



Dessau-Soprin inc.
1441, boul. René-Lévesque ouest, suite 500
Montréal (Québec) Canada H3G 1T7
Téléphone : (514) 281-1010
Télécopie : (514) 875-2666
Courriel : enviro@dessausoprin.com
Site internet : www.dessausoprin.com

13 juin 2003

Madame Lori Warren
Agente des services de l'environnement
Commission de la Capitale nationale
202-401, rue Elgin
Ottawa (Ontario)
K1P 1C7

**Sujet : Boulevard LeBreton
Lettre de conclusion de la procédure d'évaluation environnementale municipale
de portée générale**
Réf. : 480000-390-HN-11063-2A

Chère Madame Warren :

Cette lettre conclut la procédure d'évaluation environnementale municipale de portée générale pour la construction du boulevard LeBreton et présente les résultats de la troisième (et dernière) étape obligatoire dans le processus de consultation des organismes et du public. Suivent :

1. une description de la procédure de consultation du public et des organismes gouvernementaux, telle que mise en œuvre à la troisième étape de la consultation;
2. un résumé des commentaires reçus suite à la publication du Rapport d'évaluation environnementale (RÉE) du projet et les réponses requises;
3. nos recommandations relatives à la mise en œuvre du projet, suite au processus de consultation.

En annexe, vous trouverez :

- l'avis public émis pour annoncer la finalisation du Rapport d'étude environnementale;
- copie des lettres reçues de la ville d'Ottawa et du groupe « *City Centre Coalition* »;

- un ERRATA qui devrait être inséré, accompagné de la présente lettre, dans toutes les copies originales du Rapport d'évaluation environnementale.

1. Procédure de consultation du public et des organismes publics

La participation du public et des organismes publics est une composante essentielle d'un processus d'évaluation environnementale ouvert et équilibré. Elle améliore la qualité et la crédibilité de l'évaluation des impacts.

La description du processus de consultation contenue dans cette section ne fait référence qu'à la troisième étape obligatoire du processus¹.

1.1 Examen par les organismes publics

Des copies du Rapport d'évaluation environnementale pour la construction du boulevard LeBreton ont été envoyées aux organismes publics suivants pour examen :

- Ministère des Pêches et Océans
- « *Rideau Valley Conservation Authority* »
- Environnement Canada
- Santé Canada
- Ministère de l'Environnement de l'Ontario
- Ville d'Ottawa

La Ville d'Ottawa a offert des commentaires et recommandations écrits.

1.2 Examen public

Afin de permettre la participation des individus au processus, le Rapport d'évaluation environnementale (RÉE) a été déposé pour consultation, dans les deux langues officielles, sur le site internet de la Commission de la Capitale nationale (CCN), à la bibliothèque de la CCN, à la bibliothèque publique de la Ville d'Ottawa et à la bibliothèque publique de la Ville de Gatineau (Maison du Citoyen) à partir du 9 avril 2003, jusqu'au 12 mai 2003.

¹ Les précédentes étapes obligatoires du processus de consultation ont inclus l'examen du projet par les agences ainsi que des rencontres directes avec le public par le truchement de soirées portes ouvertes et d'une présentation formelle avec séance de questions et réponses.

Le grand public a été informé de l'occasion qui lui était offerte de contribuer au processus par la publication d'un avis (voir annexe A) dans les éditions du 9 avril et du 17 avril 2003 des quotidiens suivants : Le Droit (français), The Citizen (anglais), The Sun (anglais). Le même avis a par ailleurs été envoyé par courriel à 185 personnes et par la poste à 65 personnes qui avaient au préalable démontré un intérêt pour la mise en valeur des plaines LeBreton d'une des manières suivantes :

- participation à une séance d'information publique dans le cadre d'un autre projet relatif à la mise en valeur des plaines LeBreton;
- envoi d'une lettre ou d'un courriel à la CCN, soulevant des enjeux pertinents à la mise en valeur des plaines LeBreton;
- communication téléphonique avec la CCN au sujet des plaines LeBreton.

Les commentaires pouvaient être transmis par la poste, par télécopie, au téléphone ou par courriel. En date du 12 mai 2003, un commentaire d'un représentant d'une organisation locale avait été reçu.

L'avis informait le public et les organismes publics de leur droit de demander au Ministre de l'Environnement de l'Ontario d'émettre un arrêté prévu à la partie II (changement de catégorie). Il importe de noter que, en date du 21 mai 2003, aucune demande en ce sens n'avait été reçue par le Ministre².

2. Résumé des commentaires reçus des organismes et du public

2.1 Ville d'Ottawa

La ville d'Ottawa, dans un courriel en date du 7 mai 2003 (voir annexe B), offre des informations supplémentaires et des recommandations spécifiques afin de pallier à ses préoccupations relatives au projet, tel que le montre le tableau 1.

² Tel que confirmé par M. Paul Heeney, Direction des évaluations et des autorisations environnementales, Ministère de l'Environnement de l'Ontario.

Tableau 1 – Ville d'Ottawa – Commentaires et réponses

	Résumé des commentaires	Réponses
1	Section 3.2.1.2: La Ville informe le soumissionnaire que le niveau d'eau dans l'aqueduc ouvert est contrôlé par l'ouvrage de tête. Le niveau est légèrement sous celui de la rivière des Outaouais, à 52,0 m au-dessus du niveau de la mer.	L'information est bien notée et sera partagée avec les équipes responsables de la construction des infrastructures et de la réhabilitation des sites.
2	Section 3.2.1.3: La Ville souligne les différences entre les résultats d'analyse d'eau souterraine fournis par Aqua Terre (2001), qui ne décelaient pas de contamination et ceux de Dessau-Soprin (2003), qui ont montré la contamination de certains des échantillons.	Les différences peuvent s'expliquer par la localisation et le nombre de points d'échantillonnage ainsi que par la direction de l'écoulement des eaux souterraines. La qualité de l'eau souterraine, en comparaison avec la qualité des sols, est plus susceptible d'évoluer dans le temps.
3	Section 3.2.3.2: La dernière phrase du paragraphe (dans le document en anglais) fait référence à " <i>bicycle paths</i> ". La Ville suggère " <i>bicycle routes</i> ".	Sans objet dans la version française du document.
4	Section 3.2.3.3: La Ville suggère d'ajouter les lignes d'approvisionnement en eau potable B et C ainsi que le collecteur « Cave Creek » à la liste des infrastructures devant être protégées durant les travaux.	L'ERRATA (annexe D) corrige cette lacune. L'information sera partagée avec les équipes responsables de la construction des infrastructures et de la réhabilitation des sites.
5	La Ville recommande l'utilisation de critères écologiques et patrimoniaux pour évaluer les différentes options de branchement du réseau d'égout.	Le branchement du réseau d'égout n'est pas inclus dans la portée du RÉE du boulevard LeBreton. Les infrastructures d'eau potable et d'égout ont été l'objet d'une autre évaluation environnementale municipale de portée générale. Une évaluation environnementale fédérale sera aussi complétée pour la construction des rues et infrastructures souterraines. Les critères écologiques et patrimoniaux seront pris en compte dans l'évaluation.
6	Section 5.1.3: La Ville mentionne que toutes les coupes de rue présentées dans le rapport sont préliminaires et non finales. De plus, certains items manquent dont la station de pompage pour l'égout près de la station de pompage de la rue Fleet.	Uniquement une « coupe-type » est présentée dans le RÉE. Le détail des infrastructures souterraines est sujet à l'approbation par la Ville du « Composite Utility Plan (CUP) » pour le boulevard LeBreton.
7	Section 5.1.9: La Ville réitère que le passage des cyclistes au travers des plaines LeBreton doit être assuré à toutes les étapes de la construction.	Le piste cyclable qui longe l'aqueduc demeurera ouverte durant la construction du boulevard LeBreton. De plus la voie de contournement de la promenade des Outaouais sera suffisamment large pour permettre la circulation sécuritaire des cyclistes.

	Résumé des commentaires	Réponses
8	Section 6.4.3.8: La Ville demande que la circulation des cyclistes soit spécifiquement mentionnée, puisque le lecteur pourrait ne pas comprendre que l'expression « usagers publics » inclut les cyclistes.	L'ERRATA (annexe D) corrige cette lacune.
9	Figure 2: La Ville suggère que la construction d'une rue par dessus l'aqueduc couvert pourrait s'avérer incompatible avec l'affectation « Réseau de verdure » affichée au plan de zonage.	L'aqueduc à ciel ouvert et ses environs immédiats sont désignés « Réseau de verdure ». L'aqueduc couvert est à la limite des aires « Mixte » et « Résidentielle ».
10	Figure 6: La Ville informe le soumissionnaire que la référence à la voie cyclable au sud de l'aqueduc à ciel ouvert (en rouge) n'est plus valide.	L'ERRATA (annexe D) corrige cette lacune.
11	Figure 13: La Ville avise le soumissionnaire que le stockage à long terme dans le secteur des rues Wellington et Booth ne sera pas possible puisque les lignes d'approvisionnement en eau principales (1296 mm et 203 mm) passent à travers cette parcelle et demande que la note G, qui fait référence à la protection de l'aqueduc couvert, soit élaborée.	Le stockage à long terme de terre et blocs exempts de contamination sur les parcelles C, D, G et H a été évalué dans une évaluation environnementale distincte (Dessau-Soprin, <i>Réhabilitation des parcelles situées entre le boulevard LeBreton et l'aqueduc à ciel ouvert</i> , avril 2003). La CCN reprendra le dialogue avec la Ville afin de réévaluer, si nécessaire, les besoins en matière de stockage de terre et blocs exempts de contamination. En ce qui concerne la protection de l'aqueduc couvert, la CCN s'est assuré les services de J. L. Richards and Associates pour effectuer une analyse des caractéristiques structurales de l'aqueduc couvert et prescrire des mesures de protection, au besoin.
12	Les commentaires de la Ville relativement à l'éclairage du boulevard seront sujets à la conclusion d'une entente quant au partage des coûts avec la CCN pour l'opération et l'entretien des lampadaires.	La CCN poursuivra le dialogue avec la Ville de manière à arriver à une entente satisfaisante quant au partage des coûts. Le RÉE spécifie que les lampadaires montrés aux dessins sont sujets à changement.
13	La Ville mentionne que, à son avis, le boulevard LeBreton ne permet pas d'assurer « <i>une circulation (...) efficace des personnes et des biens entre l'intersection pont du Portage / rue Wellington et la promenade des Outaouais, au sud du pont de la prise d'eau de l'aqueduc</i> » (tel que stipulé à la définition du projet) en raison des délais additionnels imposés aux automobilistes.	Le soumissionnaire reconnaît que le remplacement de la promenade des Outaouais par le boulevard LeBreton causera une augmentation du temps de voyage pour les automobilistes. Cet impact, selon le soumissionnaire, ne contredit pas la définition du projet.
14	La Ville suggère que la construction d'un tunnel à l'intersection de Booth et LeBreton ne devrait pas être exclue sur la base de contraintes techniques. La Ville reconnaît toutefois les contraintes d'aménagement urbain.	Les difficultés techniques posées par la construction d'un tunnel pourraient être surmontées, comme le suggère la Ville. Le coût serait toutefois extrêmement élevé et la compatibilité avec le plan d'aménagement urbain ne pourrait être assurée. Les deux arguments plaident en faveur de la recommandation faite par le soumissionnaire.

	Résumé des commentaires	Réponses
15	La Ville exprime sa crainte face au fait qu'aucune mesure d'atténuation n'est proposée pour limiter l'augmentation du temps de voyage sur la rue Booth et le boulevard LeBreton et suggère que l'atténuation de cet impact devrait faire l'objet d'une entente de partage des coûts entre la Ville et la CCN. La Ville propose que le suivi du temps de voyage soit assuré par la CCN afin de confirmer que les temps de voyage estimés ne seront pas excédés.	L'augmentation du temps de voyage ne peut être atténuée et est donc identifiée comme un impact résiduel du projet. La CCN oeuvrera de concert avec la Ville pour effectuer des comptages de trafic pour permettre un suivi des délais de circulation dans les environs.
16	Figures 11-A, 11-B, 11-D, 12 et 17: La Ville exprime ses préoccupations relatives à la gestion du trafic et l'aménagement du réseau routier et recommande les modifications suivantes au plan d'aménagement des infrastructures de transport : <ul style="list-style-type: none"> • ajouter une seconde voie de virage à gauche sur le boulevard LeBreton en direction ouest au coin de Preston; • enlever les butées de trottoir du côté nord du boulevard LeBreton au coin de la rue Broad et au coin sud-ouest de la même intersection; • enlever les butées de trottoir au coins sud-ouest et nord-est de l'intersection de la rue Booth et du boulevard LeBreton; • le terre-plein sur la rue Booth devrait être continu aux intersections des rues Fleet et Vimy; • enlever la voie de virage à gauche sur la rue Booth en direction sud à l'intersection de l'entrée de service du Musée canadien de la guerre; • enlever la rue Vimy à l'est de la rue Booth. 	La CCN révisera avec la Ville les changements spécifiques qui pourraient être apportés au boulevard, et au plan d'aménagement des infrastructures de transport, afin de faciliter la gestion du trafic et du transport en commun. Toute modification apportée au boulevard devra respecter les contraintes générales du concept tel que présenté dans le RÉE. En particulier, tout changement qui aurait pour effet d'ouvrir une cinquième voie de circulation aux automobilistes sur un segment du boulevard serait inacceptable.
17	Annexes 3 et 4: La Ville souligne que les commentaires précédents s'appliquent également aux rapports préparés dans le cadre de la phase 2 et de la phase 3 ainsi qu'aux figures jointes à ces rapports.	Les rapports des phases 2 et 3 sont joints au RÉE afin de documenter le processus de consultation et n'ont pas été modifiés depuis leur publication et leur diffusion auprès du public et des organismes gouvernementaux.
18	La Ville réitère qu'une analyse de risque, en particulier pour toutes les emprises de rues, devra être soumise par la CCN à la ville d'Ottawa.	Une analyse de risque, couvrant toutes les emprises de rues, est présentement en voie de réalisation.

2.2 « City Centre Coalition »

Le président de l'organisme « City Centre Coalition », dans une lettre en date du 8 mai 2003 (voir annexe C), exprime sa préoccupation quant au fait que le RÉE analyse les impacts d'un

boulevard LeBreton à quatre voies, bien qu'il soit aussi dit que l'emprise du boulevard permettrait la construction d'un boulevard à six voies. Le répondant souhaite des clarifications quant à la pertinence du RÉE à un boulevard LeBreton comportant six voies de circulation.

Réponse: L'emprise permet la construction d'un boulevard à six voies. Toutefois, la CCN propose la construction d'un boulevard à quatre voies, avec des espaces de stationnement permanents protégés par des butées de trottoir. Le RÉE documente clairement les motifs de ce choix et exclut spécifiquement la configuration à six voies (Section 4.3.2.1 du RÉE Volume 1 et Section 5.1 de l'annexe 4 Volume 2). Le RÉE ne saurait être utilisé pour justifier la construction du boulevard LeBreton avec six voies de circulation, puisque une telle configuration représenterait un écart majeur eu égard au concept présenté au public et aux organismes gouvernementaux. Ceci dit, la ville d'Ottawa héritera de la propriété et de la responsabilité d'entretien du boulevard LeBreton suite à sa construction. Si, à l'avenir, la Ville décidait d'accroître la capacité du boulevard (en enlevant les butées de trottoir pour permettre une utilisation flexible des voies extérieures), elle devrait se soumettre à toutes les exigences environnementales applicables. L'élargissement du boulevard LeBreton serait considérée comme un projet distinct. L'ERRATA (annexe D) clarifie la responsabilité de la ville d'Ottawa pour des évaluations environnementales éventuelles.

3. Recommandations

Sur la base des commentaires reçus des organismes publics, nous recommandons au promoteur de mettre en œuvre les actions suivantes, qui s'ajoutent aux mesures d'atténuation et de surveillance environnementale décrites dans le Rapport d'évaluation environnementale :

- S'assurer de la résolution des questions en suspens avec la ville d'Ottawa. Celles-ci touchent particulièrement :
 - la configuration du plan d'aménagement des infrastructures de transport (butées de trottoir, terres-plein, rue Vimy);
 - l'utilisation des parcelles C, D, G et H pour le stockage de terre, roches et blocs exempts de contamination pour réutilisation éventuelle sur le site;
 - l'éclairage du boulevard;

- la mise en œuvre de mesures d'atténuation des impacts sur le trafic liés à la nouvelle intersection entre la rue Booth et le boulevard LeBreton.
- S'assurer qu'une copie de cette lettre, incluant l'ERRATA soit jointe à toutes les copies du rapport « Construction du boulevard LeBreton : Rapport d'étude environnementale ».

Le résultat de la troisième étape obligatoire du processus de consultation n'a pas porté à notre attention des informations qui modifieraient la conclusion de l'évaluation environnementale. À notre avis, le projet est peu susceptible d'avoir des impacts environnementaux négatifs importants.

Le Ministre de l'Environnement de l'Ontario n'a reçu aucune demande d'émission d'un arrêté prévu à la partie II (changement de catégorie), ce qui signifie que le projet peut maintenant passer à la phase 5 (mise en œuvre), dans le cadre du processus d'Évaluation environnementale municipale de portée générale. Sujet au respect de tout autre règlement ou loi applicable, la CCN peut exercer tout pouvoir ou entreprendre toute action conforme à ses attributions afin de permettre la mise en œuvre du projet. La CCN devra s'assurer de la mise en œuvre de toutes les mesures d'atténuation, de surveillance et de suivi environnemental requises.

N'hésitez pas à prendre contact avec le soussigné si vous avez des questions supplémentaires.

Veillez agréer, Madame Warren, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Vérfié et approuvé par :

Nicolas Tremblay, ing., M.Sc.A.
Chargé de projet – Environnement

Ghyslain Pothier, M. Env., EESA
Chef d'équipe – Évaluation environnementale

ANNEXE A

Avis public annonçant la publication du Rapport d'évaluation
environnementale

ANNEXE B

Lettre de la ville d'Ottawa, en date du 7 mai 2003

De: Aqiqi, Dean

À: 'lwarren@ncc-ccn.ca'

Cc: 'cdube@ncc-ccn.ca'; 'peter.rapin@'; Coombe, Bruce; Smit, John; PMcCourt@ncc-ccn.ca; GSimonyi@ncc-ccn.ca; Ghislain.Pothier@dessausoprin.com; Morrison, Larry; Dover, Steve

Date: 7/05/03 17:00

Sujet: LeBreton Flats - Schedule C Class EA - Construction of LeBreton Blvd ES Report (City File Number OLV02-0019)

Attention : Lori A. Warren, Acting Senior Environmental Officer

This is in ref. to your letter dated April 8th., 2003 - File No. P2200-937-2, concerning Schedule C Class Environmental Assessment - Construction of LeBreton Blvd. Environmental Study Report.

City staff have reviewed the above mentioned report and here you find our comments some of which are for the records and /or for your information, while others have to be reflected in the final version of the ES Report.

1. 3.2.1.2: The water level in the open aqueduct is controlled by the headworks structure; The level is slightly below Ottawa river level, at roughly 52.0m ASL. This is only for your information.
2. Section 3.2.1.3: Soil & Groundwater Contamination page 20 references Groundwater surveys undertaken by Aqua Terre, 2001 & Dessau Soprin 2003 with significant changes i.e. lead & PAH concentrations exceeding MOE criteria
3. Section 3.2.3.2: The last sentence in the paragraph refers to "Bicycle Paths." In order to avoid misleading statements, please change this term with "Bicycle Routes"
4. Section 3.2.3.3: The list of "infrastructure requiring protection during the remediation and infrastructure works", mentioned in this section appears to be incomplete. For example, Lines B and C and the Cave Creek collector are omitted.
5. The proposal to place a sanitary sewer between Pooley's Bridge and Fleet Street Pumping Station should be evaluated in the spirit of the following criterion. Section 3.2.4: fourth bullet on Page 32: "Any work potentially affecting (the tailrace) will trigger the Fisheries Act and require stringent impact mitigation measures and/or habitat compensation" : Section 3.3.2, Criterion 1 - Protection of Existing Natural Features: "The tailrace has been identified as Type 1 fish habitat, requiring extreme caution": Section 3.3.2, Criterion 3 - Protection of Existing Heritage Property.
6. Section 5.1.3 - Installation of Underground Infrastructure : any cross section exhibited in this report is preliminary and not final. In addition, certain items are still missing such as an intermittent pump station for the sanitary sewer line near Fleet Station.
7. Section 5.1.9 : This section omits mention of cyclist access throughout the construction period. It must specifically state that cyclists' ability to travel through LeBreton Flats is to be maintained at all times throughout the entire construction period. If cyclists on the Ottawa River Parkway are banned, an off-road facility with adequate advance signage and notification must be accessible from the ORP and must provide an uninterrupted connection to cycling routes/facilities on either side of the construction. Provision for cyclists on any ORP detours may be provided by detour lanes adequate for shared motorist/cyclist use (i.e. 4.0m to 4.5 m. wide)
8. Section 6.4.3.8 : Cycling transportation should be specifically mentioned in this section as relating to the construction period. It is not enough to refer solely to "public users" as most readers will not interpret this to include cyclists.
9. Exhibit 2: It appears that most of the closed aqueduct has a Greenway/Major open space land use designation, however, the NCC proposes a road (Ottawa Street) on that location! It is understood that the NCC will have J.L.Richards study be finalized to show the structural feasibility of building a road on top of the closed aqueduct.
10. Exhibit 6: (a) The reference to the Realigned Pathway (New Function) is no longer valid and has been replaced by the pathway on the north side of the Aqueduct. Therefore, the alignment shown on this exhibit should be completely removed. (b) On the Proposed On-Road Cycling Facility drawing, the Re-aligned pathway (New Function)(Red) cannot be signalized at the location shown, as it would be too close to the Transitway signals. In addition, the existing pathway (green) cannot be signalized after November 2004.
11. Exhibit 13: Construction Sites & Contractors Lay down areas: Long-term storage on Wellington Street Block at Booth is not permitted as the 1296mm & 203mm watermain are through the sites also note G refers to protecting the Aquaduct please expand.
12. With respect to street lighting, it is not possible to comment on anything shown in the report until it has been decided if the street lighting will be turned over to the city. The NCC is proposing to install a very

decorative non-standard lighting system which the City may not have interest in maintaining. Therefore, as it stands now, the NCC will retain ownership of the street lighting system and will be 100% responsible for the annual Operation and Maintenance costs.

13. Page 15 : For the records, the design of LeBreton Boulevard does not fully satisfy the project definition. The boulevard design does not ensure the "...efficient circulation of persons and goods between the Portage Bridge / Wellington Street. intersection and the Ottawa River Parkway south of the inlet bridge". This is evidenced by Table 7 page 74, which identifies the additional delay for motorists 3 to 5 years after construction will be an additional 135 seconds, and 10 years after construction an additional 180 seconds for motorists traveling on LeBreton Boulevard.
14. Page 49 : It is advisable to delete the first paragraph stating with " The option of buildingetc." because the rationale used to discard the use of a tunnel to take Booth Street under LeBreton Boulevard is not sound. The technical reasons cited are the high water table which would require permanent operation of pumps, and incompatibility with the use of roadways to handle major overland flow / storm water management. Underpass operation using pumps is a normal roadway operation technique. Roadway profiles can be designed to minimize the underpass influence on storm water management. The second and third paragraphs show the real reasons why the underpass option is discarded.
15. Page 89 : Table 10-C shows that no mitigation measures are proposed for the "Local Roads and Traffic." This is not acceptable. There must be a monitoring program put in place to compare the travel times on Booth Street and on LeBreton Boulevard with those forecast in Table 7. It is confirmed now that the NCC has agreed to fund such monitoring program. and cost share with the City for any measures required to implement improvements in order to achieve these or lower travel time runs for those wishing to use the roadway.
16. Exhibit 11-A : The westbound lanes are supposed to accommodate two (2) westbound left-turn lanes onto the future Preston Street.
17. Exhibit 11-B : There is not supposed to be a curb extension on the north side of LeBreton Boulevard at Broad Street, as it will interfere with transit operations. Likewise, there is not to be a curb extension in the southwest quadrant of the intersection.
18. Exhibit 11-D : There are not supposed to be curb extensions in the southwest and northeast quadrants of the intersection of Booth Street and LeBreton Boulevard. They will interfere with transit operations.
19. Exhibit 12 : There is to be a double left-turn lane from westbound LeBreton Boulevard onto Preston Street.. There is not to be a curb extension on the north side of LeBreton Boulevard at Broad Street, nor a curb extension in the southwest quadrant of the intersection.. There are not to be curb extensions in the southwest and northeast quadrants of the intersection of Booth Street and LeBreton Boulevard. The median on Booth Street is to be continuous through the intersection at Fleet Street. There is not supposed to be a southbound left-turn lane on Booth Street at the intersection for the service entrance to the Canadian War Museum.
20. Exhibit 17 needs correction for all the same reasons as Exhibit 12. In addition, Exhibit 17 should show a continuous median on Booth Street at the Vimy Street intersection, and Vimy Street should not be shown east of Booth Street.
21. Although it does not show up in these documents or plans, there continues to be a concern with westbound lane continuity on LeBreton Boulevard between Booth Street and Preston Street. Past plans from the NCC have shown that in order to have double westbound left-turn lanes from LeBreton Boulevard onto Preston Street, the second left-turn lane is an extension of the median through-lane. This is not acceptable because it forces through movements to execute a lane change in order to continue straight through on LeBreton Boulevard at Preston Street. This means excessive weaving maneuvers between lanes in the link. This must be addressed. If not, it will create a situation that is conducive to generating collisions.
22. Annex 3 and 4 do not address the issues raised above for Volume 1.
23. Annex 4, Exhibit 9 has the same errors as Exhibit 12 of Volume 1.
24. Annex 4, Exhibit 16 has the same errors and is in fact the same as Exhibit 17 in Volume 1.
25. Just to reiterate, as agreed, that a Risk Assessment Report, particularly for all Rights of Way, will have to be submitted by the NCC to the City before the application for Certificate of Approval is forwarded for processing by the Ministry of Environment.

Finally, should you have any question, please contact the undersigned at 580-2424 ext. 27799

Dean Aqiqi, M.Sc., P.Eng.
Program Manager, Central / Infrastructure Approvals Division

ANNEXE C

Lettre de la « City Centre Coalition », en date du 8 mai 2003

ANNEXE D

ERRATA – à joindre à toutes les copies du Rapport d'évaluation
environnementale

Construction du boulevard LeBreton

Rapport d'évaluation environnementale

ERRATA

13 juin 2003

La consultation des organismes publics et du public a permis d'identifier des lacunes dans le rapport. Celles-ci sont corrigées dans le tableau ci-dessous.

Page	Section	Corrections et Clarifications
30	3.2.3.3	Les items suivants devraient être ajoutés à la liste qui achève la section : <ul style="list-style-type: none">• <i>Lignes d'approvisionnement en eau potable B et C;</i>• <i>Collecteur « Cave Creek ».</i>
45	4.3.2.1	Le paragraphe « <i>Si la croissance de la circulation... réservée au stationnement.</i> » devrait être remplacé par « <i>La chaussée du boulevard LeBreton est conçue de manière à permettre la conversion de la voie de stationnement en voie de circulation (de 4 voies à 6 voies). Une telle conversion représenterait toutefois un écart important eu égard au concept proposé ici. Tout changement futur à la structure de la chaussée sera la responsabilité de la ville d'Ottawa, incluant les évaluations environnementales requises.</i> »
118	6.4.3.8	Le paragraphe « <i>Les usagers publics... est négligeable</i> » devrait être remplacé par « <i>Les usagers publics, incluant les cyclistes, seront informés à l'avance des ralentissements, congestions et déviations à prévoir dans la circulation routière. La fermeture de voies cyclables n'est pas prévue et, si nécessaire, elle sera accompagnée par l'aménagement de voies alternatives. L'effet résiduel est négligeable.</i> »
Annexe 1	Figure 6	Le projet de piste cyclable au sud de l'aqueduc à ciel ouvert (en rouge sur le plan) a été abandonné.