

# Commission de la capitale nationale

## Projet d'infrastructures et de réhabilitation des plaines LeBreton

### Construction du boulevard LeBreton

### Rapport de consultation du public et des organismes

### Annexe 2 du Rapport d'étude environnementale

**Dessau-Soprin inc.**

885, boul. de la Carrière, bureau 110

Hull (Québec) J8Y 6S6

N° de téléphone : (819) 770-6832

N° de télécopieur : (819) 778-3786

Courriel : [enviro@dessausoprin.com](mailto:enviro@dessausoprin.com)

Site Web : [www.dessausoprin.com](http://www.dessausoprin.com)

REGISTRE DES RÉVISIONS ET ÉMISSIONS		
N° DE RÉVISION	DATE	DESCRIPTION DE LA MODIFICATION ET/OU DE L'ÉMISSION
	Jan. 03	Soumission originale à la CCN (version anglaise)
	Mar. 03	Revu, mis à jour et traduit, soumis à examen public

*Ce document est l'oeuvre de Dessau-Soprin et est protégé par la loi. Il est destiné exclusivement aux fins qui y sont mentionnées. Toute reproduction ou adaptation, partielle ou totale, est strictement prohibée sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de Dessau-Soprin.*

Réf. DSI : 0480000-390-HN-31063-2A

Réf. CCN : SC 436

## Table des matières

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>1</b>
<b>1.1</b>	<b>OBJECTIFS DU PROCESSUS DE CONSULTATION.....</b>	<b>1</b>
<b>1.2</b>	<b>NORMES DE CONSULTATION .....</b>	<b>2</b>
1.2.1	POINTS DE CONTACT RÉGLEMENTAIRES.....	2
1.2.2	EXIGENCES DE NOTIFICATION CONCERNANT LA CONSULTATION DU PUBLIC .....	3
1.2.3	DOSSIER DE PROJET .....	4
<b>1.3</b>	<b>MÉTHODOLOGIE DE CONSULTATION DU PUBLIC ET DES ORGANISMES .....</b>	<b>4</b>
1.3.1	CONSULTATION DES ORGANISMES .....	4
1.3.2	CONSULTATION DU PUBLIC .....	8
<b>2</b>	<b>ALTERNATIVES – PHASE 2.....</b>	<b>13</b>
<b>2.1</b>	<b>CONSULTATION DES ORGANISMES .....</b>	<b>13</b>
2.1.1	VILLE D’OTTAWA.....	13
2.1.2	MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS .....	14
2.1.3	ENVIRONNEMENT CANADA .....	15
2.1.4	OFFICE DE PROTECTION DE LA NATURE DE LA VALLÉE RIDEAU .....	16
<b>2.2</b>	<b>CONSULTATION DU PUBLIC .....</b>	<b>16</b>
2.2.1	DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN ET DU TRANSPORT NON MOTORISÉ.....	17
2.2.2	PRÉOCCUPATION CONCERNANT LA CONGESTION DE LA CIRCULATION ET L’AUGMENTATION DU TEMPS DE DÉPLACEMENT .....	18
2.2.3	PRÉOCCUPATIONS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ.....	22
2.2.4	ATTRAIT DU NOUVEAU BOULEVARD POUR LES PIÉTONS.....	23
2.2.5	PROCESSUS D’ATTRIBUTION D’UN NOM AU BOULEVARD LEBRETON.....	23
2.2.6	UTILISATION RESPONSABLE DE L’ARGENT DES CONTRIBUABLES .....	24
2.2.7	PROCESSUS DE CONSULTATION .....	24
2.2.8	AUTRES ASPECTS .....	25
<b>2.3</b>	<b>CONCLUSION DU PROCESSUS DE CONSULTATION.....</b>	<b>26</b>
<b>3</b>	<b>CRITÈRES DE CONCEPTION – PHASE 3 .....</b>	<b>29</b>
<b>3.1</b>	<b>CONSULTATION DES ORGANISMES .....</b>	<b>29</b>
3.1.1	VILLE D’OTTAWA.....	29
3.1.2	MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS .....	32
3.1.3	ENVIRONNEMENT CANADA .....	35
3.1.4	OFFICE DE PROTECTION DE LA NATURE DE LA VALLÉE RIDEAU .....	36
3.1.5	SANTÉ CANADA.....	36
<b>3.2</b>	<b>CONSULTATION DU PUBLIC .....</b>	<b>37</b>
3.2.1	ENJEUX STRATÉGIQUES .....	37
3.2.2	DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN ET DU TRANSPORT NON MOTORISÉ.....	41
3.2.3	PRÉOCCUPATION CONCERNANT LA CONGESTION DE LA CIRCULATION ET L’AUGMENTATION DU TEMPS DE DÉPLACEMENT .....	42
3.2.4	PRÉOCCUPATIONS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ.....	43
3.2.5	ATTRAIT DU NOUVEAU BOULEVARD POUR LES PIÉTONS.....	44

3.2.6	PROCESSUS D'ATTRIBUTION D'UN NOM AU BOULEVARD LEBRETON.....	45
3.2.7	PROCESSUS DE CONSULTATION .....	45
3.2.8	AUTRES ASPECTS .....	46
<b>3.3</b>	<b>CONCLUSION DU PROCESSUS DE CONSULTATION.....</b>	<b>50</b>

## Liste des sous-annexes

Sous-annexe 2-A	Lettre d'invitation des organismes
Sous-annexe 2-B	Réponses des organismes à la lettre d'invitation
Sous-annexe 2-C	Avis public (Premier point de contact)
Sous-annexe 2-D	Commentaires des organismes (Premier point de contact)
Sous-annexe 2-E	Panneaux présentés à la journée « portes ouvertes » (Premier point de contact)
Sous-annexe 2-F	Commentaires et réponses du public (Premier point de contact)
Sous-annexe 2-G	Avis public (Deuxième point de contact)
Sous-annexe 2-H	Commentaires des organismes (Deuxième point de contact)
Sous-annexe 2-I	Panneaux présentés à la journée « portes ouvertes » (Deuxième point de contact)
Sous-annexe 2-J	Commentaires et réponses du public (Deuxième point de contact)
Sous-annexe 2-K	Notes prises lors de l'exposé public (Deuxième point de contact)

# 1 INTRODUCTION

## 1.1 Objectifs du processus de consultation

La Commission de la capitale nationale a diffusé beaucoup d'informations pour orienter la conception du futur boulevard LeBreton pendant les différentes phases du projet et elle a sollicité les commentaires, les opinions et les informations pertinentes du public et des organismes gouvernementaux concernés par le projet.

Les objectifs de ce processus de consultation sont multiples :

- ajouter les informations issues des résidents locaux et des utilisateurs publics des plaines aux informations disponibles dans les dossiers du promoteur concernant l'emplacement du projet, recueillies principalement par des études sectorielles effectuées par des experts (inventaire écologique, analyses de la contamination du sol, évaluations archéologiques, etc.);
- mieux comprendre les préoccupations du public et des organismes et les prendre en compte le plus tôt possible pendant le processus de conception afin de rendre le projet plus conforme aux attentes du public;
- informer les résidents des activités spécifiques qui peuvent affecter leur vie quotidienne et répondre à leurs questions;
- établir avec précision les exigences légales concernant les lois et les règlements provinciaux et fédéraux en vigueur;
- se conformer entièrement aux exigences du processus d'évaluation environnementale municipale de portée générale.

## 1.2 Normes de consultation

### 1.2.1 Points de contact réglementaires

La Figure 4 (Annexe 1) identifie plusieurs points de contact réglementaires au cours desquels les promoteurs doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour impliquer le public et les organismes concernés par le projet.

Les projets de catégorie C, comme le projet de construction du boulevard LeBreton, exigent un minimum de trois points de contact :

- Le premier point de contact réglementaire avec le public et les organismes examinateurs est établi vers la fin de la phase 2. À ce point, le promoteur a identifié le problème et/ou les perspectives de développement qui fondent le projet, il a identifié et évalué les différentes solutions au problème et il a effectué un inventaire général des milieux naturel, social et économique afin de déterminer les impacts possibles des différentes solutions sur l'environnement. Le but du premier contact avec le public et avec les organismes est d'examiner l'énoncé du problème avec eux et de leur permettre de participer à la sélection de la solution privilégiée.
- Le deuxième point de contact réglementaire est établi après l'identification et l'évaluation des enjeux stratégiques. À ce point, le projet est généralement bien développé et on peut transmettre des informations plus détaillées au public. Les opinions du public et des organismes sont nécessaires à cette étape pour permettre au promoteur d'examiner les recommandations préliminaires visant à sélectionner les critères de conception les plus avantageux.
- Le troisième point de contact réglementaire est établi lorsque ce RÉE est déposé dans les dossiers publics pour une période d'au moins 30 jours. Le promoteur publie un avis de fin du rapport d'étude environnementale pour informer le public, particulièrement les intervenants qui ont démontré un intérêt et un désir de demeurer impliqué, de l'endroit où le RÉE peut être consulté et examiné et de la façon dont les commentaires du public seront notés. L'avis de publication

informera le public et les organismes examinateurs de leurs droits concernant une demande d'émission d'un arrêté prévu à la Partie II.

### 1.2.2 Exigences de notification concernant la consultation du public

Chacun des points de contact avec le public sera annoncé en émettant des avis publics. Dans le cadre de l'ÉE de portée générale, un avis publié signifiera un avis publié dans un journal local à fort tirage dans la région où le projet est planifié.

Le format des avis peut varier d'une municipalité à l'autre, mais on devra inclure les points essentiels suivants :

- nom et adresse du promoteur;
- brève description du projet;
- référence au processus d'ÉE municipale de portée générale;
- indiquer où et quand les informations seront accessibles au public;
- nom et titre de la personne à qui on devrait adresser les commentaires;
- dans le cas des avis de publication :
  - date limite à laquelle on peut adresser des commentaires au promoteur;
  - aviser le public de ses droits concernant une demande d'émission d'un arrêté prévu à la Partie II (« changement de catégorie ») incluant la date limite à laquelle la demande doit être adressée au ministre et l'adresse du ministre.

Premier et deuxième points de contact réglementaires :

- deux avis publiés;
- avis postés ou livrés à tous les propriétaires de terrains adjacents à l'emplacement planifié pour le projet et à toutes les personnes qui pourraient raisonnablement démontrer un intérêt pour le projet.

Troisième point de contact réglementaire :

- deux avis publiés de publication du rapport d'étude environnementale;
- avis postés ou livrés à tous les propriétaires de terrains adjacents à l'emplacement planifié pour le projet et à toutes les personnes qui pourraient raisonnablement démontrer un intérêt pour le projet.

### 1.2.3 Dossier de projet

Le promoteur doit maintenir un dossier de projet constitué des éléments suivants :

- la correspondance échangée avec les organismes examinateurs concernant l'évaluation environnementale du projet;
- les commentaires du public formulés pendant le processus de consultation et les réponses à ces commentaires;
- tous les autres documents pertinents requis pour expliquer les détails du processus de prise de décision au promoteur.

Le rapport d'étude environnementale et le rapport de consultation constituent le dossier de projet de l'ÉE municipale de portée générale pour la construction du boulevard LeBreton.

## 1.3 Méthodologie de consultation du public et des organismes

### 1.3.1 Consultation des organismes

Les organismes identifiés comme étant potentiellement intéressés à contribuer ont été invités à jouer le rôle d'organismes examinateurs dans le cadre de l'ÉE municipale de portée générale pour la construction du boulevard LeBreton.

Une lettre du 26 août 2002 (voir la sous-annexe 2-A) expliquant le contexte du projet et soulignant la portée de l'évaluation à effectuer fut acheminée aux organismes apparaissant dans la liste du tableau 1.

**Tableau 1 - Organismes invités à jouer le rôle d'organismes examinateurs dans le cadre de l'ÉE de portée générale**

**Gouvernement provincial (Ontario)**

<p><b>Ministère de l'Environnement</b> M. Brian Kaye et Mme Vicki Mitchell, Coordonnateur à la planification et à l'évaluation environnementale Ministère de l'Environnement Bureau de la région de l'Est 133 avenue Dalton, C.P. 820 Kingston, Ontario K7L 4X6 Tél. : (613) 549-4000</p>	<p><b>Ministère des Richesses naturelles</b> M. Kerry Coleman, Surveillant régional Chemin Concession, C.P. 2002 Kemptville, Ontario K0G 1J0 Tél. : (613) 258-8204 ou cell. (613) 258-8614</p>
<p><b>Ministère des Affaires municipales et du logement</b> M. Joseph Verdirame, Planificateur, Direction des services provinciaux pour l'aménagement et l'environnement Ministère des Affaires municipales et du logement 777 rue Bay, 14<sup>e</sup> étage Toronto, Ontario M5G 2E5 Tél. : (416) 585-6014, 1-800-935-0696</p>	<p><b>Ministère des Affaires civiques, de la Culture et des Loisirs</b> Mme Mary Beach Chef de secteur Ministère des Affaires civiques, de la Culture et des Loisirs 530 chemin Tremblay, 1<sup>er</sup> étage Ottawa, Ontario K1G 6B7 Tél. : (613) 742-3360</p>
<p><b>Secrétariat des affaires autochtones de l'Ontario</b> M. Doug Carr, Directeur des négociations Secrétariat des affaires autochtones de l'Ontario 720 rue Bay, 4<sup>e</sup> étage Toronto, Ontario M5G 2K1 Tél. : (416) 326-4771</p>	<p><b>Ministère des Transports</b> M. Gord Bell, Coordonnateur de l'environnement Section de la planification et de la conception Sac postal 4000 Kingston, Ontario K7L 5A3 Tél. : (613) 545-4750</p>
<p><b>Ministère du Développement économique et du Commerce</b> Guy Desjardins Directeur régional pour l'Est de l'Ontario 180 rue Elgin, Bureau 810 Ottawa, Ontario K2P 2K3 (613) 241-3841 ext. 225</p>	<p><b>Service de santé d'Ottawa-Carleton (Ville d'Ottawa, Santé publique et soins de longue durée)</b> M. Jean-Guy Albert, Gestionnaire intérimaire, Programme de l'hygiène du milieu 495 chemin Richmond, Ottawa Ontario K2A 4A4 (613) 724-4122 ext. 23653</p>
<p><b>Ministère des Services sociaux et communautaires</b> Mme Susan Bihun, Directrice régionale intérimaire 10 rue Rideau Ottawa, Ontario K1N 9J1 Tél. : (613) 787-3962</p>	<p><b>Ministère de l'Environnement</b> M. Charles Goulet Bureau du district d'Ottawa 2435 Holly Lane Ottawa, Ontario K1V 7P2 Tél. : (613) 521-3450</p>

**Tableau 1 - Organismes invités à jouer le rôle d'organismes examinateurs dans le cadre de l'ÉE de portée générale (suite)**

**Gouvernement fédéral (Canada)**

<p><b>Santé Canada</b> Claude David, Agent des sites contaminés, Centre d'hygiène du milieu 0802C Parc Tunney, Ottawa K1A 0L2 Tél. : (613) 941-8916</p>	<p><b>Agence canadienne d'évaluation environnementale</b> Ontario, Louise Knox, Directrice Bureau 907 55 avenue St. Clair Est Toronto, Ontario M4T 1M2</p>
<p><b>Environnement Canada</b> M. Rob Dobos Directeur des évaluations environnementales 867 chemin Lakeshore, bureau L509A Burlington, Ontario L7R 4A6 Tél. : (905) 336-4953</p>	<p><b>Ministère des Pêches et des Océans</b> M. Spencer Martin, Directeur de district de Prescott Pêches et Océans Canada 401 rue King Ouest Prescott, Ontario KOE 1T0 Tél. : (613) 925-2865 ext. 135</p>
<p><b>Ressources naturelles Canada</b> M. Michel Bourgon, Directeur Bureau des affaires environnementales 580 rue Booth, 3<sup>e</sup> étage Ottawa Ontario K1A 0E4 Tél. : (613) 995-0947 <a href="mailto:mbourgon@nrca.gc.ca">mbourgon@nrca.gc.ca</a></p>	<p><b>Affaires indiennes et du Nord Canada</b> Steve Johnston, Directeur des services administratifs Tour Nord, Les Terrasses de la Chaudière, Bureau 1310, 10 rue Wellington, Hull, Québec, K1A 0H4 Tél. : (819) 994-1011</p>
<p><b>Travaux publics et Services gouvernementaux Canada</b> M. Gilles Brasseur Gestionnaire, Réglementation et évaluations environnementales, Services de l'environnement Place du Portage III, niveau 10B3 11 rue Laurier Hull, Québec K1A 05A Tél. : (819) 956-0618 Fax : (819) 956-4464 Courriel : <a href="mailto:gilles.brasseur@pwgsc.gc.ca">gilles.brasseur@pwgsc.gc.ca</a></p>	<p><b>Transports Canada</b> M. Vic Thom Directeur des affaires environnementales Transports Canada, Programmes environnementaux AHEB - 18<sup>e</sup> étage, Tour C, Place de Ville, Ottawa, Ontario K1A 0N5 Tél. : (613) 990-1401</p>

**Ville et région**

<p><b>Ville d'Ottawa</b> John Smith Gestionnaire de programme, District du Centre Direction des approbations de la planification et des infrastructures Division des services d'aménagement 2, Croissant Constellation Nepean, Ontario K2G 5J9 Tél. : 580-2424 ext. 13866 Courriel : <a href="mailto:john.smit@city.ottawa.on.ca">john.smit@city.ottawa.on.ca</a></p>	<p><b>Office de protection de la nature de la vallée Rideau</b> M. Lindsay Penney 1128 rue Mill, C.P. 599 Manotick, Ontario K4M 1A5</p>
---	---

Les organismes suivants ont exprimé leur intérêt à recevoir des renseignements supplémentaires sur le développement du projet et ils ont examiné les propositions émises par la Commission de la capitale nationale :

- Santé Canada (Courriel du 10 septembre 2002 - sous-annexe 2-B)
- Ministère des Pêches et des Océans
- Environnement Canada
- Ministère de l'Environnement, Ontario
- Ville d'Ottawa
- Office de protection de la nature de la vallée Rideau

Aucune réponse écrite n'a été reçue des cinq derniers organismes puisqu'ils étaient déjà en contact étroit avec le promoteur via des réunions de travail concernant d'autres activités dans le cadre du projet d'infrastructures et de réhabilitation des plaines LeBreton. La confirmation et l'attestation de leur participation ont été faites verbalement.

Les organismes suivants ont décliné l'invitation de jouer le rôle d'organismes examinateurs :

- Transports Canada (Courriel du 11 septembre 2002 - sous-annexe 2-B)
- Affaires indiennes et du Nord Canada (Courriel du 13 septembre 2002 - sous-annexe 2-B)
- Secrétariat des affaires autochtones de l'Ontario (Courriel du 18 septembre 2002 - sous-annexe 2-B)
- Agence canadienne d'évaluation environnementale (Lettre du 24 septembre 2002 - sous-annexe 2-B)

Les autres organismes n'ont pas répondu à l'invitation.

Les organismes qui ont exprimé un intérêt à participer au processus ont reçu des copies des rapports concernant les phases 2 et 3, et ils ont été invités à formuler leurs commentaires et leurs suggestions. Les commentaires et suggestions de ces organismes concernant ces rapports apparaissent aux sous-annexes 2-D (pour la phase 2) et 2-H (pour la phase 3), alors qu'un résumé apparaît aux sections 2.1 et 3.1.

## 1.3.2 Consultation du public

La consultation du public est très importante pour le promoteur. Pour cette raison, des efforts importants ont été faits pour s'assurer que :

- les membres du public potentiellement intéressés étaient au courant du projet et de la possibilité de participer au processus de prise de décision;
- les gens pouvaient participer de différentes façons, et ainsi améliorer l'accessibilité au processus.

### 1.3.2.1 Premier point de contact réglementaire – Phase 2

#### **Journée « portes ouvertes »**

Une journée « portes ouvertes » a eu lieu de 19 h 00 à 21 h 30, le 29 octobre 2002, à l'auditorium Tom Brown d'Ottawa (Bayview). Plusieurs groupes d'experts bilingues étaient présents pour fournir des renseignements sur les aspects suivants :

- le processus d'ÉE municipale de portée générale;
- les perspectives de développements et les défis présentés par le projet proposé de construction du boulevard LeBreton;
- les différents tracés considérés pour le futur boulevard LeBreton (y compris l'option *statu quo*);
- les critères de décision et les analyses appuyant la solution privilégiée par le promoteur.

Plusieurs copies du rapport « Justification du projet et analyse des alternatives » (dans les deux langues officielles) étaient disponibles pour consultation. Un document (reproduisant les panneaux) a été remis aux visiteurs (voir la sous-annexe 2-E). Des experts de la Commission de la capitale nationale et de Dessau-Soprin ont été disponibles pendant toute la soirée pour répondre aux questions.

Des feuilles de commentaires ont été remises à tous les participants et celles-ci ont été recueillies par le personnel de la CCN au moment où les gens ont quitté les lieux. Les participants pouvaient également acheminer leurs feuilles de commentaires par télécopieur ou par la poste, ou formuler leurs commentaires par courriel.

Environ 40 personnes se sont présentées à la journée « portes ouvertes ».

La journée « portes ouvertes » a été annoncée via des avis publiés comme suit :

- Centretown Buzz (18 octobre 2002)
- Centretown News (25 octobre 2002)

L'avis a été distribué de porte-à-porte du 20 au 24 octobre 2002 à environ de 8 500 résidents de la région avoisinant les plaines LeBreton.

Le 25 octobre 2002, des avis ont également été acheminés par la poste ou par courriel à environ 240 personnes qui avaient déjà manifesté leur intérêt pour le projet d'une des manières suivantes :

- elles avaient assisté à un exposé public concernant un autre projet relié au réaménagement des plaines LeBreton;
- elles avaient écrit à la Commission de la capitale nationale pour formuler leurs préoccupations concernant le réaménagement des plaines LeBreton; ou
- elles avaient appelé la Commission de la capitale nationale pour s'informer sur les problèmes reliés au réaménagement des plaines LeBreton.

La sous-annexe 2-C montre l'avis bilingue utilisé à cette occasion; celui-ci avait également été affiché le 28 octobre 2002 sur le site Web de la Commission de la capitale nationale.

#### **Autres méthodes de participation du public :**

À compter du 25 octobre 2002, le rapport « Justification du projet et analyse des alternatives » (dans les deux langues officielles) était disponible pour consultation sur le

site internet de la CCN, à la bibliothèque de la CCN, à la bibliothèque publique de Gatineau et à la bibliothèque publique d'Ottawa.

On pouvait acheminer les commentaires par la poste ou par courriel.

## **Résultats**

Un total de 18 citoyens et représentants de groupes locaux ont profité de l'occasion pour formuler leurs commentaires par écrit. Les commentaires reçus jusqu'au 15 novembre apparaissent à la sous-annexe 2-F, alors qu'un résumé est présenté à la section 2.2.

### **1.3.2.2 Deuxième point de contact réglementaire – Phase 3**

#### **Journée « portes ouvertes » et exposé public**

Une journée « portes ouvertes », y compris un exposé officiel avec période de questions et réponses a eu lieu de 19 h 00 à 21 h 30, le 12 décembre 2002, à l'auditorium Tom Brown d'Ottawa (Bayview). Plusieurs groupes d'experts bilingues étaient présents pour fournir des renseignements sur les aspects suivants :

- le processus d'EE municipale de portée générale;
- les enjeux stratégiques qui forment la base des critères de conception du boulevard LeBreton;
- les différents choix de concept analysés pour faire face aux enjeux stratégiques;
- les critères de décision et les analyses appuyant le concept privilégié par le promoteur;
- les plans conceptuels d'aménagement des plaines LeBreton.

Plusieurs copies du rapport « Analyse des enjeux stratégiques » (dans les deux langues officielles) étaient disponibles pour consultation. Un document (reproduisant les panneaux) a été remis aux visiteurs (voir la sous-annexe 2-I). Des experts de la Commission de la capitale nationale et de Dessau-Soprin ont été disponibles pendant toute la soirée pour répondre aux questions.

Des feuilles de commentaires ont été remises à tous les participants et celles-ci ont été recueillies par le personnel de la CCN au moment où les gens ont quitté les lieux. Les participants pouvaient également acheminer leurs feuilles de commentaires par télécopieur ou par la poste, ou formuler leurs commentaires par courriel.

Un exposé officiel divisé en trois parties a également eu lieu :

- une présentation du rapport « Analyse des enjeux stratégiques » soulignant les enjeux stratégiques et les critères de prise de décision spécifiques au processus d'EE municipale de portée générale;
- un examen des travaux de réhabilitation du sol entrepris et prévus sur les plaines LeBreton;
- une période de questions et réponses.

Environ 70 personnes se sont présentées à la journée « portes ouvertes » et à l'exposé public.

La journée « portes ouvertes » et l'exposé public avaient été annoncés via des avis publiés comme suit :

- Centretown Buzz (15 novembre 2002)
- Le Droit (3 décembre 2002)
- The Ottawa Citizen (3 décembre 2002)
- The Ottawa Sun (3 décembre 2002)
- Centretown News (6 décembre 2002)

L'avis a été distribué de porte-à-porte du 2 au 6 décembre 2002 à environ de 8 500 résidents de la région immédiate des plaines LeBreton.

Le 4 décembre 2002, des avis ont également été acheminés par la poste ou par courriel à environ 240 personnes qui avaient déjà pris l'une des mesures suivantes :

- elles avaient assisté à un exposé public concernant un autre projet relié au réaménagement des plaines LeBreton;

- elles avaient écrit à la Commission de la capitale nationale pour formuler leurs préoccupations concernant le réaménagement des plaines LeBreton;
- elles avaient appelé la Commission de la capitale nationale pour s'informer sur les problèmes reliés au réaménagement des plaines LeBreton.

La sous-annexe 2-G montre l'avis bilingue utilisé à cette occasion; celui-ci avait également été affiché le 11 décembre 2002 sur le site Web de la Commission de la capitale nationale.

### **Autres méthodes de participation du public :**

À compter du 11 décembre 2002, le rapport « Analyse des enjeux stratégiques » (dans les deux langues officielles) était disponible pour consultation sur le site internet de la CCN, à la bibliothèque de la CCN, à la bibliothèque publique de Gatineau et à la bibliothèque publique d'Ottawa.

On pouvait acheminer les commentaires par la poste ou par courriel.

### **Résultats**

Un total de 19 citoyens et représentants de groupes locaux ont profité de l'occasion pour formuler leurs commentaires par écrit. Les commentaires reçus jusqu'au 20 janvier apparaissent à la sous-annexe 2-J, alors qu'un résumé est présenté à la section 3.2.

On trouvera également à la sous-annexe 2-K les notes qui ont été prises pour documenter les problèmes soulevés et les questions posées pendant la période de questions et réponses, et les réponses formulées.

## 2 ALTERNATIVES – PHASE 2

### 2.1 Consultation des organismes

Quatre organismes ont formulé des commentaires sur le rapport rédigé pendant la phase 2 de l'évaluation environnementale (ÉE) municipale de portée générale.

#### 2.1.1 Ville d'Ottawa

Dans un courriel du 29 octobre, la ville d'Ottawa se disait d'accord avec la principale recommandation du rapport : construire le boulevard LeBreton à travers le centre des plaines LeBreton (solution 4). Elle attirait l'attention du promoteur sur des sujets qui n'ont pas été abordés en détail au cours de la Phase 2 de l'ÉE municipale de portée générale, c'est-à-dire :

- l'impact de la nouvelle route sur l'habitat des poissons (et la nécessité d'obtenir des autorisations spécifiques);
- la présence de contamination dans le sol et dans l'eau souterraine, dans tous les terrains des plaines LeBreton.

#### Réponse

L'impact de la nouvelle route sur l'habitat des poissons, plus particulièrement pendant la construction du pont, est traité plus à fond dans le présent rapport d'étude environnementale. L'impact du nouveau pont sur l'habitat des poissons entraînera une intervention relative à la *Loi sur les pêches*, ce qui obligera le ministère des Pêches et des Océans (MPO) à prendre les mesures suivantes : i) agir à titre d'autorité responsable dans le cadre du processus fédéral d'évaluation environnementale du projet, et ii) délivrer une autorisation permettant d'exécuter les travaux. L'autorisation sera conditionnelle à ce que le promoteur respecte le principe de « aucune perte nette » appliqué par le MPO.

On reconnaît que la présence de contamination dans le sol et dans l'eau souterraine constitue un problème majeur pour les plaines LeBreton. Les mesures correctives font l'objet de plusieurs ÉE produites jusqu'à présent (Dessau-Soprin, 2002 (d), (e), (f), (h)), et les travaux progressent rapidement. Les travaux de réhabilitation du sol dans l'emprise du boulevard LeBreton sont décrits dans le rapport d'étude environnementale.

### 2.1.2 Ministère des Pêches et des Océans

Dans un courriel daté du 8 novembre, le ministère des Pêches et Océans (MPO) a confirmé que la construction d'un nouveau pont au-dessus de la prise d'eau (proposée dans la solution privilégiée) nécessiterait un examen plus approfondi, afin d'établir si les travaux proposés entraînaient une détérioration, une perturbation ou une destruction de l'habitat des poissons. Si c'est le cas, et s'il est impossible de supprimer ou d'atténuer entièrement ces répercussions, alors le MPO pourrait devoir autoriser les travaux en vertu du paragraphe 35(2) de la Loi sur les pêches. Le MPO réitère par ailleurs les préoccupations suivantes, qui ne sont pas exclusives à la solution privilégiée :

- des mesures de contrôle des sédiments doivent être appliquées pour empêcher la diffusion des sédiments et des sols contaminés dans les plans d'eau par ruissellement ou via le réseau existant de collecte des eaux pluviales;
- des travaux doivent être entrepris de manière à empêcher la diffusion de substances délétères, y compris le lixiviat provenant des déchets de construction et d'excavation, dans les fossés, les cours d'eau, les ravins ou le réseau de collecte des eaux pluviales.

### Réponse

Une réunion a eu lieu le 5 décembre avec les représentants du MPO, y compris une présentation des plans d'ingénierie préliminaires et une visite du site. La réunion a confirmé que le nouveau pont nécessiterait une autorisation en vertu du paragraphe 35(2) de la Loi sur les pêches. Le MPO agira à titre d'autorité responsable dans le cadre du processus fédéral d'évaluation environnementale de ce projet. Le promoteur devra

s'assurer que le rapport d'ÉE fédéral aborde toutes les questions préoccupantes pour le MPO.

En ce qui concerne la prévention de la pollution des eaux de surface, l'avis du MPO est bien noté. Plusieurs mesures de contrôle des sédiments et de l'érosion ont été mises en place pour l'ensemble des activités de réhabilitation et de construction des infrastructures sur les plaines LeBreton.

### 2.1.3 Environnement Canada

Dans une lettre datée du 24 octobre, Environnement Canada appuyait la principale recommandation du rapport : construire le boulevard LeBreton à travers le centre des plaines LeBreton (solution 4).

Environnement Canada soulève le problème de la gestion des eaux pluviales, indispensable pour protéger la qualité des eaux de surface et des eaux souterraines. Le ministère propose aussi d'inclure ses principales préoccupations environnementales dans les phases subséquentes de cette évaluation ainsi que dans le rapport d'ÉE fédérale : la qualité de l'eau, l'usage de substances toxiques, la gestion des eaux pluviales et l'entretien des installations, la réhabilitation du sol, l'effet potentiel sur les oiseaux migrateurs et sur la qualité de l'air, les effets cumulatifs sur l'environnement, la surveillance et le suivi.

#### **Réponse**

La gestion des eaux pluviales sur l'ensemble des plaines LeBreton, y compris le boulevard LeBreton, est abordée plus en détail dans d'autres rapports (Dessau-Soprin, 2002 (g) – description technique, et Dessau-Soprin, 2003 (d) – ÉE municipale de portée générale) et dans le présent RÉE. La portée du processus fédéral d'évaluation environnementale concernant le boulevard LeBreton a été étendue pour inclure la construction du bassin de sédimentation est qui constitue la structure conçue pour traiter les eaux pluviales du boulevard.

Les autres préoccupations soulevées par Environnement Canada (l'usage de substances toxiques [essentiellement les carburants, lubrifiants et autres produits d'entretien pour la machinerie], la réhabilitation du sol, l'effet potentiel sur les oiseaux migrateurs et sur la qualité de l'air, les effets cumulatifs sur l'environnement, la surveillance et le suivi) sont abordées en détail dans l'ÉE fédérale et/ou dans le présent RÉE.

#### 2.1.4 Office de protection de la nature de la vallée Rideau

Dans une lettre datée du 5 novembre, l'office de protection de la nature de la vallée Rideau (RVCA – « Rideau Valley Conservation Authority ») confirme n'avoir aucune objection au tracé proposé pour le boulevard (solution 4) et informe le promoteur qu'en vertu de l'entente conclue entre le RVCA et le MPO, ce dernier assumera l'administration de la *Loi sur les pêches* relativement à ce projet. L'Office annexait également une carte de la plaine d'inondation. Il recommande de tirer pleinement parti des occasions de rétablir l'habitat faunique dans les zones riveraines de la rivière des Outaouais et dans la prise d'eau de l'aqueduc.

#### Réponse

Le souhait exprimé par le RVCA, que toutes les mesures possibles seront prises pour réhabiliter l'habitat des zones riveraines, est noté. Ce souhait constituera un objectif stratégique lors de la conception des aménagements du parc Riverfront et lors de l'élaboration du plan de compensation concernant le nouveau pont.

## 2.2 Consultation du public

À l'occasion de la présentation publique du rapport « Justification du projet et analyse des alternatives », le 29 octobre, des résidants ont fait part de leurs préoccupations par écrit. Les particuliers avaient également l'occasion de faire connaître leurs commentaires par courriel, car le rapport était disponible sur le site internet de la Commission de la capitale nationale. Au total, 18 citoyens et représentants de groupes locaux ont profité de l'occasion et partagé leurs opinions avec le promoteur.

Les préoccupations et les problèmes soulevés sont décrits dans les sections qui suivent.

## 2.2.1 Développement du transport en commun et du transport non motorisé

L'intégration de moyens de transport alternatifs (O-Train, couloir des transports en commun, pistes cyclables) aux plans d'aménagement des plaines LeBreton est considérée comme un enjeu majeur par sept répondants. La plupart de ceux-ci ont fait état d'une relation nette entre les modes d'aménagement urbain et les problèmes environnementaux globaux comme le changement climatique, et ont souligné l'importance de créer un environnement compact pour limiter l'étalement urbain.

### Réponse

Les transports en commun desserviront les aménagements des plaines LeBreton lorsque ceux-ci entreront en service. Le couloir des transports en commun continuera à jouer un rôle important pour assurer un lien direct sur l'axe est-ouest à travers la partie sud des plaines LeBreton, en plus d'offrir un accès aux nouveaux aménagements. La chaussée du boulevard LeBreton est conçue pour accueillir les autobus, mais il reste à mettre au point la configuration de nouveaux itinéraires d'autobus pour répondre aux besoins des aménagements résidentiels et commerciaux ainsi que du Musée canadien de la guerre. Dans les analyses de trafic effectuées pour les plaines LeBreton, on avait assumé une répartition modale des transports en commun de 45%.

La planification du transport en commun incombe à la ville d'Ottawa. Pour mieux servir la collectivité, la ville a entrepris une vaste étude sur l'expansion du transport en commun rapide, qui vise à « *mettre au point un plan stratégique pour étendre le réseau du transport en commun rapide afin de répondre aux besoins de la ville d'Ottawa en matière de transport, jusqu'à l'an 2020 et au-delà* ». L'étude identifie plusieurs corridors potentiels qui pourraient être utilisés pour le transport en commun rapide. Sur les plaines LeBreton, les corridors envisagés comprennent la rue Booth (entre le pont des Chaudières et la rue Fleet) et la rue Fleet (entre la rue Booth et le pont Pooley).

À la demande de la ville, la CCN a réservé une emprise supplémentaire de neuf mètres de largeur, du côté est de la rue Booth, entre la rivière des Outaouais et le boulevard LeBreton, pour le cas où l'étude de la ville révélerait la nécessité d'un corridor supplémentaire de transport en commun à cet emplacement.

Le projet de réaménagement des plaines LeBreton, avec ses logements compacts au cœur même du centre-ville, ses infrastructures adaptées pour les piétons et les cyclistes et la proximité des secteurs commerciaux, est conçu pour faciliter l'usage du transport en commun, du cyclisme et de la marche. Il est largement reconnu que ces caractéristiques sont à la base des principes d'une « croissance intelligente », contribuent à réduire le besoin de véhicules automobiles personnels et représentent une étape positive vers la résolution de problèmes environnementaux globaux tel que le changement climatique.

### 2.2.2 Préoccupation concernant la congestion de la circulation et l'augmentation du temps de déplacement

Six répondants considèrent comme un problème majeur la congestion de la circulation et l'augmentation du temps de déplacement pour les utilisateurs actuels de la PO et de la rue Booth, consécutifs au remplacement de la promenade des Outaouais par le boulevard LeBreton. La pollution de l'air, causée par les automobiles dont le moteur marche au ralenti pendant les heures de pointe près des grandes intersections, est présentée comme une nuisance potentielle et comme une source de gaz à effet de serre. La plupart des personnes partageant cette préoccupation suggèrent de ne pas démolir la PO (et de déplacer le Musée canadien de la guerre).

Certains des commentaires (formulés par trois répondants) concernaient expressément les défis relatifs à la circulation qui se posent pour les résidents de la rue Booth. Au sud des plaines LeBreton, la rue Booth est une étroite rue résidentielle dont le débit de circulation des véhicules excède la capacité prévue aux heures de pointe, conséquence de son rôle de lien interprovincial. Les résidents de la rue Booth entretiennent une crainte légitime à l'effet que la circulation produite par le site ajoutée au volume actuel, combinée à la présence d'une nouvelle intersection sur la rue Booth (avec le boulevard

LeBreton), empirera une situation qui est déjà problématique. Des recommandations relatives aux virages (à gauche et à droite) permis à l'intersection de la rue Booth et du boulevard LeBreton ont été offertes afin de dévier la circulation de cette rue résidentielle. Certains résidents ont recommandé que la rue Booth soit convertie en rue à sens unique ou que les virages ne soient pas permis sur la rue Booth pour les véhicules provenant de la rue Albert.

## Réponse

### *Temps de déplacement*

On reconnaît que l'impact du réaménagement des plaines LeBreton est une densification de la circulation, y compris une augmentation du temps de déplacement pour les utilisateurs actuels de la PO et de la rue Booth. Pour mesurer cet impact, une étude a été réalisée (Delcan, 2002 (c)) et les résultats ont été présentés à l'occasion du deuxième point de contact réglementaire. Un résumé des conclusions apparaît ci-dessous.

Aux fins de l'évaluation, l'indicateur de performance du réseau routier est le temps de déplacement sur le boulevard LeBreton (entre la prise d'eau de l'aqueduc et l'intersection de la rue Wellington et du pont du Portage) et la rue Booth (entre la rue Albert et le pont des Chaudières). L'évaluation porte sur deux phases d'aménagement qui tiennent compte de la densité de la circulation automobile prévisible sur les plaines LeBreton, sur un horizon de dix ans.

La **phase 1** représente les conditions de circulation qui existeront après la démolition de la PO, la construction du boulevard LeBreton et la reconstruction de la rue Booth (y compris une intersection à niveau entre les deux voies). Les conditions de circulation se basent sur les volumes actuels de la circulation routière, majorés d'un facteur de 5 % pour l'augmentation de la circulation de transit. La phase 1 est considérée comme une approximation adéquate des conditions qui prévaudront au cours des trois à cinq années suivant la mise en service du boulevard LeBreton.

La **phase 2** présume la même circulation de transit (le niveau actuel plus 5 %) que pour la phase 1, mais ajoute la circulation produite par le site résultant de la construction du Musée canadien de la guerre et des Blocs O, P, Q, R, S, T et U. La construction de routes locales desservant les nouveaux aménagements est également présumée dans les conditions prévues ainsi que le prolongement de la rue Preston. Les aménagements ci-dessus ne se dérouleront pas en un jour. Les volumes de circulation présentés à la phase 2 se concrétiseront graduellement sur un horizon d'environ dix ans, selon le calendrier de construction relatif aux nouveaux aménagements.

Le tableau 2 présente la durée de déplacement courante et prévisible pour les automobilistes au cours de l'heure de pointe, compte tenu des hypothèses courantes à l'égard de la croissance de la circulation de transit, de la répartition modale (entre différents moyens de transport) et de la circulation générée par le site. Les directions et les temps indiqués au tableau représentent les « hypothèses les plus pessimistes ». Il faut noter que des prédictions loin dans l'avenir comportent une certaine incertitude. Parmi les plus importants facteurs influant sur la fiabilité de ces prédictions, figure l'élaboration future et l'usage de moyens de transport axés sur le transport en commun et sur l'utilisation de mode de transport non-motorisés (la marche et les bicyclettes).

**Tableau 2 : Temps de voyage à travers les plaines LeBreton**

Itinéraire		Temps de déplacement sans délai (secondes)	Délais supplémentaires (secondes)	Temps de déplacement total (secondes)
De la prise d'eau de l'aqueduc à l'intersection de la rue Wellington – heure de pointe AM (sauf le délai causé à l'intersection Wellington)	PO (état actuel)	60	---	60
	Boulevard LeBreton, phase 1	60	135	195
	Boulevard LeBreton, phase 2	60	180	240
De l'intersection d'Albert et Booth au pont des Chaudières – heure de pointe PM (sauf le délai causé à l'intersection Albert-Booth)	Rue Booth (état actuel)	50	---	50
	Rue Booth - phase 1	50	120	170
	Rue Booth - phase 2	50	170	220

Les augmentations prévues quant au temps de voyage pour le trafic traversant les plaines seront accompagnées d'une plus grande accessibilité et flexibilité pour les conducteurs car tous les virages à droite et un virage à gauche (usagés provenant du pont des Chaudières et se dirigeant sur le boulevard LeBreton direction est) seront permis au niveau de l'intersection Booth - LeBreton. La possibilité d'effectuer ces virage contribuera à réduire les itinéraires indirects et le temps de voyage pour plusieurs itinéraires, surtout en dehors des heures de pointe.

### *Émissions de polluants atmosphériques*

Le projet de réaménagement des plaines LeBreton, avec ses logements compacts au cœur même du centre-ville, ses infrastructures adaptées pour les piétons et les cyclistes et la proximité des secteurs commerciaux, est conçu pour faciliter l'usage du transport en commun, du cyclisme et de la marche. Il est largement reconnu que ces caractéristiques sont à la base des principes d'une « croissance intelligente » et celles-ci contribuent à réduire le besoin de véhicules automobiles personnels et à réduire les émissions de gaz à effet de serre à la maison. Ceci représente une étape positive vers la résolution de problèmes environnementaux globaux tels les changements climatiques.

Localement et ponctuellement (aux heures de pointe, près de l'intersection du boulevard LeBreton et de la rue Booth), on doit prévoir que la pollution de l'air atteindra des niveaux comparables à ceux observés aux intersections achalandées du centre-ville, ceci étant causé par les automobiles immobilisées dont le moteur marchera au ralenti à l'intersection LeBreton-Booth. La CCN a entrepris des études additionnelles afin de mesurer précisément l'impact sur la qualité de l'air ambiant causé par les augmentations potentielles de trafic résultant des nouveaux développements, dont l'intersection du boulevard LeBreton et de la rue Booth. Les conclusions et recommandations de l'étude permettront d'atténuer l'impact potentiel d'une diminution de la qualité de l'air sur les résidents.

### *Circulation sur la rue Booth*

On a modélisé différentes configurations relatives aux virages à gauche et à droite pour l'intersection de la rue Booth et du boulevard LeBreton, y compris l'interdiction de tourner à droite en direction est et l'autorisation de tourner à gauche en direction est pour réduire la circulation sur la rue Booth. Ces configurations ne permettraient cependant pas de réduire appréciablement la densité du trafic et elles auraient un impact négatif sur le rendement de l'intersection dans son ensemble (en mesurant le temps d'attente moyen et le pire temps d'attente pendant les déplacements).

Il est absolument nécessaire d'aborder spécifiquement les préoccupations des résidents de la rue Booth qui sont principalement reliées à la densité du trafic actuel. La ville d'Ottawa est responsable de prendre les mesures appropriées. Le Conseil municipal est entièrement conscient du problème et le comité responsable du transport et des transports en commun examinera ce problème particulier en 2003.

### 2.2.3 Préoccupations en matière de sécurité

Trois répondants ont soulevé des préoccupations en matière de sécurité, estimant que le nombre de véhicules automobiles utilisant la PO (et le futur boulevard) était incompatible avec un milieu urbain sûr.

#### **Réponse**

Le volume de trafic routier qu'on prévoit sur le boulevard LeBreton peut être traité en toute sécurité dans un contexte urbain à haute densité. Le prix à payer est un temps de déplacement accru pour les conducteurs. La sécurité de tous les usagers constitue une préoccupation très importante qui justifie les propositions suivantes :

- la mise en place d'une voie partagée entre les cyclistes et les automobiles très large (4,6 mètres comparativement à la largeur conventionnelle recommandée de 4,25 mètres);

- la construction de trottoirs avec butées et d'un large terre-plein central pour réduire la longueur du passage pour piétons et pour offrir un abri sécuritaire au milieu du boulevard;
- la mise en place d'une voie de stationnement réservée permanente pour isoler le trottoir des voies de circulation;
- l'installation de quatre feux de signalisation (Preston, Broad, Booth et Lett) avec phases de signalisation réservées pour les piétons.

#### 2.2.4 Attrait du nouveau boulevard pour les piétons

Soucieux que le boulevard LeBreton demeure une infrastructure accueillante pour les piétons, trois répondants ont suggéré de le limiter à quatre voies.

##### **Réponse**

Le concept présenté à la phase 3 est compatible avec les attentes de ces résidents.

#### 2.2.5 Processus d'attribution d'un nom au boulevard LeBreton

Deux répondants ont informé le promoteur qu'il existe déjà une rue LeBreton à Ottawa et ils ont suggéré d'utiliser un autre nom pour le nouveau boulevard.

##### **Réponse**

Le nom « boulevard LeBreton » n'est pas encore officiel. La ville d'Ottawa est responsable de la toponymie des rues. La ville devra examiner cet aspect lorsque le boulevard sera mis en service.

La proposition de la Commission de la capitale nationale (boulevard LeBreton) fut retenue pour les raisons suivantes :

- celui-ci constitue un nom courant pour le quartier et pour sa voie principale;
- ce nom s'inspire directement de l'histoire du site.

## 2.2.6 Utilisation responsable de l'argent des contribuables

Cinq répondants étaient d'avis que la démolition de la PO et la construction d'une nouvelle infrastructure représentaient une dépense injustifiable pour les contribuables.

### Réponse

Le réaménagement des plaines LeBreton, dont les travaux de réhabilitation du terrain et la construction du boulevard LeBreton sont une part essentielle, générera des retombées économiques importantes :

- les revenus générés par la vente de lots situés au sud du boulevard LeBreton couvriront partiellement les coûts de réhabilitation et de construction de l'infrastructure;
- les aménagements résidentiels, culturels et commerciaux généreront une activité économique et des revenus permanents pour la ville d'Ottawa sous forme de taxes municipales.

Les avantages sociaux, culturels et environnementaux à long-terme sont également importants et ils justifient entièrement les investissements proposés, tel que souligné dans le Plan de mise en valeur des plaines LeBreton (CCN, 1997).

## 2.2.7 Processus de consultation

Cinq répondants se sont dits insatisfaits du processus de consultation, et trois d'entre eux ont affirmé leur préférence pour un exposé public avec une période de questions et de réponses, contrairement au format portes ouvertes.

### Réponse

Le format « exposé public » a été adopté pour la consultation amorcée dans le cadre de la phase 3.

## 2.2.8 Autres aspects

La plupart des problèmes soulignés dans la présente section ont été soulevés par un seul participant lors du processus de consultation et ceux-ci dépassent généralement la portée de l'évaluation environnementale du boulevard LeBreton.

### 2.2.8.1 Le bruit généré par les événements public sur la Commune

Un répondant représentant un groupe de citoyens de Gatineau s'est dit préoccupé par le fait que les niveaux de bruit générés sur la Commune à l'occasion d'événements publics pourraient devenir irritants pour les futurs résidents des plaines LeBreton et pour les régions voisines.

#### Réponse

Le réaménagement de la Commune fera l'objet d'une autre évaluation environnementale. La CCN entreprendra une étude spécifique pour déterminer le niveau de bruit attendu dans le nouveau développement et l'impact sur le voisinage des activités prévues dans la Commune. Les préoccupations concernant le niveau de bruit pendant les événements publics (concerts, festivals) ont été transmises aux spécialistes de l'évaluation environnementale responsables d'effectuer les analyses nécessaires et d'évaluer les mesures potentielles d'atténuation à prendre.

### 2.2.8.2 Musée canadien de la guerre

Deux répondants ont exprimé leur déception du fait qu'un immeuble de grande valeur soit utilisé pour « glorifier la guerre ».

## Réponse

La Commission de la capitale nationale n'est pas le promoteur du Musée canadien de la guerre. Pour en savoir plus, veuillez consulter le site internet du musée (<http://www.civilization.ca/cwm/cwmf.asp>).

### 2.2.8.3 Complexes d'habitation

Deux répondants ont exprimé leur déception du fait que le plan des plaines LeBreton ne propose pas la création d'un développement urbain très dense impliquant l'utilisation de tours d'habitation en hauteur pour promouvoir une croissance intelligente.

## Réponse

La planification concernant l'utilisation des terrains des plaines LeBreton incombe à la ville d'Ottawa. Le plan d'utilisation des terrains présenté dans la modification au Plan directeur (1999) pour refléter le réaménagement des plaines LeBreton tient compte de plusieurs objectifs, y compris celui de créer un centre résidentiel dense au cœur de la capitale nationale. Les limites à la densité résidentielle sont imposées par les choix stratégiques de la Commission de la capitale nationale et ceux de la ville en se basant sur une volonté de respecter les aspects suivants :

- intégrer le nouveau quartier selon les paramètres de développement généraux des régions avoisinantes;
- améliorer la visibilité vers les édifices du Parlement;
- ouvrir la région du parc Riverfront au public et offrir un meilleur accès vers les espaces verts et vers les espaces ouverts du centre-ville d'Ottawa;
- établir les institutions d'importance nationale près de la rivière des Outaouais.

## 2.3 Conclusion du processus de consultation

Le tiers des répondants a exprimé son désaccord avec le tracé proposé pour le futur boulevard LeBreton. Ces personnes étaient généralement d'avis qu'on ne devrait pas

démanteler la PO pour des raisons économiques et pour éviter toute nuisance à la circulation routière. Ce désaccord est compréhensible. Les usagers actuels de la PO bénéficient d'un lien direct entre la zone du centre-ville et l'ouest de la ville, sans feu de signalisation. Ce lien dépourvu d'arrêt n'existera plus suite à l'urbanisation des plaines LeBreton, qui engendrera une augmentation de la densité du trafic routier urbain. Le boulevard LeBreton continuera de satisfaire les besoins de ces conducteurs, mais l'augmentation du temps de déplacement est inévitable. Le promoteur considère que le temps de déplacement supplémentaire imposé aux conducteurs est acceptable lorsqu'on tient compte des gains prévus au niveau social, environnemental et culturel en réalisant le nouveau projet d'aménagement.

D'autres participants au processus de consultation ont semblé précéder les échéanciers puisqu'ils ont soulevé des préoccupations légitimes qui ne concernaient pas directement le choix du tracé proposé, mais qui concernaient le design de la voie de circulation et des structures connexes (attrait pour les piétons, circulation, transport en commun, sécurité). Alors que seulement deux répondants ont manifesté sans équivoque leur appui pour la solution proposés, la vaste majorité des questions soulevées concernaient des préoccupations qui avaient été clairement reconnues dans les critères de décision du promoteur.

Les questions soulevées par les participants au processus de consultation de la phase 2 ont été considérées lors de l'identification des enjeux stratégiques lors de la phase 3 du processus d'ÉE municipale de portée générale.

Le processus de consultation n'a pas révélé de nouveaux renseignements ou soulevé des préoccupations qui auraient eu pour effet de modifier la recommandation principale apparaissant dans le rapport « Justification du projet et analyse des alternatives » qui propose de retenir la solution 4 comme solution privilégiée (construire le boulevard LeBreton à travers le centre des plaines LeBreton).



## 3 CRITÈRES DE CONCEPTION – PHASE 3

### 3.1 Consultation des organismes

Cinq organismes ont formulé des commentaires sur le rapport rédigé pendant la phase 3 de l'évaluation environnementale (ÉE) municipale de portée générale.

#### 3.1.1 Ville d'Ottawa

Dans une lettre datée du 22 janvier 2003, la ville d'Ottawa a soulevé les préoccupations et les questions suivantes :

- **Intégration de la procédure d'ÉE de portée générale avec la Loi sur l'aménagement du territoire :** La ville exprime son souhait de voir la construction du boulevard LeBreton et les subdivisions proposées examinées en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire* comme étant un seul projet.
- **Réhabilitation du sol :** La ville informe le promoteur qu'une évaluation des risques sera nécessaire pour valider l'approche proposée de réhabilitation du sol, particulièrement dans l'emprise du boulevard LeBreton.
- **Installations facilitant le déplacement à bicyclette :** La ville recommande qu'on élimine le texte faisant référence à « la plus large chaussée asphaltée de la région de la capitale nationale » lorsqu'on décrit le fait de disposer de voies cyclables délimitées sur le boulevard LeBreton et elle propose d'utiliser le terme « Voie cyclable routière » au lieu de « Voie cyclable réservée ».
- **Intersection du boulevard LeBreton et de la rue Booth :** La ville propose d'utiliser le « Niveau de service » (ce qui est la mesure standard utilisée par la ville) comme indicateur de rendement d'une intersection pour compléter l'indicateur de « Temps de déplacement » et elle suggère qu'on décrive et qu'on justifie les restrictions proposées concernant les virages à cette intersection (et toutes les autres proposées dans le cadre du projet).

- **Renseignements supplémentaires concernant le concept proposé :** La ville désire obtenir des renseignements supplémentaires concernant les aspects suivants :
  - l'emplacement précis des butées, des places de stationnement sur la voie de circulation et des voies de virage aux intersections;
  - la configuration générale de la chaussée;
  - les paramètres généraux de design (vitesse de référence, surélévation maximale, etc.).

## Réponse

### *Intégration de la procédure d'ÉE de portée générale avec la Loi sur l'aménagement du territoire*

La suggestion de la ville d'Ottawa concernant l'examen intégré du boulevard et des nouvelles subdivisions dans le cadre de la *Loi sur l'aménagement du territoire* est notée. Toutes les voies de circulation locales et les subdivisions futures seront soumises à un processus de planification dans le cadre de la *Loi sur l'aménagement du territoire*. Le boulevard LeBreton est conçu de manière à faciliter ces développements, tels que proposés dans la modification au Plan directeur de la ville d'Ottawa (1999) et dans le Plan de mise en valeur des plaines LeBreton (CCN, 1997). L'ÉE municipale de portée générale permet la participation des autorités réglementaires et du public à plusieurs étapes du processus de conception, afin d'intégrer des préoccupations diverses. Des démarches complètes dans le cadre de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, pour y inclure le boulevard LeBreton, représenteraient un dédoublement de procédures et allongeraient les délais de réalisation.

### *Réhabilitation du sol*

Une évaluation des risques (selon la Méthode 3 du Conseil canadien des ministres de l'environnement) sera bientôt complétée pour valider l'approche proposée de réhabilitation du sol, particulièrement dans l'emprise du boulevard LeBreton. L'évaluation fera tout d'abord l'objet d'une révision par des pairs, puis elle sera soumise aux

organismes publics intéressés (dont la ville d'Ottawa) pour information et examen. Des consultations publiques seront entreprises suite à l'examen par les agences.

### *Installations facilitant le déplacement à bicyclette*

Le texte faisant référence à « la plus large chaussée asphaltée de la région de la capitale nationale » a été éliminé du présent RÉE. La terminologie a été corrigée pour refléter les termes habituellement utilisés par les planificateurs de la ville d'Ottawa.

### *Intersection du boulevard LeBreton et de la rue Booth*

Voici les restrictions proposées concernant les virages à l'intersection du boulevard LeBreton et de la rue Booth :

- les virages à gauche seront interdits sauf en direction sud (lorsqu'un véhicule arrive du pont Chaudière pour tourner à l'est sur le boulevard LeBreton);
- tous les virages à droite seront permis.

La proposition est basée sur les analyses de trafic par Delcan (2001 (a) et 2002 (b), dont une copie a été mise à la disposition de la ville d'Ottawa) et celle-ci a tenu compte de la volonté de minimiser le nombre de véhicules utilisant la portion sud de la rue Booth (qui est déjà utilisée à pleine capacité pendant les heures de pointe) tout en maintenant un rendement acceptable pour l'intersection, celui-ci étant mesuré par le rapport volume/capacité, le niveau de service et le délai à l'intersection. On a modélisé différentes configurations relatives aux virages à gauche et aux virages à droite permis à l'intersection de la rue Booth et du boulevard LeBreton, y compris l'interdiction de tourner à droite en direction de l'est ou l'autorisation de tourner à gauche en direction de l'est pour réduire la circulation sur la rue Booth. Ces configurations ne permettraient cependant pas de réduire appréciablement la densité du trafic et elles auraient un impact négatif sur le rendement de l'intersection dans son ensemble.

En ce qui concerne le rapport d'évaluation environnementale, les informations sont présentées en terme de temps de déplacement, une unité qu'on considère plus facile à comprendre par le public.

### *Renseignements supplémentaires concernant le concept proposé*

Les dessins inclus dans le RÉE fournissent des renseignements supplémentaires, y compris l'emplacement exact des stationnements et des butées (le boulevard LeBreton devrait être doté de 90 à 100 places de stationnement entre son intersection avec le prolongement de la rue Preston et l'intersection Wellington/Portage). La vitesse de référence de la route (70 km/h) est spécifiée dans le RÉE (dans la définition du critère de décision « Compatibilité de la chaussée avec le volume de trafic prévu »).

Tel que recommandé par la ville, une carte du plan d'aménagement des infrastructures de transport est incluse dans le RÉE (Figure 12).

La description des caractéristiques techniques détaillées du boulevard LeBreton dépasse la portée de cette évaluation environnementale, mais la ville aura l'occasion d'examiner les plans d'ingénierie détaillés.

### 3.1.2 Ministère des Pêches et des Océans

Dans un courriel du 22 janvier 2003, le ministère des Pêches et des Océans (MPO) a demandé de recevoir des renseignements supplémentaires, au fur et à mesure qu'ils deviendront disponibles, concernant l'aménagement d'un parc municipal dans la région de la prise d'eau de l'aqueduc et concernant l'aménagement paysager du parc Riverfront.

Dans une lettre du 29 janvier, le MPO a présenté des commentaires spécifiques concernant les travaux proposés qui nécessitent une autorisation en vertu de la *Loi sur les pêches*. Le MPO a mentionné que si ses commentaires sont intégrés au rapport d'étude environnementale provincial, ceux-ci pourraient être utilisés pour répondre aux exigences du MPO en matière d'examen des effets environnementaux en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

Le MPO identifie deux activités qui pourraient entraîner une détérioration, une destruction ou une perturbation de l'habitat des poissons :

- la construction du nouveau pont au-dessus de la prise d'eau de l'aqueduc;
- la désaffectation du vieux pont

De plus, le MPO confirme l'opinion du promoteur à l'effet que la décision d'éviter la construction d'un pont au-dessus du canal de fuite préviendra de perturber l'habitat des poissons dans ce secteur.

Pour autoriser des travaux pouvant causer une perturbation ou une destruction de l'habitat des poissons, le MPO a besoin des renseignements suivants :

- un plan de compensation pour la construction et la restauration de l'habitat des poissons pour s'assurer qu'il n'y a pas de perte nette d'habitat des poissons;
- un calendrier des travaux de construction, y compris les détails des travaux à exécuter aux différentes étapes du projet, ce qui permettra de déterminer si ces travaux occasionneront une perturbation supplémentaire pendant la construction;
- un plan de surveillance pendant les phases de construction pour s'assurer que les mesures d'atténuation sont adéquatement mises en place et qu'elles fonctionnent tel que prévu, et pour s'assurer que les travaux sont conformes aux niveaux autorisés concernant l'impact sur l'habitat des poissons. Le plan de surveillance doit comprendre une autorisation par écrit d'arrêter les travaux advenant qu'un problème se présente;
- un programme de surveillance pour le projet de compensation, après la construction, pour s'assurer que le projet de compensation est mis en place et qu'il fonctionne tel que prévu. Le programme de surveillance doit être d'une durée suffisante pour s'assurer que l'habitat de compensation sera stable à long-terme.

Le MPO informe le promoteur que cette autorisation obligatoire entraîne une intervention relative à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Le MPO limitera son examen aux activités de construction et de démolition du pont, mais il consultera les autres organismes fédéraux concernant l'examen de l'évaluation environnementale relative à la construction du boulevard LeBreton.

Finalement, le MPO informe le promoteur que les aires de mobilisation de l'entrepreneur devraient être éloignées de 30 mètres de la marque des hautes eaux.

## Réponse

Le parc municipal sera développé par la CCN en coopération avec la ville d'Ottawa après la construction du boulevard LeBreton. Le MPO sera invité à participer à l'examen préalable du projet. En ce qui concerne l'aménagement paysager du parc Riverfront, le MPO sera invité à jouer le rôle d'organisme examinateur dans le cadre du processus fédéral d'évaluation environnementale et il sera invité à évaluer si les activités planifiées nécessitent une autorisation en vertu de la *Loi sur les pêches*.

Le présent RÉE fournit des éléments d'information importants qui sont utiles au MPO :

- des renseignements détaillés sur les mesures d'atténuation à implanter pendant toute la durée des travaux de construction du pont;
- un calendrier des travaux et une description des activités;
- un plan de surveillance pendant la construction;
- les informations de base sur les paramètres guidant la préparation du plan de compensation.

Les renseignements supplémentaires requis par le MPO sont inclus dans l'évaluation environnementale fédérale, y compris les détails du plan de compensation et la surveillance à long-terme de son efficacité.

Suite à une conversation du 10 février avec les représentants du MPO, on a clarifié les exigences concernant l'éloignement des aires de mobilisation de l'entrepreneur comme suit :

- on devra assurer un écran de végétation de 15 mètres, et installer des barrières contre les sédiments pour éviter d'endommager la zone riveraine;
- on devra éviter d'exécuter des travaux impliquant la manipulation ou le stockage de matières dangereuses à moins de 30 mètres de la nappe d'eau. Ces activités incluent notamment : le stockage de sol contaminé, de sédiments, de carburant,

- de lubrifiants et d'autres substances potentiellement polluantes; l'entretien et le lavage de la machinerie; le stationnement de véhicules légers et de véhicules lourds;
- toutes les zones situées à moins de 30 mètres de la nappe d'eau seront restaurées à leur état original après les travaux, y compris la plantation compensatoire d'arbres.

### 3.1.3 Environnement Canada

Dans une lettre du 13 janvier 2003, les représentants d'Environnement Canada confirment qu'ils sont satisfaits de constater que les préoccupations environnementales soulevées dans leurs communications antérieures avaient généralement été considérées. Environnement Canada offre des suggestions précises pour aider les intervenants à s'assurer de présenter un rapport d'étude environnementale complet et pour faciliter la réalisation des activités connexes :

- Environnement Canada (EC) appuie l'approche proposée de réhabilitation du site (décrite à la section 5.1.2 du RÉE) et il recommande que la validation soit effectuée via une évaluation des risques. EC réitère son intérêt à examiner la documentation rédigée pour soutenir l'approche proposée.
- EC exprime son intérêt à examiner les futurs documents de travail qui devront être produits pendant la réalisation du projet : des relevés aviaires, des plans de contrôle des sédiments et de l'érosion, et des plans d'intervention en cas d'urgence.
- EC exige que le problème concernant la gestion des eaux pluviales lors de l'exploitation du boulevard LeBreton soit couvert dans le REE et dans l'EE fédérale.

#### Réponse

- L'évaluation des risques (Méthode 3 du Conseil canadien des ministres de l'environnement) sera bientôt complétée et celle-ci fera l'objet d'une révision par les pairs. Elle sera soumise à Environnement Canada pour examen.

- Un plan de contrôle de l'érosion et des sédiments est inclus dans le RÉE (Figure 15) et celui-ci fera partie de l'évaluation environnementale fédérale.
- La section 5.1.11 de ce RÉE traite du problème de gestion des eaux pluviales lors de l'exploitation du boulevard. Le processus fédéral d'évaluation environnementale traitera également de la construction du bassin de sédimentation est (l'infrastructure de traitement des eaux pluviales du boulevard LeBreton).

### 3.1.4 Office de protection de la nature de la vallée Rideau

Dans une lettre du 8 janvier 2003, l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau (RVCA – « Rideau Valley Conservation Authority ») réitère qu'elle n'a aucune objection concernant le concept général et le tracé proposé pour le boulevard et informe le promoteur qu'en vertu de l'entente conclue entre le RVCA et le MPO, ce dernier assumera l'administration de la Loi sur les pêches relativement à ce projet.

### 3.1.5 Santé Canada

Dans une lettre du 9 janvier 2003, Santé Canada recommande que l'ÉE fédérale traite de la qualité de l'air et des effets du bruit (et les problèmes de santé qui s'y rapportent) causés par les véhicules qui circulent à travers la nouvelle zone résidentielle et les régions voisines, y compris la rue Booth.

## Réponse

Ces questions sont traitées plus en détail dans le présent REE et dans l'évaluation environnementale fédérale. La section 2.2.2 offre plus de renseignements dans la réponse formulée concernant le sujet « Émissions de polluants atmosphériques ».

## 3.2 Consultation du public

À l'occasion de la journée « portes ouvertes » et de la présentation du rapport « Analyse des enjeux stratégiques » le 12 décembre, des résidants ont fait part de leurs préoccupations par écrit. Les particuliers avaient également l'occasion de faire connaître leurs commentaires par courriel, car le rapport était disponible sur le site internet de la Commission de la capitale nationale. Au total, 19 citoyens et représentants de groupes locaux ont profité de l'occasion et partagé leurs opinions par écrit avec le promoteur. Plusieurs des contributions étaient très élaborées et celles-ci ont demandé beaucoup de recherche. 15 questions ont été formulées lors de la période de questions et réponses.

Les préoccupations et les problèmes soulevés sont décrits dans les sections qui suivent. Les problèmes soulevés lors de la période de questions et réponses se reflètent dans le nombre de répondants cités.

### 3.2.1 Enjeux stratégiques

Cette section souligne les réponses reçues du public traitant directement des enjeux stratégiques identifiés dans le rapport « Analyse des enjeux stratégiques ».

#### **3.2.1.1 Nombre de voies pour la circulation des véhicules automobiles (4 ou 6 voies de circulation)**

Sept répondants ont clairement appuyé la recommandation du promoteur de construire le boulevard LeBreton en aménageant seulement deux voies de circulation dans chaque direction. Plusieurs de ces répondants ont exprimé leur préoccupation concernant le fait que la voie de stationnement pourrait éventuellement être convertie en voie de circulation. Aucun des répondants n'a suggéré la nécessité de construire une troisième voie de circulation à ce moment-ci.

Un répondant a suggéré que la voie de stationnement soit dédiée à un système de métro léger. Un autre répondant a exprimé l'opinion que la voie de stationnement n'était

absolument pas requise et que cette alternative devrait être totalement abandonnée. Un répondant a mentionné que la présence d'une zone permanente de stationnement était souhaitable, alors qu'un autre répondant mentionnait l'absence générale de zones de stationnement dans le plan.

## **Réponse**

La chaussée du boulevard LeBreton est conçue pour permettre la conversion de la voie de stationnement en voie de circulation supplémentaire. Cependant, une telle conversion s'écarterait complètement du concept proposé aujourd'hui. Toute modification à la structure de la chaussée incombera éventuellement à la ville d'Ottawa.

Les divergences d'opinion relatives à la voie de stationnement proposée reflètent les valeurs individuelles concernant la place qu'on doit attribuer aux automobiles dans l'environnement urbain. La disponibilité d'une voie permanente de stationnement est considérée comme une façon d'appuyer la vie citadine dans le nouveau quartier et l'interaction entre les résidants et les banlieusards. Des espaces de stationnement supplémentaires seront aménagés au Musée canadien de la guerre.

### **3.2.1.2 Intégration des cyclistes (voie réservée aux bicyclettes ou voie partagée)**

Un répondant a exprimé l'opinion qu'on devrait aménager une voie réservée aux bicyclettes sur le boulevard LeBreton, et un répondant a suggéré que le concept proposé devrait être soumis au comité consultatif de la ville d'Ottawa concernant le cyclisme.

Deux répondants ont mentionné que la voie partagée pourrait être envahie (particulièrement lorsque les conducteurs ouvrent la porte pour quitter leur automobile) puisque la voie de stationnement est très étroite.

## Réponse

La décision de favoriser une voie partagée est basée sur plusieurs considérations, y compris les suivantes :

- l'existence d'alternatives intéressantes au niveau de l'utilisation de la bicyclette (le long de la berge de la rivière et de l'aqueduc) réduit la demande dans le corridor du boulevard LeBreton;
- la présence de butées pour réduire la largeur des passages pour piétons, et l'emprise supplémentaire requise pour aménager des voies réservées aux bicyclettes, causerait un conflit entre cyclistes et piétons pour l'utilisation de l'espace;
- la présence prévisible d'autobus ne permet pas d'aménager une voie réservée entre la voie de circulation et le trottoir.

Pour garantir les conditions les plus sécuritaires possibles, en considérant la voie de stationnement étroite et la possibilité d'envahissement qui a été reconnue, la voie partagée a été conçue en utilisant une largeur de 4,6 mètres, ce qui excède les normes municipales (4 à 4,5 mètres).

### **3.2.1.3 Traversée de la prise d'eau de l'aqueduc (pont à une travée ou pont en arche ou pont à deux travées)**

Aucun des commentaires reçus ne traitait directement de cette question stratégique. L'un des participants à l'exposé public a demandé des renseignements supplémentaires concernant le plan de compensation à élaborer.

## Réponse

Le participant a été informé qu'un plan de compensation est requis pour s'assurer que le projet est compatible avec le principe de « aucune perte nette » appliqué par le Ministère des Pêches et des Océans (MPO).

Des renseignements supplémentaires concernant le plan de compensation sont présentés dans le RÉE ainsi que dans le rapport fédéral. Le MPO est l'Autorité responsable dans le cadre de la procédure fédérale.

#### **3.2.1.4 Intersection du boulevard LeBreton et de la rue Booth (intersection à viaduc ou à niveau)**

Un répondant a exprimé son appui pour l'intersection à niveau proposée entre le boulevard LeBreton et la rue Booth.

Aucun des répondants n'a suggéré de favoriser l'intersection à niveau. Au contraire, l'importance de considérer les piétons dans le nouveau projet d'aménagement (une question soulevée directement ou indirectement par la majorité des répondants) suggère qu'une intersection à deux niveaux aurait suscité une forte opposition.

La préoccupation qui a été réitérée le plus souvent pendant cette phase du processus de consultation (7 répondants) est cependant reliée à l'impact de la construction du boulevard LeBreton sur le volume du trafic routier de la rue Booth. Cet impact potentiel sera causé par les virages entre la rue Booth et le boulevard LeBreton.

#### **Réponse**

La question du trafic routier sur la rue Booth est examinée à la section 2.2.2.

#### **3.2.1.5 Raccordement à l'intersection du pont du Portage et de la rue Wellington (au-dessus du canal de fuite ou au moyen de courbes dos à dos pour éviter le canal de fuite)**

Aucun des commentaires reçus n'a permis de confirmer un appui ou d'exprimer un désaccord avec la recommandation du promoteur d'éviter le canal de fuite en aménageant des courbes dos à dos.

Considérant l'attachement des résidents d'Ottawa pour le canal de fuite qui a été désigné comme un bien patrimonial, on croit que la construction d'un pont aurait suscité une opposition considérable.

### 3.2.2 Développement du transport en commun et du transport non motorisé

L'impression générale qui s'est dégagée pendant les consultations, lors de la période de questions et réponses et dans plusieurs des commentaires écrits, était qu'une majorité de participants soupçonnait le promoteur d'être trop sensible aux besoins des conducteurs de véhicule automobile aux dépens des modes de transport plus respectueux de l'environnement. Sept répondants, chacun de sa façon, ont projeté une vision d'un environnement urbain où des modes de transport plus sains et moins polluants sont utilisés à plus grande échelle et où l'utilisation d'un véhicule automobile personnel constitue l'exception plutôt que la règle.

#### **Réponse**

La Commission de la capitale nationale appuie entièrement l'objectif de réduire l'utilisation de l'automobile par la promotion d'autres modes de transport et par l'application des principes de croissance intelligente dans ses plans d'aménagement urbain.

Le réaménagement des plaines LeBreton implique la démolition de la PO, une chaussée de grande capacité qui ne cadre pas dans un environnement urbain dense, et son remplacement par le boulevard LeBreton, une infrastructure urbaine qui sera partagée entre les résidents, les piétons, les autobus, les cyclistes et les automobiles. Le changement devrait être considéré comme un pas dans la bonne direction.

En limitant davantage la capacité de la chaussée à moins de deux voies de circulation permanentes, il ne serait pas possible de répondre aux exigences minimales. Ceci entraînerait des délais importants pour les conducteurs, alors que le bruit et les

émissions de gaz d'échappement constitueraient un préjudice grave pour les résidants, et ces problèmes ne seraient pas observés seulement aux heures de pointe.

La section 2.2.1 traite de la question du transport en commun futur sur les plaines LeBreton.

### 3.2.3 Préoccupation concernant la congestion de la circulation et l'augmentation du temps de déplacement

Plusieurs participants ont manifesté leur préoccupation concernant la question de la gestion du trafic routier en affirmant que le réaménagement des plaines LeBreton pourrait contribuer à « congestionner » le centre-ville, ce qui engendrerait de la frustration chez les conducteurs et ce qui incommoderait davantage les résidants locaux.

La plupart des commentaires (7 répondants) concernaient expressément les défis relatifs à la circulation qui se posent pour les résidants de la rue Booth. Les résidants de la rue Booth ont exprimé leur frustration pendant la période de questions et réponses à l'occasion de la journée « portes ouvertes » et de l'exposé public. Au sud des plaines LeBreton, la rue Booth est une étroite rue résidentielle dont le débit de circulation des véhicules excède la capacité prévue aux heures de pointe. Les résidants de la rue Booth entretiennent une crainte légitime à l'effet que la circulation produite par le site, ajoutée au volume actuel et combinée à la présence d'une nouvelle intersection sur la rue Booth empirera une situation qui est déjà problématique. Les renseignements présentés dans le rapport de la phase 3 ont amené deux répondants à recommander que la rue Preston soit prolongée aussi tôt que possible afin de réduire la congestion sur la rue Booth. Les suggestions et les commentaires formulés pendant la phase 2 furent généralement réitérés. En outre, un participant a suggéré qu'on consacre des efforts importants à promouvoir les autres modes de transport pour les gens qui travaillent dans le secteur de la rue Carling et qui utilisent la rue Booth.

La principale préoccupation de quatre des répondants était liée à l'accès au centre-ville par les résidents des quartiers ouest. Plusieurs suggestions ont été formulées

concernant les nouveaux raccordements qu'on doit aménager pour offrir un corridor est-ouest alternatif (par la rue Scott).

## **Réponse**

L'analyse du trafic routier a constitué une partie essentielle du processus de planification du réaménagement des plaines LeBreton depuis 1989 dans lequel la Commission de la capitale nationale, la ville d'Ottawa et des consultants spécialisés ont été impliqués. On reconnaît que le réaménagement implique la gestion des volumes actuels de trafic et la planification de la croissance potentielle résultant du développement de la nouvelle communauté. Simultanément, des efforts importants sont consacrés à développer le transport en commun et à promouvoir d'autres moyens de transport.

Les propositions formulées par la Commission de la capitale nationale sont fondées sur des compromis visant à atteindre un équilibre entre les objectifs de qualité de vie des futurs résidents, l'efficacité du réseau routier (en considérant les automobiles, le transport en commun et les bicyclettes) et l'ensemble des préoccupations environnementales qui commandent une densification du cœur du centre-ville conformément aux objectifs de croissance intelligente.

Plusieurs des recommandations concrètes reçues par le promoteur concernant la gestion du trafic routier méritent clairement d'être considérées et d'être examinées plus attentivement. Cependant, la gestion du réseau routier, au-delà de la construction de la nouvelle infrastructure des plaines LeBreton, incombe à la ville d'Ottawa. La ville recevra une copie de ces contributions du public pour considération.

D'autres renseignements spécifiques concernant les problèmes reliés au trafic routier apparaissent à la section 2.2.2.

### **3.2.4 Préoccupations en matière de sécurité**

Les préoccupations en matière de sécurité soulevées lors de l'exposé public de décembre et celles qui ont été mentionnées dans les contributions écrites pendant la phase 3 diffèrent des préoccupations soulevées pendant la phase 2. Pendant la phase

2, il semble que le volume de trafic routier de la PO constituait la principale préoccupation, ce trafic devant éventuellement se retrouver sur le boulevard LeBreton. Les préoccupations en matière de sécurité soulevées pendant la phase 3 sont associées au trafic dans les rues résidentielles du nouveau projet d'aménagement et au trafic sur la rue Booth. Par conséquent, la plupart des suggestions étaient axées sur les moyens d'empêcher les raccourcis vers le nouveau quartier, et tel que déjà souligné, sur les moyens de réduire le volume de trafic sur la rue Booth.

### **Réponse**

Il est possible qu'une partie du trafic circule à travers les plaines LeBreton en utilisant les rues locales comme raccourcis. Il est impossible d'éliminer complètement ce trafic sans restreindre indûment l'accès aux futurs résidents. Cependant, la modélisation détaillée du plan général nous amène à la conclusion que les raccourcis par les rues locales ne constitueront pas une alternative très attrayante pour sauver du temps.

Le problème spécifique de la rue Booth est analysé à la section 2.2.2.

### **3.2.5 Attrait du nouveau boulevard pour les piétons**

La plupart des participants à la journée « portes ouvertes » et à l'exposé public ont exprimé leur préoccupation à l'effet que le boulevard LeBreton ne sera peut-être pas assez attrayant pour les piétons pour les raisons suivantes :

- il est trop large;
- il n'y a pas assez de passages pour piétons;
- il n'y a pas de lien piétonnier adéquat vers les zones attrayantes pour piétons du cœur du centre-ville, tel que la rue Sparks.

### **Réponse**

La largeur du boulevard LeBreton n'est pas considérée comme une contrainte pour l'attrait des piétons. Son emplacement à proximité d'un espace ouvert et du Musée canadien de la guerre offrira une excellente visibilité et permettra une exposition au

soleil pendant l'après-midi. Les butées situées aux intersections où les passages pour piétons sont planifiés permettront de réduire la largeur de ceux-ci.

Des passages pour piétons dotés de feux de signalisation pour piétons seront aménagés aux intersections des rues Preston, Broad, Booth et Lett. La distance entre ces intersections est d'environ 130 mètres (400 pieds). En tous points du boulevard LeBreton, un piéton se trouve à moins de 70 mètres d'un passage pour piétons.

On reconnaît que l'intersection du pont du Portage et de la rue Wellington ne constitue pas une infrastructure attrayante pour les piétons, et qu'à ce moment-ci, elle n'offre pas un accès facile et agréable vers le cœur du centre-ville. Des projets existent pour reconfigurer l'intersection et l'un des objectifs établis est d'améliorer l'accès pour les piétons. Cet aspect dépasse cependant la portée de la présente évaluation.

### 3.2.6 Processus d'attribution d'un nom au boulevard LeBreton

Deux répondants ont souligné le fait qu'il existe déjà une rue LeBreton à Ottawa et ils ont suggéré d'utiliser un autre nom pour le nouveau boulevard.

#### **Réponse**

La réponse apparaît à la Section 2.2.5.

### 3.2.7 Processus de consultation

Un répondant a confirmé qu'il était satisfait de l'exposé public et des dessins présentés par les groupes d'experts, mais il a mentionné qu'il y avait beaucoup trop de texte.

#### **Réponse**

La présentation de la définition du projet, des critères de décision concernant les choix stratégiques et de la description générale des impacts (parmi les autres aspects couverts pendant l'exposé public) ne pouvait pas être facilement adaptée à une présentation graphique.

### 3.2.8 Autres aspects

La plupart des problèmes soulignés dans la présente section ont été soulevés par un seul participant lors du processus de consultation ou ceux-ci dépassent la portée de l'évaluation environnementale du boulevard LeBreton.

#### 3.2.8.1 Le bruit généré par les événements public sur la Commune

Deux répondants se sont dits préoccupés par le fait que les niveaux de bruit générés sur la Commune à l'occasion d'événements publics pourraient devenir irritants pour les futurs résidents des plaines LeBreton et pour les régions voisines.

Une contribution digne de mention a permis de présenter plusieurs suggestions très constructives et très bien illustrées concernant les aspects suivants :

- la conception d'un système sonore approprié pour les événements publics;
- la conception d'écrans acoustiques installés sur le périmètre de la Commune;
- les exigences concernant les matériaux, l'orientation des fenêtres et le profil de la façade des immeubles construits sur le boulevard LeBreton pour minimiser l'écho.

#### Réponse

La réponse apparaît à la Section 2.2.8.1.

#### 3.2.8.2 Prolongement de la rue Bronson

Un répondant a suggéré de prolonger la rue Bronson jusqu'au pont du Portage pour faciliter les déplacements entre la région de Gatineau et l'aéroport international d'Ottawa, ce qui réduirait le trafic sur les rues résidentielles.

## Réponse

Le prolongement de la rue Bronson dépasse la portée de la présente évaluation et celui-ci n'est pas planifié à court ou moyen terme.

### 3.2.8.3 Complexes d'habitation

Deux répondants ont posé des questions concernant la construction de futurs quartiers résidentiels dans les zones situées au sud du boulevard LeBreton, en s'informant plus précisément sur les logements à prix modique. On a souligné l'importance de s'assurer que la nouvelle région offrira de nouveaux logements aux familles appartenant à des groupes de revenus différents.

Deux répondants se sont dits déçus du fait que les immeubles apparaissant dans les plans conceptuels d'aménagement et dans les vues artistiques du boulevard LeBreton n'étaient pas attrayants sur le plan architectural. Un répondant a suggéré de s'assurer que les nouveaux immeubles seront dotés d'un toit vert afin de compenser pour les espaces verts éliminés lors de la réalisation de ce projet d'aménagement.

## Réponse

Le plan des plaines LeBreton prévoit la construction d'environ 2 500 logements, y compris approximativement 625 logements qui seraient spécifiquement réservés aux familles à faible revenu.

Le style des immeubles présentés dans le plan d'aménagement et dans les vues artistiques est uniquement conceptuel. Les lots situés au sud du boulevard LeBreton seront aménagés conformément au plan d'utilisation des terrains et conformément aux autres règlements municipaux. Cependant, les informations concernant le concept des futurs immeubles ne sont pas disponibles.

#### **3.2.8.4 Nom des rues du quartier**

Un répondant s'est dit déçu des noms de rue proposés pour les plaines LeBreton, et il a formulé les suggestions suivantes :

- Le Musée canadien de la guerre ne devrait pas être situé sur une rue dont le nom rappelle celui d'un état américain (Oregon);
- La rue Ottawa ne devrait pas être une rue locale sans importance.

#### **Réponse**

Les noms de rue proposés sont les noms qui existaient avant la désaffectation des bâtiments et de l'infrastructure des plaines LeBreton pendant les années 1960. La ville d'Ottawa a été informée de ces préoccupations puisque celle-ci est responsable de la toponymie des rues (ou des changements de nom).

#### **3.2.8.5 Trafic généré pendant la construction**

Un répondant a demandé au promoteur de s'assurer que toutes les normes antipollution et que toutes les mesures d'atténuation soulignées dans le rapport de la phase 3 concernant les camions et la machinerie exploitée sur le site seront appliquées dans leur intégralité.

#### **Réponse**

Les représentants de l'ingénieur-conseil surveillent les travaux des entrepreneurs. Ils sont toujours présents sur le chantier et ils font rapport de tout écart par rapport aux procédures applicables. Les méthodes d'atténuation mentionnées dans le rapport d'évaluation environnementale font partie de l'entente contractuelle concernant les travaux de l'entrepreneur.

### **3.2.8.6 Voies cyclables sur les plaines LeBreton**

Quatre répondants se sont dits déçus du fait que la rue Booth n'offre pas une voie cyclable routière réservée. Un répondant a spécifiquement exigé qu'on prenne les mesures nécessaires pour éviter la fermeture des voies cyclables existantes aménagées sur les plaines.

#### **Réponse**

Lorsque la rue Booth aura été réaménagée, celle-ci offrira une voie partagée beaucoup plus large que la voie existante, ce qui améliorera la sécurité des cyclistes.

On ne prévoit pas la fermeture complète des voies cyclables et des sentiers récréatifs sur les plaines LeBreton pendant la réalisation du projet d'infrastructures et de réhabilitation. Un déplacement temporaire pourrait être nécessaire lorsqu'on décontaminera les lots situés au sud du boulevard LeBreton.

### **3.2.8.7 Sites d'enfouissement**

Un participant à l'exposé public a mentionné que la méthode de réhabilitation du sol généralement utilisée sur les plaines LeBreton (excavation, ségrégation, réutilisation et/ou élimination) consistaient à déplacer les contaminants au lieu de les traiter.

#### **Réponse**

Le sol des plaines LeBreton doit être compatible avec l'utilisation proposée des terrains. On doit décontaminer complètement le sol aux endroits proposés pour les ensembles résidentiels et commerciaux considérant qu'il est nécessaire de procéder à des excavations pour aménager les bâtiments et les services publics.

On devra transporter le sol contaminé vers des sites d'enfouissement approuvés. On reconnaît que le volume de sol contaminé qui sera généré dans le cadre du projet d'infrastructures et de réhabilitation des plaines LeBreton est important. On estime que

le volume de sol à éliminer atteindra de 330 000 à 400 000 mètres cubes (cette estimation pourrait être révisée lorsque les stratégies de réhabilitation du block V et du parc Riverfront seront élaborées), ce qui représente entre 4,5 et 5,5% de la capacité résiduelle des sites d'enfouissement approuvés par le Ministère de l'Environnement dans la région d'Ottawa.

On réduit ce volume en séparant les matériaux excavés (pour en extraire les roches, les grosses pierre et le sol non contaminé).

Un certain volume de sol contaminé sera laissé sur place dans les secteurs où l'utilisation proposée des terrains le permet (soit le parc Riverfront et la Commune), sous réserve d'une évaluation complète des risques (selon la méthode 3 du CCME) pour confirmer que les contaminants ne constituent pas un danger pour les humains ou pour l'environnement et pour confirmer que les mesures adéquates d'atténuation et de confinement ont été prises.

#### **3.2.8.8 Bibliothèque publique**

Deux répondants ont demandé si la bibliothèque publique serait située sur les plaines LeBreton.

#### **Réponse**

Aucun renseignement n'est disponible à ce moment-ci concernant la décision de construire une bibliothèque publique sur les plaines. Cependant, le plan d'utilisation des terrains n'exclut pas cette éventualité.

### **3.3 Conclusion du processus de consultation**

La gestion du trafic routier constituait la préoccupation dominante des participants au processus de consultation. On a clairement observé deux tendances divergentes :

- Plusieurs répondants ont tenu un discours environnemental holistique, encourageant le promoteur à promouvoir une vision du développement urbain basé sur une croissance intelligente, favorisant fortement les modes de transport respectueux de l'environnement, et décourageant fortement l'utilisation des véhicules automobiles. La dernière recommandation impliquerait une réduction du nombre de voies de circulation utilisées par les véhicules automobiles personnels.
- D'autres répondants se sont dits très préoccupés par la proposition de réduire la capacité du réseau routier, couplé à une augmentation éventuelle de la demande de voies de circulation supplémentaires suite à de nouveaux aménagements sur les plaines LeBreton.

En guise de conclusion suite à l'examen des commentaires formulés par les organismes et par le public, la Commission de la capitale nationale est toujours convaincue que le concept proposé constitue une réponse équilibrée à ces préoccupations légitimes.

La situation particulière des résidents de la rue Booth n'est pas causée principalement par le projet d'aménagement des plaines LeBreton. Cependant, on reconnaît que la construction du boulevard LeBreton pourrait engendrer une légère augmentation des volumes de trafic sur la rue Booth. Cette augmentation, même si elle est très faible, soulèvera des préoccupations importantes puisque les conditions actuelles sont déjà problématiques. La ville d'Ottawa s'est engagée à traiter ce problème en 2003.

## **SOUS-ANNEXES DE L'ANNEXE 2**

**Sous-annexe 2-A**

**Lettre d'invitation des organismes**

**Sous-annexe 2-B**

**Réponses des organismes à la lettre  
d'invitation**

**Sous-annexe 2-C**

**Avis public (Premier point de contact)**

**Sous-annexe 2-D**

**Commentaires des organismes (Premier  
point de contact)**

**Sous-annexe 2-E**

**Panneaux présentés à la journée « portes  
ouvertes » (Premier point de contact)**

**Sous-annexe 2-F**

**Commentaires et réponses du public**

**(Premier point de contact)**

**Sous-annexe 2-G**

**Avis public (Deuxième point de contact)**

**Sous-annexe 2-H**

**Commentaires des organismes (Deuxième  
point de contact)**

## **Sous-annexe 2-I**

**Panneaux présentés à la journée « portes  
ouvertes » (Deuxième point de contact)**

**Sous-annexe 2-J**

**Commentaires et réponses du public**

**(Deuxième point de contact)**

**Sous-annexe 2-K**

**Notes prises lors de l'exposé public  
(Deuxième point de contact)**

Nom du document : REE Annexe 2 Rapport de consultation.doc  
Dossier : G:\048\480000-LeBreton\Service  
068\Ca\Nicolas\LeBreton Boulevard\Consultation Report\français  
Modèle : C:\WINDOWS\Application  
Data\Microsoft\Modèles\Normal.dot  
Titre : 1  
Sujet :  
Auteur : ..  
Mots clés :  
Commentaires :  
Date de création : 20033-27 10:22  
N° de révision : 41  
Dernier enregistr. le : 20034-04 15:38  
Dernier enregistrement par : Nicolas Tremblay  
Temps total d'édition :252 Minutes  
Dernière impression sur : 20034-10 16:36  
Tel qu'à la dernière impression  
Nombre de pages : 66  
Nombre de mots : 14 454 (approx.)  
Nombre de caractères : 82 391 (approx.)