en commun et un couloir de rue principale qui fait partie des secteurs d'application des politiques sur le transect du secteur urbain intérieur et sur le transect du secteur urbain extérieur. La partie sud-ouest de l'intersection du chemin de Montréal et du boulevard St-Laurent correspond au Point d'entrée Est dans le Plan secondaire du district du chemin de Montréal. La version provisoire du nouveau PO indique que le tronçon du chemin Blair au sud du chemin de Montréal est un couloir prioritaire de transport en commun situé dans le transect du secteur urbain extérieur.

Cette Étude de l'EE est liée à plusieurs projets : le projet de revitalisation du chemin de Montréal (entre le chemin North River et le boulevard St-Laurent); le projet d'élargissement des voies prioritaires de transport en commun et des voies automobiles très achalandées (entre la station Blair et le chemin Innes); et le projet de l'Étape 2 du TLR. Le raccordement du plan recommandé dans l'Étude de l'EE à ces projets permettra d'améliorer globalement les infrastructures de transport en commun, piétonnières et cyclables dans l'ensemble du secteur et d'assurer la connectivité avec ces infrastructures.

L'Étude permettra finalement :

- de protéger le couloir routier contre l'empiétement des aménagements;
- d'adopter, dans les cas nécessaires, des mesures donnant la priorité aux



transports en commun;

- d'améliorer la mobilité intégrée avec la station Chemin-de-Montréal et la station Blair du réseau de l'O-Train;
- d'améliorer les infrastructures de transport actif et les infrastructures de l'accessibilité;
- d'améliorer la banquette pour le paysagement, la plantation des arbres et l'entreposage de la neige;
- d'encourager l'aménagement et la régénération des aménagements existants en fonction des transports en commun;
- d'orienter la planification et l'aménagement des domaines fonciers existants et projetés.

## **ANALYSE**

Le chemin de Montréal est une artère qui assure la transition avec la rue Rideau dans l'ouest et avec le boulevard St-Joseph dans l'est à la hauteur de l'échangeur de l'autoroute 174. Dans l'aire de l'étude, la rue existante comprend une section transversale de base à quatre voies, dotée de voies auxiliaires. Le service de transport en commun est assuré dans une circulation mixte, ce qui se répercute sur la rapidité et sur la fiabilité du service. Le couloir comprend certains tronçons de petits îlots, de nombreuses intersections et de fréquents accès aux sites. Des parties de ce couloir comprennent des voies de virage à gauche dans les deux sens. Des bandes cyclables sont peintes sur certains tronçons de la route; un court tronçon de pistes cyclables surélevées est aménagé entre le chemin Ogilvie et le chemin Shefford.

Au sud du chemin de Montréal, le chemin Blair est une artère nord-sud qui assure la liaison avec la station Blair et l'autoroute 174. Au nord du chemin de Montréal, le chemin Blair est une route collectrice principale. Sur la plus grande partie de sa longueur, le chemin Blair comprend une section transversale à deux voies de base, ont subi différents traitements dont les bordures des routes urbaines et rurales. La route s'élargit considérablement entre le chemin Ogilvie et la station Blair. Le service de transport en commun est assuré dans la circulation mixte. Au nord du chemin Ogilvie, les accotements asphaltés servent d'infrastructures cyclables. Il n'y a pas

d'infrastructures cyclables exclusives au sud du chemin Ogilvie jusqu'à la station Blair.

L'Étude de l'EE a permis d'évaluer les possibilités d'améliorer, dans les deux couloirs, l'expérience offerte aux usagers des transports en commun, ainsi que des options comme les mesures physiques assimilées à des voies réservées aux autobus et à des voies d'évitement des files d'attente, la signalisation de priorité pour les transports en commun aux intersections, les améliorations à apporter à la localisation et aux infrastructures des arrêts d'autobus, ainsi que les perfectionnements à apporter aux liaisons de transport en commun entre les stations du TLR et d'autres destinations dans la collectivité. Cette étude visait à améliorer l'environnement du transport pour tous les modes, en reprenant l'approche de la conception des rues complètes, en améliorant la connectivité multimodale et en protégeant l'espace prévu pour planter des arbres et pour créer des aménagements. L'étude a donné lieu à un modèle de conception fonctionnelle pour un couloir prioritaire de transport en commun compatible avec les aménagements fonciers environnants et minorant les répercussions sur les conditions environnementales (sociales, naturelles ou physiques et économiques) des environs.

L'Étude de l'EE a permis d'examiner la demande prévue en déplacements jusqu'en 2046 et de confirmer que dans la croissance de l'achalandage des transports en commun, il faudra adopter des mesures donnant la priorité au transport en commun sur le chemin de Montréal et le chemin Blair.

Le plan recommandé pour le chemin de Montréal consiste à reconstruire la route pour aménager, dans les cas nécessaires, des voies réservées aux transports en commun entre le boulevard St-Laurent et le chemin Shefford, et pour apporter des améliorations aux infrastructures piétonnières et cyclables.

Le plan recommandé pour le chemin Blair consiste à reconstruire la route pour adopter des mesures de transport en commun isolées entre le chemin de Montréal et la station Blair et pour apporter des améliorations aux environnements piétonniers et cyclables.

### **Élaboration du plan recommandé**

On a mis au point des critères pour évaluer différents modèles de conception dans leur contexte particulier. Ces critères ont été regroupés dans les catégories suivantes :

- la viabilité du réseau de transport;

- la viabilité écologique et physique;
- la viabilité foncière, sociale et communautaire;
- la viabilité économique.

Dans l'évaluation, on s'est aussi inspiré du réseau planifié des circuits d'autobus d'OC Transpo.

### **Évaluation des différents modèles de conception pour le chemin de Montréal**

L'Étude a permis d'évaluer les différents modèles de conception suivants pour le chemin de Montréal :

- la priorité donnée aux transports en commun, assortie de tronçons de voies réservées aux autobus;
- la route à quatre voies assortie de voies d'autobus en bordure de rue;
- la route à six voies assortie de voies d'autobus en bordure de rue;
- la route à quatre voies assortie de voies d'autobus en terre-plein;
- la route à six voies assortie de voies d'autobus en terre-plein.

Dans toutes les solutions de rechange, on a supposé que l'on referait complètement le chemin de Montréal, notamment en réinstallant les canalisations de services publics dans les cas nécessaires, et en aménageant des infrastructures piétonnières et cyclables améliorées.

Dans les modèles à quatre voies, les voies de circulation à vocation générale existantes seraient réaffectées aux voies d'autobus (une dans chaque sens). Dans les modèles à six voies, tout le couloir serait élargi pour permettre d'aménager de nouvelles voies d'autobus. Le modèle de couloir prioritaire de transport en commun conserverait les quatre voies existantes pour la circulation générale, en élargissant sélectivement la chaussée pour aménager les voies d'évitement des files d'attente des autobus aux grandes intersections, de même que pour certains tronçons des voies d'autobus en bordure de rue.

La réaffectation des voies de circulation à vocation générale en voies de transport en

commun favoriserait le basculement modal des transports en commun en réduisant la capacité de circulation automobile et aurait des incidences foncières moindres que les autres modèles. Elle permettrait d'accroître légèrement l'achalandage des transports en commun par rapport aux autres modèles. Elle aurait aussi des incidences énormes sur la circulation, puisque dans certains tronçons, les longues files d'attente augmenteraient la congestion et pourraient bloquer les voies de transport en commun.

En élargissant la chaussée à six voies, pour aménager des voies de transport en commun, on favoriserait le basculement modal dans les transports en commun grâce aux nouvelles voies continues, ce qui permettrait d'améliorer l'achalandage des transports en commun autant que la réaffectation des voies. Ce modèle obligerait à élargir considérablement la chaussée, ce qui aurait des incidences foncières importantes et ce qui donnerait lieu à certaines restrictions dans l'accès.

Le couloir prioritaire de transport en commun assorti de tronçons de voies réservées aux autobus permettrait d'aménager des mesures donnant la priorité aux transports en commun dans les cas nécessaires et par conséquent, le niveau de service serait comparable à celui des voies d'autobus continues. Il y aurait des incidences foncières surtout aux intersections dans les cas où il faudrait élargir la chaussée pour les voies de transport en commun.

Tous les modèles auraient des incidences foncières. Les modèles de quatre et de six voies d'autobus en terre-plein réclament une plus grande superficie aux intersections par rapport aux modèles des voies en bordure de rue. Les modèles de voies d'autobus en terre-plein pourraient permettre de rehausser l'achalandage et d'améliorer le service de transport en commun rapide dans le couloir; or, ils auraient pour effet d'élargir l'espacement des arrêts d'autobus. Les voies d'autobus en terre-plein donneraient également lieu à des difficultés opérationnelles et conceptuelles, surtout aux points de transition entre les voies de transport en commun en terre-plein et les voies de transport en commun en bordure de rue aux extrémités est et ouest de l'aire de l'étude. La capacité limitée d'aménager des voies d'autobus continues, les retards potentiels pour les véhicules de transport en commun, les conflits avec la circulation générale (entrecroisement et convergence) et les incidences sur l'accès aux propriétés font partie des problèmes recensés.

## **Évaluation des différents modèles de la boucle pour autobus de la station Chemin-de-Montréal**

Dans la station Chemin-de-Montréal projetée, il faut aménager une nouvelle boucle pour autobus afin d'assurer le service d'autobus local, en plus d'apporter éventuellement des changements au réseau d'autobus, ce qui est prévu dans le cadre de la mise en service de l'Étape 2 du TLR. Cette boucle pour autobus permettra d'assurer d'autres services de transport en commun sur le chemin de Montréal et dans les collectivités toutes proches et d'améliorer les liaisons locales du réseau d'autobus avec le TLR. Les infrastructures comprendront un rond-point pour autobus et des places de stationnement pour les autobus, une infrastructure pour les chauffeurs d'autobus, ainsi qu'un paysagement et des dispositifs de gestion des eaux pluviales.

Quatre sites différents (représentés dans la figure 2) ont été évalués :

- le site 1 est situé au nord du boulevard St-Joseph à l'est de l'échangeur de la bretelle d'accès dans le sens est de l'autoroute 174;
- le site 2 est situé du côté sud du boulevard St-Joseph à l'est de l'échangeur des bretelles d'accès et de sortie dans le sens est de l'autoroute 174;
- le site 3 est situé du côté nord du boulevard St-Joseph, à l'est de l'intersection avec le chemin Bearbrook et la promenade Sir-George-Étienne-Cartier;
- le site 4 est situé du côté nord du boulevard St-Joseph, à l'ouest de l'intersection de ce boulevard et du chemin Bearbrook; cette option obligerait aussi la Ville à convertir le carrefour à feux existant du boulevard St-Joseph et du chemin Bearbrook pour en faire un carrefour giratoire à voies multiples.



Figure 2 : Les différents sites de la boucle pour autobus de la station  
Chemin-de-Montréal

### Évaluation de différents modèles pour le chemin Blair

L'évaluation de la demande en déplacements jusqu'en 2046 a permis de constater qu'il n'est pas nécessaire d'élargir le chemin Blair pour aménager des voies réservées aux autobus. Les autobus continueront de rouler dans la circulation mixte, en profitant toutefois des mesures isolées donnant la priorité au transport en commun et des améliorations apportées à la capacité aux intersections, des configurations et des infrastructures améliorées aux arrêts d'autobus et des caractéristiques de la conception destinées à aider les usagers des transports en commun à avoir accès aux arrêts d'autobus et aux nouvelles infrastructures du transport actif à partir des centres communautaires résidentiels et des pôles d'emploi.

On a évalué deux modèles différents :

1. amélioration de la chaussée existante grâce à des voies cyclables sur route avec zone tampon des deux côtés;
2. amélioration de la chaussée existante grâce à une nouvelle piste cyclable dans le sens nord, du côté est, et à un nouveau sentier polyvalent du côté ouest.

Ces deux modèles prévoyaient des mesures isolées donnant la priorité aux transports en commun et des caractéristiques pour la conception des intersections protégées.

## **Plan recommandé**

Le plan recommandé permettra d'apporter, au chemin de Montréal et au chemin Blair, des améliorations adaptées au contexte de chaque couloir. Voici entre autres les avantages communs dans la mise en œuvre du projet :

- aménager des mesures donnant la priorité aux transports en commun;
  - prendre en charge les nouveaux circuits et services d'autobus;
  - améliorer la localisation et les infrastructures des arrêts d'autobus;
- améliorer la connectivité multimodale avec la station Blair et la station Chemin de Montréal, ainsi qu'avec les collectivités, les pôles d'emploi et les aménagements commerciaux attenants;
- améliorer les infrastructures du transport actif;
- améliorer la sécurité routière pour tous les usagers;
- mettre en œuvre les normes de conception de l'accessibilité;
- préserver la capacité routière existante;
- agrandir le domaine public et prévoir les possibilités d'aménager des espaces pour pouvoir planter des arbres et aménager le paysage;
- analyser et intégrer les stratégies de maîtrise des effets des changements climatiques et d'adaptation à ces changements;
- promouvoir l'aménagement et la régénération en fonction des transports en commun.

La figure 3 indique en rouge les voies prioritaires de transports en commun et les voies d'évitement des files d'attente recommandées. Lorsqu'elles auront été mises en œuvre, ces mesures viendront accroître la vitesse d'exploitation des transports en commun et la fiabilité des délais de déplacements dans les moyens de transport en commun.

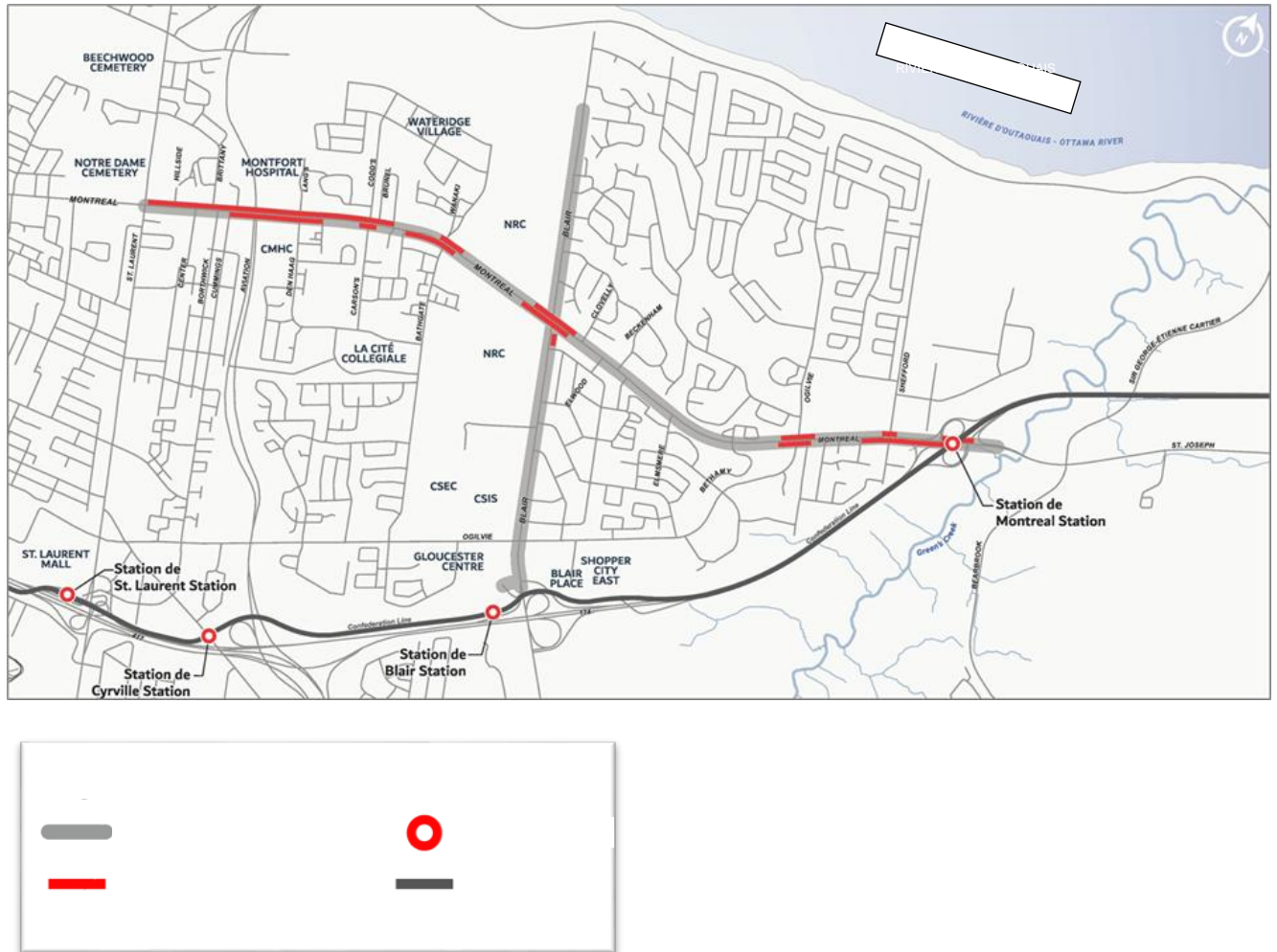


Figure 3 : Les mesures recommandées pour donner la priorité aux transports en commun

La mise en œuvre du plan recommandé permettra d'atteindre les objectifs de la Ville dans la lutte contre les changements climatiques en augmentant la part modale du transport durable. Les mesures concertées donnant la priorité aux transports en commun et l'amélioration des infrastructures piétonnières et cyclables viendront assurer la fréquence des services de transport en commun et améliorer l'équité en rehaussant le choix modal des usagers des transports en commun, des piétons et des cyclistes.

### Chemin de Montréal

Le plan recommandé pour le chemin de Montréal donnera lieu à de nouvelles mesures donnant la priorité aux transports en commun, ce qui aura pour effet d'augmenter le



nombre de segments de voies d'autobus continues en bordure de rue, en plus d'écourter les voies d'évitement des files d'attente des autobus dans les points stratégiques. De concert avec la signalisation donnant la priorité aux autobus aux intersections, ce plan fait état des mesures dans les points où elles sont absolument nécessaires pour répondre à la demande projetée en déplacements en 2046. Les voies prioritaires pour les transports en commun seront partagées avec les véhicules virant à droite à certains endroits afin de minorer les besoins en emprise et les incidences foncières. Les mesures recommandées permettront d'assurer un niveau de service comparable à celui des voies d'autobus continues et d'accueillir l'achalandage projeté des transports en commun, soit approximativement 500 usagers à l'heure. La mise en œuvre du plan recommandé apportera des avantages du point de vue des délais de déplacements, permettra d'aménager de nouveaux circuits et d'offrir de nouveaux services d'autobus et viendra améliorer les infrastructures des arrêts d'autobus dans tout le couloir.

Les voies prioritaires de transports en commun sur le chemin de Montréal seront aménagées aux endroits suivants :

Dans le sens est :

- entre la promenade de l'Aviation et la promenade Den Haag (500 mètres);
- à l'intersection du chemin Codd's (voie d'évitement des files d'attente);
- entre le chemin Shefford et la station Chemin-de-Montréal (500 mètres).

Dans le sens ouest :

- à l'intersection du chemin Shefford (voie d'évitement des files d'attente);
- entre le chemin Codd's et le boulevard St-Laurent (1,4 kilomètre).

Les voies d'évitement des files d'attente seront aménagées dans les deux sens :

- sur la promenade Bathgate;
- sur le chemin Blair;
- sur le chemin Ogilvie.

Le plan recommandé permettra aussi d'améliorer les infrastructures du transport actif dans l'ensemble du couloir. Font partie des rues complètes et des modifications liées à la sécurité routière :

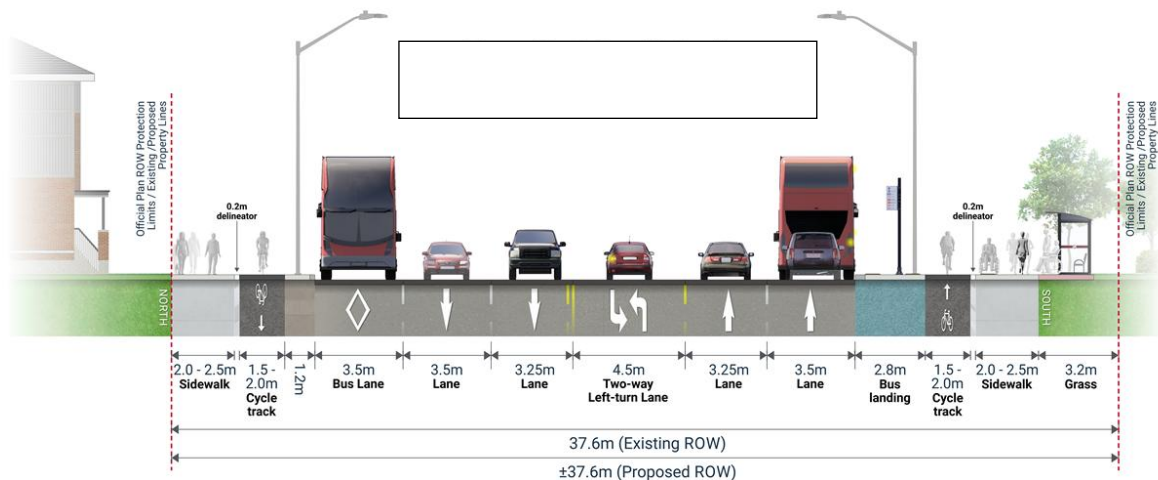
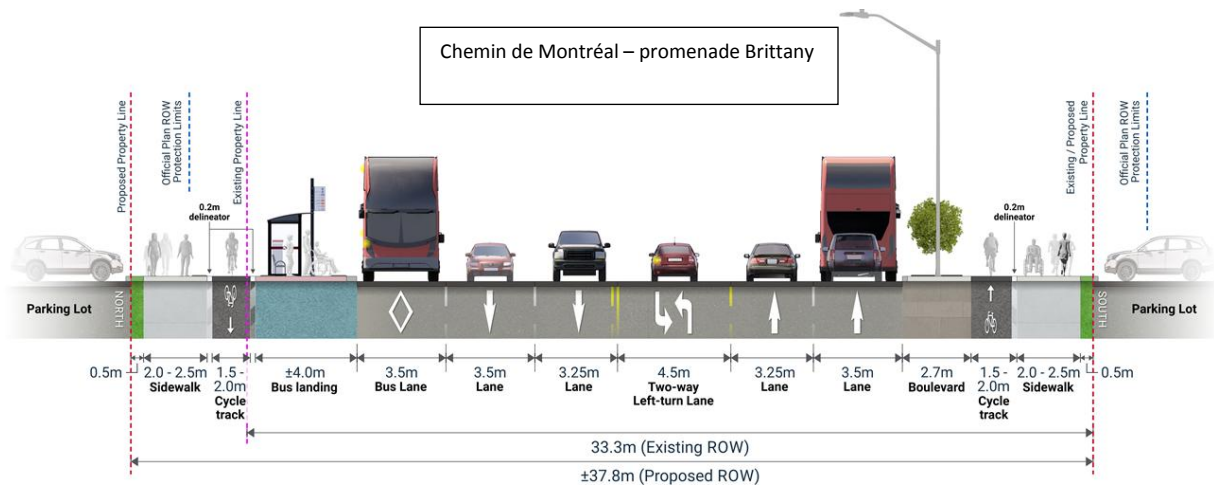
- la piste cyclable continue de 1,8 mètre et le trottoir de 2,5 mètres de largeur des deux côtés;
- les intersections protégées;
- les autres caractéristiques de la conception de l'accessibilité comme les points améliorés d'embarquement des passagers, les indicateurs podotactiles, les trottoirs non obstrués et les surfaces lisses des revêtements de sol, ainsi que les aires de repos;
- l'amélioration de la connectivité avec les voies cyclables principales et les sentiers nord-sud;
- la phase piétonnière et cyclable avancée et la phase de virage à gauche protégée aux intersections;
- l'enlèvement des circuits de virage à droite et des voies de virage à droite dans les cas où ils ne sont pas nécessaires;
- l'amélioration de la géométrie de certaines voies d'accès des entrées privées (en réduisant la longueur des bordures surbaissées, en amenuisant le rayon d'accès aux entrées privées et en s'assurant que les voies d'accès sont perpendiculaires à la chaussée).

La capacité d'accueil des véhicules sur les voies de circulation à vocation générale restera ce qu'elle est à l'heure actuelle (deux voies dans chaque sens).

Le plan recommandé comprend de nouvelles pistes cyclables et des trottoirs plus larges sur le pont du chemin de Montréal enjambant le domaine du Conseil national de recherches Canada, un peu à l'ouest du chemin Blair. Il faudra donc élargir ou remplacer le pont; la décision sera prise en fonction de l'état du pont au moment où le projet sera mis en œuvre. Ce pont, construit en 1986, est généralement en bon état. Le calendrier final de la réfection du pont dépendra de la priorisation des projets et de la disponibilité du financement.

On peut répondre à la plupart des besoins fonciers dans l'emprise protégée de 37,5 mètres du PO. Certaines propriétés seront touchées dans les cas où l'emprise existante est inférieure à cette largeur, de même que dans les cas où il faut élargir encore l'emprise pour mettre en œuvre le plan, notamment à certaines intersections.

Voici les sections transversales représentatives du plan recommandé pour le chemin de Montréal :



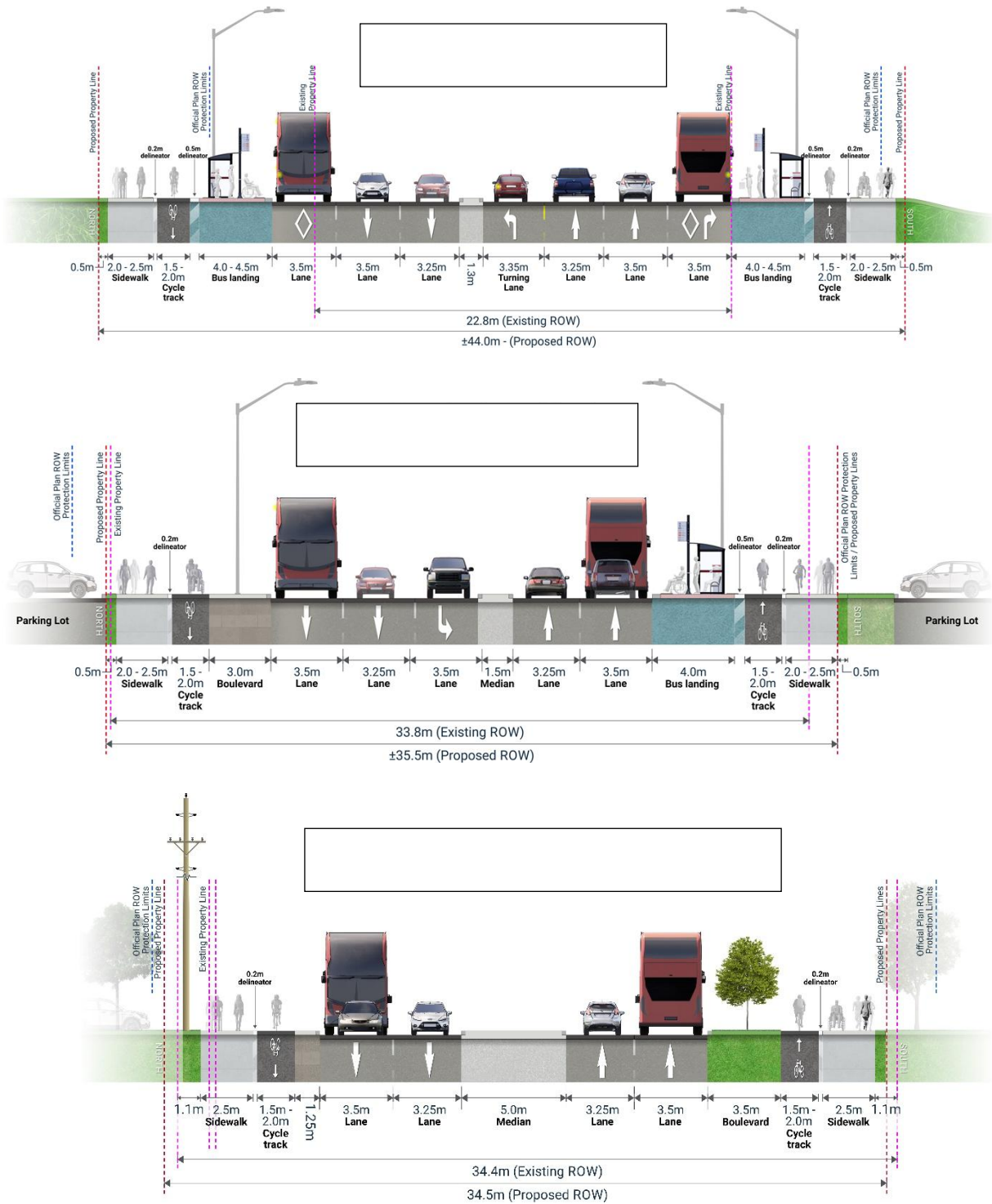


Figure 4 : Les sections transversales représentatives du chemin de Montréal

L'Étude de l'EE prévoit, à certains endroits, un modèle de conception intérimaire pour

minorer les incidences foncières dans un proche avenir et pour réduire les coûts du projet. Par exemple, ce projet a des incidences sur le modèle de conception final du bâtiment existant dans le coin sud-est de l'intersection du chemin de Montréal et du boulevard St-Laurent; or, ce bâtiment peut rester en place jusqu'à ce que les propriétés soient réaménagées; la Ville fera alors l'acquisition de la totalité de l'emprise nécessaire.

### Boucle pour autobus de la station Chemin-de-Montréal

La nouvelle boucle pour autobus sera implantée sur le site 1, dans le coin nord-est du boulevard St-Joseph et de l'échangeur de l'autoroute 174. Le site représenté dans la figure 5 est aménagé entièrement sur le domaine municipal et ne fait pas partie de la ceinture de verdure de la CCN. Il s'agit d'un site optimal, puisqu'il se trouve tout juste à l'est de la station Chemin-de-Montréal, qu'il offre des possibilités d'accès et de sortie efficaces pour les autobus et qu'il n'est pas nécessaire d'acheter d'autres propriétés pour mettre en œuvre le projet.



Figure 5 : La localisation recommandée de la boucle pour autobus

La boucle pour autobus obligera à apporter les modifications suivantes sur le boulevard

St-Joseph :

- une nouvelle voie de virage à gauche dans le sens est pour permettre aux chauffeurs d'autobus d'avoir accès à la boucle pour autobus;
- la voie de virage à droite dans le sens ouest écourtée à destination de la rampe d'accès de l'autoroute 174 afin de réduire les conflits entre les autobus qui font des virages et la circulation dans le sens ouest;
- la nouvelle piste cyclable et le nouveau trottoir du côté nord, non loin de la boucle pour autobus.

Ce modèle de conception s'intégrera avec les améliorations planifiées de la connectivité cyclable sur le boulevard St-Joseph, entre la station Chemin-de-Montréal et le chemin Bearbrook, à construire dans le cadre du projet de l'Étape 2 du réseau de l'O-Train.

La boucle pour autobus sera conçue pour rester souple et s'adapter à la possibilité d'un nouvel aménagement du site, qui pourrait consister à intégrer cette boucle dans la conception du site et les droits en hauteur au-dessus de la boucle même. Il faudra probablement prévoir un accès commun pour les autobus et les travaux d'aménagement projetés, en raison de la géométrie routière existante et des contraintes liées au site.

### **Chemin Blair**

Pour le tronçon du chemin Blair compris entre le chemin de Montréal et la station Blair, le plan recommandé prévoit des mesures isolées donnant la priorité au transport en commun et des améliorations à apporter au transport actif dans ce couloir. Voici les éléments essentiels du plan recommandé :

- une voie de virage à gauche dans le sens nord réservée aux autobus à l'intersection du chemin Blair et du chemin de Montréal;
- l'amélioration des arrêts d'autobus, des banquettes et des espaces d'agrément dans l'ensemble du couloir;
- une nouvelle piste cyclable de 1,5 mètre de largeur dans le sens nord et un trottoir amélioré de 1,8 mètre de largeur du côté est de la route;

- un nouveau sentier polyvalent de 4,0 mètres de largeur et un fossé de drainage végétalisé et amélioré du côté ouest de la route;
- des intersections protégées et des éléments conceptuels accessibles, dont les indicateurs podotactiles, les trottoirs non obstrués et les surfaces lisses des revêtements de sol, ainsi que les aires de repos;
- à l'angle de la rue Claver, un nouveau carrefour à feux pour permettre aux piétons d'avoir accès aux arrêts d'autobus et au sentier polyvalent à partir de la collectivité résidentielle et des centres d'emploi;
- à l'intersection du chemin Blair et du chemin Ogilvie, la conception de l'intersection protégée, ainsi que des voies de transit et de virage supplémentaires afin d'améliorer la capacité;
- à l'entrée de la station Blair, la conception de l'intersection protégée et l'enlèvement du circuit de virage à droite dans le sens sud.

La piste cyclable, le trottoir et le sentier polyvalent amélioreront considérablement la connectivité avec le chemin de Montréal, le chemin Ogilvie et la station Blair, ainsi qu'avec les collectivités résidentielles, les centres d'emploi et les aménagements commerciaux attenants. Pour permettre d'aménager les nouvelles infrastructures de transport actif et d'apporter d'autres améliorations, on fera une meilleure utilisation de l'emprise existante du chemin Blair. Il faudra élargir le couloir essentiellement le long du côté ouest du chemin Blair, à l'endroit où on devra faire appel aux terrains d'Hydro One pour aménager le nouveau sentier polyvalent. L'emprise protégée permet d'aménager une piste cyclable et un trottoir plutôt que le sentier polyvalent s'il faut recourir à cette solution dans la mise en œuvre du projet.

La figure 6 fait état d'une section transversale représentative du chemin Blair entre le chemin de Montréal et le chemin Ogilvie dans le sens sud. Pour la plus grande partie de cette section, il y aura toujours deux voies (soit une dans chaque sens) sur ce chemin, en prévoyant des voies de virage aux intersections.

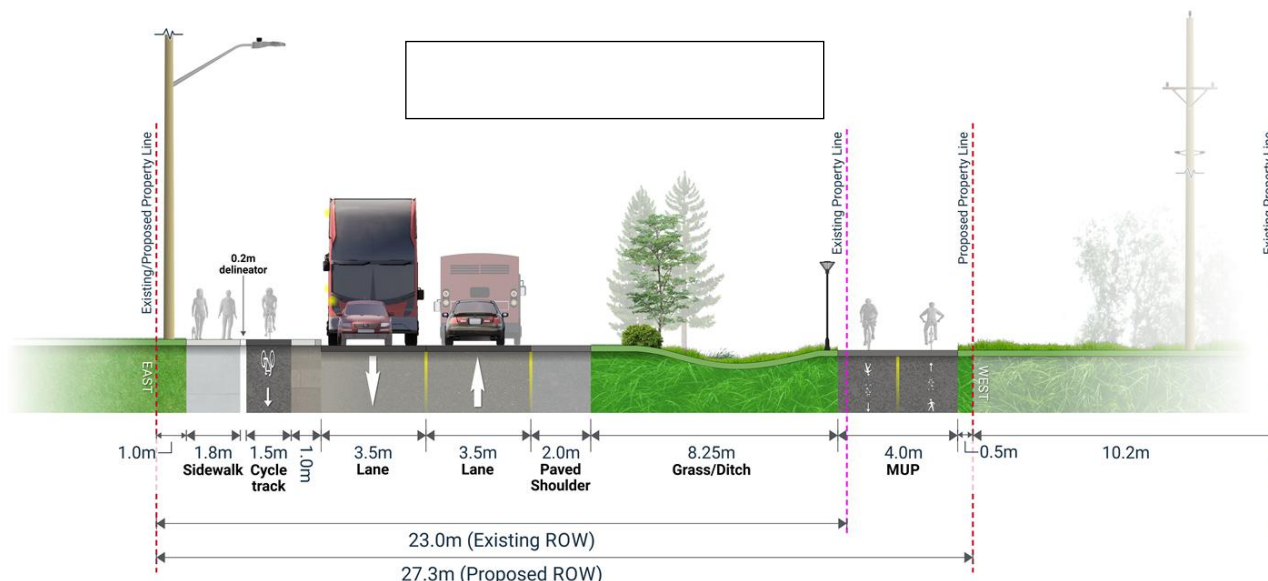


Figure 6 : La section transversale recommandée pour le chemin Blair au nord du chemin Ogilvie

L'Étude de l'EE n'a pas permis de constater qu'il fallait apporter des modifications routières pour donner la priorité au transport en commun sur le chemin Blair au nord du chemin de Montréal. On pourra se servir, pour les liaisons de transport en commun et de transport actif projetées, des routes existantes, dont celles du campus du CNRC, ainsi que des nouvelles liaisons proposées dans le Plan de conception communautaire de la base des Forces canadiennes (BFC) Rockcliffe et dans les plans de lotissement du Village des Riverains.

### Améliorations à apporter au domaine public et aux espaces à aménager

Dans les couloirs du chemin de Montréal et du chemin Blair, le plan recommandé permet d'apporter de nouvelles améliorations aux espaces à aménager et au domaine public. Ces espaces permettront d'aménager des lieux visuellement attrayants et conviviaux, par exemple des nœuds urbains et des points d'accès, des liaisons avec les sentiers, des bancs publics et des aires de repos. Dans ces zones, on planterait des arbres, on prévoirait des zones d'ombre et on paysagerait le site. Feront aussi partie des espaces urbains à aménager, les panneaux d'orientation, les surfaces distinctives, les bancs publics, l'éclairage pour les piétons, le paysagement et les arbres d'ombrage réclamant peu d'entretien, ainsi que l'art public.



## **Orientations stratégiques et politiques de la version provisoire du nouveau Plan officiel**

Le plan recommandé dans l'EE vient étayer de nombreuses orientations et différents objectifs des politiques définies dans la version provisoire du nouveau PO, notamment :

1. Offrir des options de mobilité qui permettent de parcourir la ville sécuritairement et équitablement.

Le plan recommandé permettra d'améliorer les trottoirs, d'aménager de nouvelles pistes cyclables et de nouveaux sentiers polyvalents et de perfectionner les intersections et les arrêts des véhicules de transport en commun. Il permettra aussi d'améliorer les espaces publics en rehaussant l'ombre pour encourager le transport actif et les loisirs en plein air pendant toutes les saisons. Le plan donnera lieu à des réseaux de transport en commun, piétonniers et cyclables sécuritaires, directs et pratiques, en plus d'améliorer les passages suivant les tracés souhaités (soit les sentiers privilégiés qui se créent naturellement entre les destinations), dont un nouveau passage contrôlé à l'angle du chemin Blair et de la rue Claver. Le plan permet de promouvoir le transport actif pour tous les groupes d'âge et tous les niveaux d'aptitudes physiques grâce à un modèle de conception universellement accessible.

2. Promouvoir des quartiers du quart d'heure.

Le nouveau PO favorise l'aménagement de quartiers du quart d'heure vigoureux et piétonnables, qui font la promotion du transport actif et des transports en commun, qui réduisent la dépendance à l'endroit des voitures et qui permettent de vivre en se déplaçant peu en voiture ou en s'affranchissant complètement de la voiture. Ces quartiers viennent augmenter le nombre d'options de transport et leurs commodités pour donner accès aux services, aux infrastructures et aux écoles. Le plan recommandé a pour effet d'apporter des améliorations au transport durable et contribuera à la croissance et au succès des quartiers du quart d'heure. Il assurera la sécurité et la commodité des parcours piétonniers et cyclables et des infrastructures donnant accès aux stations de transport en commun rapide et aux arrêts de transport en commun sur rue dans le cadre du réseau prioritaire de transport. Il prévoit la séparation des déplacements aux carrefours à feux et par rapport aux véhicules automobiles.

3. Étayer la gestion de la croissance et une ville plus verte et plus résiliente.

Le plan recommandé viendra promouvoir les déplacements multimodaux, le transport des marchandises et des services, l'accès aux propriétés, les fonctions de l'espace public, les arbres de rue et les couloirs d'ombre, en plus de favoriser le paysage de rue et de contribuer à la qualité globale de l'environnement urbain.

4. Étayer le basculement dans les modes durables de transport.

D'après l'objectif prépondérant de la mobilité dans le Plan officiel, d'ici la fin de 2046, plus de la moitié des déplacements se feront grâce au transport durable, par exemple les déplacements à pied, à vélo, dans les transports en commun ou en covoiturage. Le plan recommandé permet d'adopter des modes de transport économes d'énergie en améliorant l'accès aux modes de déplacement durables. La capacité d'absorption des véhicules sur les voies de circulation à vocation générale restera telle qu'elle est aujourd'hui et favorisera l'électrification des voitures particulières et des véhicules publics.

5. Veiller à ce que les nouvelles solutions de mobilité permettent d'assurer la fluidité et la multimodalité des déplacements.

Le plan recommandé donnera lieu à l'amélioration des services de transports en commun, ce qui permettra de protéger l'investissement consacré par la Ville à son réseau de transport en commun et s'assurer que tout le réseau de transport en commun continue de représenter un élément structurant fondamental des tendances dans la croissance urbaine. Ce plan améliorera la connectivité multimodale avec les stations Blair et Chemin-de-Montréal du TLR, ainsi qu'avec les centres d'emploi et les collectivités toutes proches.

6. Guider les déplacements interurbains des personnes et des biens.

Les couloirs du chemin de Montréal et du chemin Blair regroupent d'importants employeurs et de prestigieuses institutions dans une zone de captation sous-régionale. Le plan recommandé améliore la sécurité et la commodité de l'accès à ces centres d'emploi en offrant un choix parmi différents modes de transport.

7. Protéger les emprises et y investir.

Le plan recommandé protège l'emprise pour les améliorations à apporter au transport durable. En particulier, le chemin de Montréal est un secteur prioritaire dans la

conception : dans ce secteur, on élargira l'emprise pour apporter des améliorations au domaine public, notamment en élargissant les trottoirs, en aménageant des infrastructures cyclables, en plantant des arbres urbains et en installant du mobilier urbain. En outre, la Ville exigera de consacrer des terrains aux infrastructures de transports en commun, piétonnières et cyclables : il s'agira d'une condition de l'approbation des demandes d'aménagement.

### **Possibilités d'échelonner la mise en œuvre du projet**

On pourrait mettre en œuvre par tranches le projet des couloirs prioritaires de transport en commun du chemin de Montréal et du chemin Blair, par exemple :

- a) le tronçon du chemin de Montréal compris entre le boulevard St-Laurent et le chemin Blair;
- b) l'intersection du chemin de Montréal et du chemin Shefford. Les voies d'évitement des files d'attente, l'intersection protégée et les autres améliorations à apporter au transport actif permettraient de rehausser la connectivité des transports en commun et du transport actif avec la station Chemin-de-Montréal;
- c) la boucle pour autobus à la station Chemin-de-Montréal. Idéalement, cette infrastructure serait en service dès l'ouverture du prolongement dans le sens est de la Ligne 1 de l'O-Train du réseau de TLR;
- d) le tronçon du chemin Blair compris entre le chemin de Montréal et la station Blair.

Le projet serait échelonné en fonction de la disponibilité du financement, de la demande critique en déplacements, de l'aménagement et de la densification projetés, des possibilités de se concerter avec ces travaux d'aménagement, ainsi que des besoins en renouvellement des infrastructures et des priorités du Conseil municipal.

### **Incidences foncières**

La mise en œuvre du projet obligera à faire l'acquisition d'environ 1,95 hectare de terrains du domaine public (auprès de la CCN, de la SCHL, du CNRC et de la Ville d'Ottawa) et de terrains du domaine privé.

### **Estimation des coûts**

Le coût du projet est estimé à 150 millions de dollars (en dollars de 2021).

## **RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES**

Il n'y a aucune répercussion financière liée aux recommandations de ce rapport. Le financement de la conception, de la construction, des biens fonciers, de l'art public et des imprévus sera subordonné à l'étude et à l'approbation du Conseil municipal.

## **RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES**

Il n'y a pas d'obstacles juridiques qui empêchent d'approuver les recommandations exprimées dans ce rapport.

## **COMMENTAIRES DES CONSEILLERS MUNICIPAUX**

Tim Tierney, conseiller municipal — La collectivité réclame depuis longtemps ces améliorations, qui sont absolument nécessaires. Je suis ravi que ce nouveau couloir prenne forme : il donnera aux résidents un sentiment de sécurité lorsqu'ils se déplaceront pour se rendre à leur destination et en revenir. La viabilisation de cette collectivité continuera d'encourager les piétons comme les cyclistes à l'heure où nous verdissons Ottawa.

Rawlson King, conseiller municipal — Ce conseiller a pris connaissance du rapport et est favorable aux recommandations. Cette planification à long terme est nécessaire pour permettre aux résidents d'utiliser de plus en plus différents modes de transport et pour tenir compte de l'accroissement de la population du Village des Riverains

Laura Dudas, conseillère – Laura Dudas, conseillère du quartier R2, a pris connaissance du rapport et est favorable aux recommandations.

## **COMMENTAIRES DES COMITÉS CONSULTATIFS**

Le représentant du Comité consultatif sur l'accessibilité (CCA) a participé aux activités de consultation et a fait des commentaires. Le CCA est favorable aux infrastructures séparées recommandées pour les piétons et les cyclistes sur le chemin de Montréal et du côté est du chemin Blair. Le CCA est également favorable au sentier polyvalent recommandé du côté ouest du chemin Blair. Dans l'ensemble, ce comité encourage la Ville à investir dans toute la mesure du possible dans des infrastructures piétonnières et cyclables séparées, notamment aux arrêts d'autobus. En outre, il est favorable à l'idée d'aménager, conformément à l'Étude de l'EE, des aires de repos pour optimiser l'utilisabilité des trottoirs et des sentiers polyvalents. En somme, le CCA est d'accord

avec l'objectif de l'Étude de l'EE qui consiste à veiller à protéger une superficie suffisante, dans le cadre du modèle de conception fonctionnelle, pour mettre en œuvre éventuellement les normes de conception accessible, notamment des intersections protégées.

## **CONSULTATION**

La consultation prévoyait trois cycles de réunions avec le Groupe de consultation des organismes (organismes de réglementation, Commission de la capitale nationale, Hydro Ottawa, Hydro One et d'autres sociétés de services publics, ainsi que différentes directions générales de la Ville), le Groupe de consultation des entreprises et du public (propriétaires fonciers, commerces et entreprises) et le Groupe de consultation du public (associations communautaires, Bike Ottawa, Conseil sur le vieillissement d'Ottawa, Comité consultatif sur l'accessibilité, résidents et groupes d'intérêt spéciaux). On a également tenu deux séances « portes ouvertes » publiques. En raison des restrictions sanitaires pendant la COVID-19, la deuxième activité de consultation publique s'est déroulée sur le Web; dans cette activité, on a présenté une vidéo et des maquettes et mené un sondage en ligne sur le site Web du projet. On a aussi consulté les différents propriétaires fonciers, les associations de copropriétaires et d'autres intervenants dans les cas nécessaires.

On a invité les représentants des communautés autochtones à participer aux réunions et à faire des commentaires. Les Algonquins de l'Ontario nous ont adressé des commentaires, dont nous avons tenu compte dans le Rapport d'évaluation du patrimoine culturel de l'Étude de l'EE et dans le Rapport de l'évaluation archéologique de la phase 1.

Dans l'ensemble, la consultation a permis de constater que le public est très favorable à ce projet, notamment :

- les améliorations à apporter à l'efficience et à la fiabilité des transports en commun, de même qu'à la connectivité multimodale avec la station Blair et la station Chemin-de-Montréal;
- les améliorations à apporter aux infrastructures piétonnières et cyclables afin d'optimiser la sécurité et l'accessibilité pour tous les usagers, dans tous les groupes d'âge et à tous les niveaux d'aptitudes physiques. Il s'agit en outre

d'aménager des infrastructures piétonnières et cyclables séparées et de maximiser la largeur des pistes cyclables et des trottoirs;

- les autres améliorations à apporter à la sécurité routière et à la gestion de la vitesse des véhicules (grâce à des éléments de la conception comme les intersections protégées, en minorant la largeur des voies de circulation et les rayons de braquage dans les coins, en supprimant les virages à droite canalisés dans la mesure du possible, en adoptant des phases avancées de signalisation pour les piétons et les cyclistes et en prévoyant une phase de virage à gauche aux intersections). Pour le chemin de Montréal en particulier, nous avons été attentifs aux besoins de la population vieillissante, compte tenu des nombreuses résidences de retraités et de la présence de l'Hôpital Montfort dans ce couloir;
- l'amélioration de l'espace public et du domaine public, en optimisant les arrêts d'autobus, en installant des bancs publics, en aménageant des zones d'ombre et des aires de repos, en plantant des arbres et en rehaussant la banquette;
- la contribution au potentiel d'artère principale du chemin de Montréal, en encourageant les travaux d'aménagement et de réaménagement urbain axés sur les transports en commun;
- la minoration de l'élargissement de la chaussée et des répercussions foncières;
- les mesures prises pour éviter d'accroître la capacité de la circulation automobile générale.

Pendant la consultation, on a soulevé certains problèmes, dont voici la synthèse et sur lesquels nous nous penchons ci-après.

- Réaffectation de l'espace routier : Certains intervenants ont recommandé de mettre en œuvre le couloir prioritaire de transport en commun du chemin de Montréal, surtout entre le boulevard St-Laurent et la promenade Den Haag, en réservant aux transports en commun exclusivement les voies de circulation à vocation générale existantes (soit en convertissant une voie automobile en voie d'autobus dans chaque sens). Cette approche dans la réaffectation des voies de circulation aurait pour effet de minorer les besoins fonciers, de réduire la section transversale routière dans l'ensemble et de diminuer la capacité routière pour les véhicules (afin d'encourager le recours aux transports en commun et aux déplacements à pied et à

vélo). En outre, puisque la pandémie de COVID-19 a eu pour effet de modifier les modes de déplacement et de faire peser l'incertitude sur la « nouvelle normalité » des habitudes de déplacement et des volumes de circulation, certains intervenants étaient favorables au scénario de la réaffectation des voies de circulation afin de profiter de la réduction des volumes de circulation automobile dans ce couloir.

L'équipe de l'Étude de l'EE a analysé la possibilité de réserver à des voies de transport en commun exclusivement une voie de circulation à vocation générale dans chaque sens dans le cadre de l'évaluation des différents modèles de conception (à quatre voies de circulation par rapport à six voies). Cette analyse a révélé qu'il faut aménager deux voies de circulation à vocation générale d'après les volumes de circulation automobile existants dans ce couloir, sans égard à la configuration des voies de circulation des transports en commun.

Une seule voie de circulation à vocation générale donne lieu à différents déplacements défailants aux principales intersections dans tous les sens et à des déplacements défailants aux intersections mineures dans le sens est et dans le sens ouest. Pour permettre d'exploiter correctement une voie de circulation à vocation générale, il faudrait réduire de 200 à 250 véhicules à l'heure, pendant l'heure de pointe de l'avant-midi, la circulation automobile dans le sens est et dans le sens ouest. Pendant l'heure de pointe de l'après-midi, il faut réduire à concurrence de 500 véhicules à l'heure la circulation automobile dans le sens est et dans le sens ouest aux grandes intersections et à concurrence de 100 à 200 véhicules à l'heure dans les intersections mineures.

Alors qu'une voie de circulation à vocation générale dans chaque sens permettrait d'accroître de 3 %, par rapport au plan recommandé dans l'EE, l'achalandage des transports en commun sur le chemin de Montréal, les volumes de circulation automobile dans ce couloir sont appelés à rester élevés. Cette conclusion se fonde sur les volumes statistiques de circulation automobile, sur le potentiel d'aménagement du territoire, de même que sur le rôle et la fonction de cette route comme artère dans le réseau routier de la Ville. En outre, il n'y a pas suffisamment de couloirs de substitution convenables à proximité du chemin de Montréal pour assurer la circulation détournée.

La Ville surveille l'évolution des incidences de la pandémie sur le transport et se penche actuellement sur les répercussions à court terme et à long terme. Elle

réunira éventuellement les autres statistiques à consulter pour la Mise à jour du PDT et pour prendre d'autres décisions liées au transport.

- Mode de connexion du couloir prioritaire de transport en commun du chemin de Montréal au projet de revitalisation du chemin de Montréal à l'ouest du boulevard St-Laurent : compte tenu des réductions de capacité mises en œuvre à l'heure actuelle sur le chemin de Montréal à l'ouest du boulevard St-Laurent, certains intervenants ont fait savoir qu'ils s'inquiétaient des effets potentiels en aval de la circulation automobile dans le sens est-ouest du boulevard St-Laurent. D'après l'examen des données existantes sur la circulation automobile mené par l'équipe de l'Étude de l'EE, il y a beaucoup de virages à l'intersection du chemin de Montréal et du boulevard St-Laurent. Puisque la configuration actuelle des voies de circulation dans le sens ouest prévoit une voie d'autobus en période de pointe à partir de l'ouest du boulevard St-Laurent, les modifications que l'on prévoit d'apporter au chemin de Montréal à l'est du boulevard St-Laurent dans le cadre de ce projet n'auront pas pour effet de changer les habitudes de circulation ou n'auront pas d'incidence non plus sur la capacité à l'ouest du boulevard St-Laurent.
- Enlèvement de la voie de virage à gauche dans les deux sens (VVG2S) : À l'heure actuelle, il y a des VVG2S dans deux tronçons du couloir du chemin de Montréal. Entre le boulevard St-Laurent et la promenade de l'Aviation, la VVG2S prévoit l'accès automobile complet aux intersections sans feux de circulation ainsi que des rues locales et les propriétés de destination et de départ qui donnent sur le chemin de Montréal. Entre l'avenue LeBoutillier et l'ouest de l'intersection du chemin Codd's et du chemin Carson's, la VVG2S permet d'avoir accès aux propriétés qui donnent sur le chemin de Montréal. Certains résidents ont demandé si l'on pouvait éliminer la VVG2S existante et la remplacer par des voies de virage à gauche dans un seul sens écourtées dans les cas où la circulation les justifie : l'espace routier restant pourrait être réaménagé dans le cadre de la conception de l'EE. L'équipe de l'Étude a réfléchi à l'élimination de cette VVG2S; toutefois, cette voie est généralement aménagée dans les tronçons intermédiaires des voies de virage à gauche dans un seul sens existantes. Retrancher de courts tronçons de la VVG2S ne permettrait pas de gagner suffisamment de place pour aménager d'autres éléments routiers linéaires comme des voies de transport en commun ou des pistes cyclables. Puisque l'on réaménage et densifie les propriétés dans ce couloir, il faudrait examiner la gestion des moyens d'accès et la nécessité d'aménager des VVG2S



dans le cadre des conditions de l'approbation des demandes d'aménagement.

- Incidences foncières sur les propriétés privées : L'équipe de l'Étude de l'EE a discuté des motifs d'inquiétude avec les propriétaires fonciers à propos des incidences sur leurs propriétés résidentielles et commerciales. Ces motifs d'inquiétude ont généralement porté sur la superficie des terrains dont il faut faire l'acquisition sur leur cour avant et dans les espaces paysagés, les entrées et les terrains de stationnement. Nous avons minoré, dans la mesure du possible, les répercussions foncières dans le cadre de la mise au point du modèle de conception privilégié et on pourra apporter d'autres mises au point dans la phase de la conception détaillée, lorsqu'on finalisera les besoins fonciers. Certains propriétaires fonciers se sont également dits inquiets du bruit, des vibrations, de la pollution atmosphérique et de la perte d'intimité si on élargit la route et qu'on la rapproche de leurs habitations. Dans la mise au point du modèle de conception privilégié, nous avons également tenu compte de ces enjeux, en décalant légèrement la route dans certains tronçons. Nous avons procédé à une évaluation des incidences pour tenir compte, dans les cas nécessaires, des mesures potentielles permettant de maîtriser les répercussions.
- Nouveaux passages piétonniers sur le chemin de Montréal : Dans certains commentaires qui nous ont été adressés, on recommandait d'envisager d'autres passages piétonniers dans certains tronçons du chemin de Montréal (entre l'intersection des chemins Codd's et Carson's et la promenade Bathgate, entre le chemin Burma et le chemin Lang's et entre la promenade Den Haag et l'intersection des chemins Codd's et Carson's) afin de réduire l'espace entre les intersections des carrefours à feux existantes. Nous évaluerons la nécessité d'aménager d'autres passages avant de mettre en œuvre le projet. En outre, la Ville d'Ottawa se penche à intervalles réguliers sur la nécessité d'aménager d'autres passages piétonniers à feux, dans les cas justifiés, et peut en promouvoir la mise en œuvre hors du cadre de cette Étude de l'EE.

## **RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ**

Les Normes de conception accessible de la Ville et les exigences de la Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario ont été appliquées dans le cadre de l'élaboration de la conception fonctionnelle, pour s'assurer que les couloirs prioritaires de transport en commun du chemin de Montréal et du chemin Blair

favorisent l'aménagement de collectivités inclusives et que ces couloirs sont sans obstacle pour les usagers de tous les groupes d'âge et de tous les niveaux d'aptitudes physiques. Nous avons consulté, comme nous l'avons précisé auparavant dans ce rapport, le Comité consultatif sur l'accessibilité.

## RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES BIENS

Les recommandations décrites dans ce rapport sont conformes aux 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 de gérer efficacement les infrastructures existantes et nouvelles pour en maximiser les avantages, réduire les risques et assurer des niveaux de services sécuritaires et fiables à l'intention des utilisateurs dans la collectivité. Ces travaux se déroulent dans le souci de la société, de la culture, de l'environnement et de l'économie.

## RÉPERCUSSIONS CLIMATIQUES

Dans l'Étude de l'EE, nous avons tenu compte, en évaluant les solutions de rechange et les modèles de conception de substitution, des effets potentiels du projet sur les changements climatiques (soit les émissions de gaz à effet de serre produites par ce projet) et sur les effets potentiels des changements climatiques sur le projet (dans les cas où ce projet est vulnérable aux changements climatiques ou il est climatiquement résilient).

Dans le cadre du Plan directeur sur les changements climatiques, le Conseil a approuvé les cibles des émissions de gaz à effet de serre à court, à moyen et à long termes afin de réduire de 100 %, d'ici 2050, les émissions dans l'ensemble de la collectivité. Le Conseil a ensuite pris connaissance de la stratégie de l'Évolution énergétique, soit la structure-cadre des moyens grâce auxquels Ottawa pourra atteindre ces cibles. L'une des mesures définies dans cette stratégie pour atteindre une cible consiste à étendre le réseau de transport en commun en fonction du Concept du réseau du Plan directeur des transports de 2013, qui fait du chemin de Montréal et du chemin Blair des couloirs prioritaires de transport en commun. Les améliorations que l'on recommande d'apporter à l'infrastructure des transports en commun et du transport actif favoriseront le recours à des modes durables de transport et permettront de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Les projections climatiques pour la région de la capitale nationale indiquent que la

météo d'Ottawa sera plus chaude, plus humide et plus imprévisible dans les prochaines décennies. Les risques régionaux liés au climat comprennent l'augmentation des jours de chaleur extrême, l'accroissement des pics de ruissellement des eaux pluviales et les changements projetés de la température moyenne. La réfection des couloirs du chemin de Montréal et du chemin Blair offrira des occasions d'intégrer des mesures pour promouvoir la résilience climatique. L'emprise protégée prévoira plus de place, dans les banquettes, pour planter des arbres et aménager des rues, et les infrastructures de transport en commun en bordure de rue permettront d'améliorer l'effet d'ombrage et les abribus. Les épisodes météorologiques sévères plus fréquents et le ruissellement accru du drain de la chaussée pourraient obliger à aménager des égouts pluviaux et des fossés plus vastes sur le bord de la chaussée. On prévoira des puisards et des canalisations dans les couloirs pour acheminer et gérer les eaux pluviales. Du côté ouest du chemin Blair, on rehaussera la section transversale rurale existante et le fossé du drainage grâce à des infrastructures d'aménagement de moindre impact (rigole de drainage biologique).

## **RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES**

L'Étude de l'EE a permis de cerner des répercussions environnementales et de définir des mesures de maîtrise proposées que nous exposons ci-après. Le projet sera conçu et mis en œuvre en profitant des règles de l'art et des plans modernes de planification, d'ingénierie et de gestion environnementale. Le Rapport de l'étude environnementale fera état des mesures de maîtrise à adopter pour réduire les répercussions environnementales, notamment les rapports détaillés sur la gestion des eaux pluviales, le paysagement des couloirs et les recommandations à adopter pour préserver les arbres, procéder à des évaluations environnementales de site et adopter des mesures pour maîtriser le bruit dans les couloirs, dans les cas nécessaires.

### **Gestion des eaux pluviales**

Le plan recommandé permettra de rehausser dans une certaine mesure les services imperméables; toutefois, on a minoré la largeur des voies de circulation pour permettre de compenser la hausse éventuelle du volume de ruissellement des eaux pluviales grâce à des infrastructures piétonnières et cyclables séparées et à de nouvelles intersections protégées. On assurera le contrôle de la qualité et de la quantité du ruissellement des eaux pluviales grâce aux services existants ou rehaussés dans les tronçons urbains (du chemin de Montréal et du chemin Blair, au sud du chemin Ogilvie)

et à des rigoles de drainage biologique de moindre impact dans les tronçons ruraux (du chemin Blair entre le chemin de Montréal et le chemin Ogilvie).

### **Paysagement**

Le plan recommandé pour le chemin de Montréal et le chemin Blair comprend une superficie à paysager dans ce couloir, dans les alentours des arrêts d'autobus et des nœuds urbains (en traversant les artères) ainsi que dans les points d'entrée des quartiers (dans les liaisons avec les quartiers voisins). La stratégie de paysagement et d'aménagement de l'espace prévoit des recommandations pour protéger les arbres, planter de nouvelles espèces d'arbres et établir des lieux pour se reposer et profiter du couloir.

### **Environnement naturel**

Dans l'aire de l'étude, les caractéristiques du patrimoine naturel sont limitées en raison de l'urbanisation intensive et de l'infrastructure de transport existante. Il faudra enlever certains arbres pour aménager la nouvelle section transversale; toutefois, on en atténuera les répercussions en établissant l'inventaire des arbres et en préservant les arbres à l'étape de la conception détaillée. Il se peut que ce projet ait des répercussions sur des espèces en péril ou sur leur habitat. Nous avons recensé 12 espèces en péril qui pourraient habiter dans l'aire de l'étude (non loin de la promenade de l'Aviation, du ruisseau Green et d'autres zones boisées proches du couloir). Nous atténuerons les répercussions potentielles sur ces espèces grâce à des évaluations environnementales de site à l'étape de la conception détaillée, ce qui permettra de recenser les espèces habitant le couloir et de prévoir des mesures d'atténuation précises pour éviter ou minorer le risque, de même qu'en consultant les administrations fédérales, provinciales et municipales compétentes pour veiller à réduire ou à éliminer les risques.

### **Bruit**

Les couloirs comprennent des aménagements sensibles au bruit sur leur parcours. Nous avons mené une étude du bruit et des vibrations afin de savoir s'il fallait adopter des mesures d'atténuation du bruit nouvelles ou rehaussées dans ces couloirs, dans les cas où des espaces en plein air privés sont adossés aux couloirs ou les lisèrent. Nous mettrons également au point l'évaluation pendant la conception détaillée des couloirs.

Dans les cas où l'on propose des aménagements résidentiels projetés, on évaluera

alors la nécessité d'adopter des mesures d'atténuation du bruit, et toutes les mesures d'atténuation nécessaires feront partie des conditions d'approbation des demandes d'aménagement.

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

L'approbation de ce rapport d'EE n'entraîne aucune répercussion sur la gestion des risques. Nous nous pencherons, dans la phase de la conception, sur les risques potentiels du projet effectif.

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

Les limites du projet se situent dans le périmètre urbain.

### **PRIORITÉS DU MANDAT DU CONSEIL**

Les recommandations reproduites dans ce rapport visent à étayer la priorité et les résultats suivants du Plan stratégique 2019-2022 de la Ville d'Ottawa :

Résultats :

- un réseau de transport intégré, qui tient compte de tous les modes de déplacement;
- les résidents ont facilement accès à leur mode de transport privilégié;
- L'investissement dans les infrastructures de transport est viable et répond aux besoins à long terme.

### **PIÈCES JUSTIFICATIVES**

Pièce 1 : Évaluation des différents modèles de conception

Pièce 2 : Conception fonctionnelle

### **SUITE À DONNER**

Lorsque le Comité des transports et le Conseil municipal auront approuvé la conception fonctionnelle, la Direction générale des transports finalisera le Rapport de l'étude environnementale et le publiera pour la période d'examen de 30 jours.