

# **Commission de la capitale nationale**

## **Enlèvement de la promenade des Outaouais et construction d'une déviation routière**

### **Rapport de consultation publique**

Août 2002  
Dossier no. 480000.390

# Commission de la capitale nationale

## Enlèvement de la promenade des Outaouais et construction d'une déviation routière

Dossier no. 480000.390

Préparé par :

\_\_\_\_\_  
Andrea Daezli, B.Sc., M.Env.

Révisé par :

\_\_\_\_\_  
Jean Roberge, M.A.

**Dessau-Soprin inc.**

885, Boul. de la Carrière

Hull, Québec, J8Y 6S6

tél.: (819) 770-6832

Fax: (819) 778-3786

e-mail : [enviro@dessausoprin.com](mailto:enviro@dessausoprin.com)

site web : [www.dessausoprin.com](http://www.dessausoprin.com)

Août 2002

Dossier no. 480000.390

## 1. INTRODUCTION

La Commission de la capitale nationale propose un réaménagement de la région des plaines LeBreton de la ville d'Ottawa prévoyant des logements, des locaux de travail et des espaces ouverts. Ceci implique une série d'activités de construction et de rémédiation des terrains. Une de ces activités est l'enlèvement de la promenade des Outaouais (PO) afin de permettre l'aménagement du bord de l'eau en parc public ainsi que de permettre à des institutions culturelles de s'établir à côté de cet espace public. Une conséquence de cette activité est la rémédiation et la construction d'une déviation routière sur les plaines LeBreton en attendant la mise en place d'une route permanente qui remplacerait la promenade.

Conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, le *Rapport d'évaluation environnementale : Enlèvement de la PO et construction d'une déviation routière* (Dessau-Soprin, août 2002) fait le sommaire des composantes environnementales spécifiques des lieux et du secteur en ce qui a trait à l'utilisation du sol, à l'archéologie et au patrimoine, à la topographie et aux dépôts de surface, à l'hydrogéologie, à l'hydrologie, au sol et à l'eau souterraine contaminés, à la flore, à la faune et aux espèces rares ou importantes de flore ou de faune. Les démarches envisagées et choisies quant à la déviation routière et à la restauration y sont aussi présentées, avec les activités prévues dans le projet visant l'enlèvement, la rémédiation et les activités de construction. Le projet implique également l'enlèvement des matériaux réutilisables dans l'emprise de la promenade des Outaouais existante ainsi que des matériaux contaminés sous la voie de déviation proposée. La démarche proposée de restauration prévoit le traitement et la réutilisation de la matière non contaminée et l'enlèvement, la ségrégation et l'élimination de la matière contaminée.

L'évaluation environnementale qui a été effectuée relativement au projet recense les effets que le projet aura sur la composante environnementale environnante, ainsi que les mesures d'atténuation, de surveillance et de suivi. Les effets environnementaux du projet comprennent ses effets sur le sol, l'eau, l'air, la végétation, la faune, l'archéologie, l'économie et l'emploi, les loisirs, les sites d'élimination, les routes locales ainsi que les services publics et infrastructures. L'évaluation révèle, en outre que tous les effets

négatifs découlant de l'enlèvement de la PO et de la construction de la voie de déviation sont infimes ou négligeables et peuvent facilement être atténués.

## **2. OBJECTIF DE LA CONSULTATION PUBLIQUE**

Bien que la commission de la capitale nationale (CCN) ne soit pas tenue par la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) d'entreprendre l'évaluation environnementale de l'enlèvement de la PO, elle s'est engagée, dans sa politique interne, à adhérer à l'esprit de la LCEE relativement aux évaluations environnementales de projets devant être réalisés sur ses terres. La consultation publique est une partie essentielle du processus d'évaluation environnementale fédérale, en vertu des articles 16(1)(c) et 18(3) de la *LCÉE*.

## **3. FORMAT DE LA CONSULTATION PUBLIQUE**

Le public fut invité à une soirée d'information le 11 juin dernier, à l'aréna Tom Brown à Ottawa. Entre le 10 juillet et le 25 juillet, des copies du rapport d'évaluation environnementale préliminaire ont été mises à la disposition du public aux endroits suivants :

- Bibliothèque de la Commission de la capitale nationale
- Bibliothèque Publique de la Ville d'Ottawa, Succursale principale
- Bibliothèque municipale de la Ville de Gatineau, Maison du Citoyen

Le rapport a également été publié sur le site web de la CCN entre le 10 et le 25 juillet, 2002. Les sections suivantes résument les commentaires émis par le public lors de la soirée d'information ainsi que les commentaires recueillis par la CCN suite à cette soirée.

## 4. RÉSUMÉ DES COMMENTAIRES ÉMIS DURANT LA SOIRÉE D'INFORMATION

### 4.1 COMMENTAIRES EN RAPPORT AVEC L'ENLÈVEMENT DE LA PO

#### 4.1.1 Volume de sol

- Veut savoir quel volume de sol sera enlevé et comment la poussière serait gérée.

#### Réponse

Au total, environ 44,000 tonnes provenant de la PO et 92,000 tonnes provenant de la voie de déviation seront transportées à un site d'élimination des déchets homologué. Un certain nombre de mesures de contrôle de la poussière seront mises en place afin d'assurer que le niveau de poussière respecte les normes municipales et provinciales.

Les mesures de contrôle de la poussière sont :

- i) instruire les ouvriers sur les méthodes de contrôle de la poussière;
- ii) ajuster les activités d'excavation et de manipulation du sol de manière à réduire au minimum les émissions de poussière;
- iii) utiliser des techniques d'élimination des poussières, dont le chlorure de calcium ( $\text{CaCl}_2$ ), la mousse biodégradable, etc., selon les besoins;
- iv) installer une bâche sur les camions de transport;
- v) surveiller visuellement les émissions de poussière et prendre des mesures d'élimination des poussières, selon les besoins;
- vi) surveiller le régime des vents et ajuster ou interrompre les activités d'excavation, de maniement ou de transport des sols, selon les besoins;
- vii) répondre aux plaintes du public relatives à la poussière et prendre les mesures nécessaires pour mieux contrôler la poussière;
- viii) fournir, et toujours avoir à sa disposition, de l'équipement d'élimination de la poussière afin de pouvoir contrôler et prévenir ses émissions.

#### 4.1.2 Routes de camionnage

- Croit que la CCN devrait proposer trois routes de camionnage au lieu d'une seule.

#### Réponse

Les routes de camionnage sont basées sur celles acceptées par la Ville d'Ottawa et dépendent du choix du site d'élimination des déchets choisi par l'entrepreneur. L'entrepreneur utilise deux routes différentes pour quitter le site et une pour retourner au site. Ceci a été requis en raison de préoccupations du public. Le tout est présentement à l'étude et toute opportunité d'éloigner le trafic des zones résidentielles et congestionnées, tout en suivant les routes de camionnage acceptées par la Ville, sera saisie.

#### 4.1.3 Impacts sonores

- Aimerais que l'évaluation environnementale prenne en compte les impacts sonores du projet.

#### Réponse

L'évaluation environnementale considère les niveaux de bruit et les impacts, en conformité avec la réglementation municipale et provinciale.

#### 4.1.4 Inspection des travaux

- Voudrait savoir qui inspectera le site afin de s'assurer que les travaux sont faits adéquatement.

#### Réponse

Les ingénieurs consultants, le gérant de construction ainsi que la CCN sont sur le site pour surveiller les travaux.

#### 4.1.5 Enlèvement

- Veut savoir pourquoi les sols contaminés sont maintenant envoyés à un site d'élimination des déchets alors que la CCN avait dit que les plaines étaient tellement contaminées que le sol devrait être traité.

## Réponse

Le sol qui pouvait être traité, tel celui dans le site du *Ottawa Paint Works*, l'a déjà été. Une biorémediation *in-situ* a lieu sur le site du *Ottawa Paint Works*, sur les plaines LeBreton en 1996. Les sols résiduels ont été testés en conformité avec le règlement no. 558 de l'Ontario et il a été déterminé qu'ils sont «non-dangereux», ils ne requièrent aucun traitement.

## 4.2 COMMENTAIRES HORS DE LA PORTÉE DE L'ENLÈVEMENT DE LA PO ET DE LA CONSTRUCTION DE LA VOIE DE DÉTOUR

### 4.2.1 Arbres

- Est inquiet parce que les arbres sur les plaines devaient être conservés et veut savoir si les arbres du terrain de camping seront aussi coupés.

## Réponse

Une vingtaine d'arbres situés à plusieurs endroits sur la berme de la PO ont été enlevés et replantés ailleurs par la CCN l'automne dernier. Ces arbres ont été choisis en raison de leur bonne santé et de leur taille. Tous les autres étaient malades ou trop gros pour être déplacés. Les arbres sont enlevés afin de permettre la décontamination des plaines et le développement des plaines. Les arbres restants dans l'aire du projet seront enlevés. La végétation située à l'extérieur de l'aire du projet sera protégée. La végétation sera remplacée par les aménagements paysagers et les arbres qui seront plantés lorsque la rémediation du site aura été complétée.

### 4.2.2 Habitation à loyer modique

- Veut savoir si la CCN planifie avoir des habitations à loyer modique sur les plaines LeBreton et s'il y a un projet de construire un centre communautaire.

## Réponse

Dans le contrat d'échange de terrains de 1996 entre la municipalité, la ville et la CCN, celle-ci s'est engagée à respecter le Plan officiel de la ville en ce qui a trait aux habitations à loyer modique. Le plan de développement des plaines prévoit que vingt-cinq pourcent des unités de logement sur les plaines seraient à loyer modique. Le projet

de centre communautaire sera étudié à une phase ultérieure du développement des plaines.

#### 4.2.3 Boulevard LeBreton

- Veut savoir si le boulevard LeBreton aura 6 voies.

#### Réponse

Le boulevard LeBreton proposé aura 4 voies et 2 voies additionnelles réservées au stationnement. Ces voies de stationnement pourraient éventuellement devenir des voies de trafic, si le volume augmente dans l'avenir.

- Veut savoir pourquoi la CCN permet un virage à droite sur le boulevard LeBreton en provenance de la rue Booth si les gens ne peuvent retourner chez-eux de la même façon.

#### Réponse

Aucun virage, à droite ou à gauche, ne sera permis à l'intersection entre la voie de déviation et la rue Booth. Le design et les impacts de l'intersection entre le boulevard LeBreton et la rue Booth seront étudiés lors de l'évaluation environnementale pour le boulevard LeBreton.

- Veut savoir ce qui adviendra de la rue LeBreton puisque le même nom est proposé pour le boulevard LeBreton.

#### Réponse

Ceci sera étudié par la ville et la CCN. Tout risque de confusion sera atténué.

#### 4.2.4 Intersection Booth et Albert

- Pense que l'intersection entre les rues Booth et Albert est déjà trop dangereuse.

#### Réponse

La CCN et la ville sont conscientes et réceptives au niveau actuel de congestion à cette intersection. Les impacts du boulevard LeBreton proposé sur la rue Booth seront étudiés



en détails par les experts en transport lors du design et de l'évaluation environnementale du boulevard LeBreton.

#### 4.2.5 Transport public

- Veut savoir ce que la CCN, le musée de la guerre et la ville d'Ottawa font par rapport au transport public.

#### Réponse

La planification du transit est une responsabilité de la Ville. Celle-ci a initié et complété une étude à cet effet. Les rues sont conçues pour accommoder le transport en commun, mais la ville doit déterminer ses besoins. La CCN a réservé, pour la ville, une emprise additionnelle de 9 mètres de large du côté est de la rue Booth, entre la rivière et le boulevard LeBreton, au cas où la ville identifierait le besoin de cette emprise pour le transport public.

#### 4.2.6 Ressources archéologiques

- Veut savoir pourquoi les maisons en rangée ont été détruites.

#### Réponse

Les maisons en rangée ont été enlevées suite à une étude archéologique de type 3-4. Les consultants archéologues nous ont avisé qu'il n'y aurait nul besoin d'étude additionnelle et que les vestiges pourraient être enlevés une fois notés. Ceci est la procédure habituelle.

#### 4.2.7 Hauteur des immeubles

- Veut savoir quelle hauteur les immeubles auront sur les plaines LeBreton.

#### Réponse

En conformité avec le *OPA #27* :

- jusqu'à 6 étages face aux rues Scott/Wellington/Albert;
- jusqu'à 8 étages à Preston et Booth sur Scott/Wellington/Albert;
- jusqu'à 10 étages sur la rue Booth, au sud du boulevard LeBreton;
- jusqu'à 12 étages sur le boulevard LeBreton;
- jusqu'à 6 étages dans l'aire culturelle/à bureaux au nord du boulevard LeBreton;

- jusqu'à 6 et 8 étages dans la majorité des aires résidentielles.

## 5. RÉSUMÉ DES COMMENTAIRES ÉCRITS

Dix-huit personnes ont écrit, transmis ou émis leurs commentaires depuis la soirée d'information. La majorité des commentaires traitent de l'augmentation du trafic sur Booth due au boulevard LeBreton.

### 5.1. COMMENTAIRES EN RAPPORT AVEC L'ENLÈVEMENT DE LA PO

#### 5.1.1 Trafic cyclable

- Veut savoir si la circulation par bicyclette sera encouragée dans le design de la voie de déviation.
- Veut savoir si la voie près du trottoir du détour sera plus large que la voie de dépassement afin de permettre aux automobilistes de dépasser les cyclistes.
- Aimerais que le pont sur Booth soit conservé pour une piste cyclable. Aimerais savoir ce qui adviendra des pistes cyclables (2).

#### Réponse

La piste cyclable sera relocalisée temporairement afin d'éviter les conflits entre les activités de construction et les cyclistes. En septembre 2002, la portion de la piste cyclable entre le *inlet* de l'aqueduc et la rue Booth sera déplacée au sud de l'aqueduc ouvert. Une fois les activités de construction terminées, il y aura une piste cyclable des deux côtés de l'aqueduc et un sentier récréatif sur le bord de l'eau.

Le sentier récréatif poursuivra son tracé existant sur le bord de l'eau, au-dessus du *inlet* en utilisant une partie du pont existant, autour du musée, croisera Booth aux lumières au sud du pont des Chaudières, pour se poursuivre vers l'est au-delà du restaurant Mill et rejoindre le sentier au pied de la colline parlementaire ou vers l'intersection Wellington/du Portage. La piste cyclable se poursuivra vers l'est de la berge, sous la PO à l'endroit de l'ancienne sortie pour le *Transitway*, passera des deux côtés de l'aqueduc, croisera Booth au niveau des feux du *Transitway* afin de rejoindre le chemin à l'est de

Booth le long de l'aqueduc, ceci dans le court terme. Dans le long terme, quand le *Transitway* ne sera plus à niveau avec la rue Booth, la piste passera sous Booth vers le pont de Pooley et continuera sur la colline vers la rue Wellington.

#### 5.1.2 Routes de camionnage

- Désire que des rues autres que la rue Booth soient utilisées en tant que voie de camionnage.

#### Réponse

Les routes de camionnage sont basées sur celles acceptées par la Ville d'Ottawa et dépendent du choix du site d'élimination des déchets choisi par l'entrepreneur. L'entrepreneur utilise deux routes différentes pour quitter le site et une pour retourner au site. Ceci a été requis en raison de préoccupations du public. Le tout est présentement à l'étude et toute opportunité d'éloigner le trafic des zones résidentielles et congestionnées, tout en suivant les routes de camionnage acceptées par la Ville, sera saisie.

#### 5.1.3 Trafic de la promenade et trafic résidentiel

- Aimerais que le trafic sur la promenade soit séparé du trafic résidentiel.

#### Réponse

Les questions de trafic à long terme seront adressées dans le design du boulevard LeBreton. Il est important de noter que le réseau routier sur les plaines doit accommoder le trafic de transit ainsi que le trafic local.

## 5.2 COMMENTAIRES À L'EXTÉRIEUR DE LA PORTÉE DE L'ENLÈVEMENT DE LA PO

### 5.2.1 Problèmes de design

- Croit qu'il y a quelques problèmes de design avec le projet du musée canadien de la guerre et propose que la rue Booth passe sous le boulevard LeBreton proposé.

## Réponse

Les diverses options pour le design des intersections et l'alignement des routes sont toujours considérées au stade de la planification. Dans le cas de la rue Booth, il y a des pré-requis pour que cette rue permette le remplacement des services souterrains nécessaires aux propriétés adjacentes (par exemple, le musée canadien de la guerre) et qu'elle contribue à contrôler l'écoulement du drainage de surface. Ces deux facteurs en plus des coûts d'excavation de la rue Booth font en sorte qu'elle ne peut passer en dépression sous le boulevard LeBreton.

### 5.2.2 Trafic

- S'oppose fortement à une augmentation du trafic sur Booth reliée au boulevard LeBreton (11 communications).
- S'oppose fortement à une augmentation du trafic sur le boulevard reliée à de futures intersections sur les plaines.
- Croit qu'on devrait encourager les voitures à utiliser la promenade plutôt que la rue Booth.

## Réponse

Le problème de trafic et transit a été adressé dans plusieurs études, incluant *LeBreton Flats Development - Road Network Requirements*, Delcan, 1997; *LeBreton Flats Transportation Review*, Delcan, 1993; *LeBreton Flats Traffic Operations Update*, Delcan, 2002. La CCN et la Ville ont travaillé ensemble afin d'assurer que le trafic et les besoins de transport du développement rencontrent les besoins de la communauté et prennent en compte la réduction de l'usage de l'automobile personnelle en raison du transit, l'augmentation de la marche/cyclisme ainsi que les besoins des futurs travailleurs et utilisateurs des Plaines. Les impacts du boulevard LeBreton proposé sur la rue Booth seront étudiés en détails par les experts en transport lors du design et de l'évaluation environnementale du boulevard LeBreton. Des consultations publiques sur le sujet auront lieu prochainement.

- Plusieurs commentaires provenant du public ont aussi été reçus de gens concernés du risque qu'une nouvelle intersection entre la voie de déviation et la rue Booth ajoute du trafic sur la rue Booth, entre les rues Sommerset et Albert.
- Ayant révisé les commentaires du public, la CCN a mandaté Delcan de fournir une évaluation indépendante de l'impact de la nouvelle intersection sur le trafic de la rue Booth. Un memorandum technique fourni par Delcan démontre que, même en utilisant un outil différent d'analyse et les pires scénarios de trafic, il n'y aura pas d'impact notable causé par l'intersection additionnelle, soit sur la circulation ou sur la longueur de la file d'attentes au sud de Albert.

#### Réponse

Nonobstant les résultats des études de Dessau-Soprin et de Delcan, la CCN a opté d'effectuer un programme de surveillance du trafic afin de valider les chiffres utilisés et les conclusions retenues dans ces études avant de formaliser le design de l'intersection du boulevard LeBreton.

#### 5.2.3 Compétence des consultants

- Questionne la compétence des consultants Dessau-Soprin

#### Réponse

Dessau-Soprin célèbre son 50e anniversaire en 2002. C'est une firme de renommée internationale avec de solides compétences en construction de routes, rémédiation de site, génie civil, structure et évaluations environnementales.

#### 5.2.4 Bibliothèque publique

- Pense que l'endroit idéal pour une nouvelle succursale de la bibliothèque municipale d'Ottawa se situe au terminus nord du O-train.

#### Réponse

Cette question n'est pas en rapport direct avec le projet.

#### 5.2.5 Terrain de camping

- Veut savoir quand le terrain de camping réouvrira ses portes.

## Réponse

Le terrain de camping restera fermé pour la durée des travaux de construction et de rémédiation. Dans le long terme, le terrain de camping ne réouvrira pas à son emplacement actuel. La CCN regarde présentement des emplacements alternatifs dans la région de la capitale nationale.

### 5.2.6 LeBreton et Preston

- Veut avoir plus de détails quant à l'intersection entre la voie de déviation et la rue Preston.

## Réponse

Il n'y aura pas d'intersection entre la voie de déviation et le prolongement de la rue Preston. Une connexion sera créée, par ailleurs, entre la rue Preston et le boulevard LeBreton dans l'avenir au cours du développement des plaines LeBreton afin de soulager le trafic sur la rue Booth.

### 5.2.7 Pistes cyclables

- Voudrait que la piste cyclable et les feux de circulation à l'intersection avec Booth soient conservés.

## Réponse

La piste cyclable sera relocalisée temporairement afin d'éviter les conflits entre les activités de construction et les cyclistes. En septembre 2002, la portion de la piste cyclable entre le *inlet* de l'aqueduc et la rue Booth sera déplacée au sud de l'aqueduc ouvert. Une fois les activités de construction terminées, il y aura une piste cyclable des deux côtés de l'aqueduc et un sentier récréatif sur le bord de l'eau.

Le sentier récréatif poursuivra son tracé existant sur le bord de l'eau, au-dessus du *inlet* en utilisant une partie du pont existant, autour du musée, croisera Booth aux lumières au sud du pont des Chaudières, pour se poursuivre vers l'est au-delà du restaurant Mill et rejoindre le sentier au pied de la colline parlementaire ou vers l'intersection Wellington/du Portage. La piste cyclable se poursuivra vers l'est de la berge, sous la PO à l'endroit de l'ancienne sortie pour le *Transitway*, passera des deux côtés de l'aqueduc,

croisera Booth au niveau des feux du *Transitway* afin de rejoindre le chemin à l'est de Booth le long de l'aqueduc, ceci dans le court terme. Dans le long terme, quand le *Transitway* ne sera plus à niveau avec la rue Booth, la piste passera sous Booth vers le pont de Pooley et continuera sur la colline vers la rue Wellington.