

Commission de la capitale nationale

Reconstruction de la rue Booth

Rapport de consultation publique

Novembre 2002
Dossier no. 480000.390

Commission de la capitale nationale

Reconstruction de la rue Booth

Dossier no. 480000.390

Préparé par :

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

Révisé par :

Ghyslain Pothier, M. Env.,
EESA

Dessau-Soprin inc.

885, Boul. de la Carrière

Hull, Québec, J8Y 6S6

tél.: (819) 770-6832

Fax: (819) 778-3786

e-mail : enviro@dessausoprin.com

site web : www.dessausoprin.com

novembre 2002

Dossier no. 480000.390

1 INTRODUCTION

La Commission de la capitale nationale propose un réaménagement de la région des plaines LeBreton de la ville d'Ottawa prévoyant des logements, des locaux de travail et des espaces ouverts. Ceci implique une série d'activités de construction et de rémédiation des terrains. Une de ces activités la reconstruction de la rue Booth afin d'assurer la décontamination des sols sous-jacent dans l'emprise proposée, la mise en place des services souterrains, améliorer les conditions de circulation véhiculaire et d'assurer l'aménagement paysager des abords de la rue.

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

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

2. OBJECTIF DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

Bien que la commission de la capitale nationale (CCN) ne soit pas tenue par la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) d'entreprendre l'évaluation environnementale de la reconstruction de la rue Booth, elle s'est engagée, dans sa politique interne, à adhérer à l'esprit de la LCEE relativement aux évaluations environnementales de projets devant être réalisés sur ses terres. Au sein de la LCEE et de ses règlements (incluant ses amendements DORS/99-436), la réhabilitation de terrains contaminés au Canada est considéré comme un projet au sens de la loi. Comme la restauration proposée pour la rue Booth n'est pas identifié dans le Règlement sur la liste d'étude approfondie DORS/94-638, une évaluation préalable est nécessaire. La consultation publique est une partie essentielle du processus d'évaluation environnementale fédérale, en vertu des articles 16(1)(c) et 18(3) de la *LCÉE*.

Les membres du public ont été invités à partager leurs commentaires sur ce projet, ainsi que sur le rapport d'évaluation environnementale préalable.

3. FORMAT DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

Le public fut invité à une soirée d'information le 25 septembre dernier, à l'aréna Tom Brown à Ottawa. Entre le 23 septembre et le 7 octobre, des copies du rapport d'évaluation environnementale préliminaire ont été mises à la disposition du public aux endroits suivants :

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

Le rapport a également été publié sur le site web de la CCN entre le 20 septembre et le 7 octobre, 2002. Les sections suivantes résument les commentaires émis par le public lors de la soirée d'information ainsi que les commentaires recueillis par la CCN suite à cette soirée.

4. RÉSUMÉ DES COMMENTAIRES REÇUS

Dix-sept personnes ont écrit, transmis ou émis leurs commentaires depuis la soirée d'information. Ces commentaires sont principalement axés sur les questions de la gestion du trafic local et sur la gestion du réseau piétonnier et cyclable.

4.1. COMMENTAIRES EN RAPPORT AVEC LA RECONSTRUCTION DE LA RUE BOOTH

Les commentaires spécifiques au projet de la rue Booth concerne essentiellement les questions liées à la gestion du trafic et l'utilisation d'arbres dans l'aménagement de ses abords.

4.1.1 Gestion du trafic

Commentaires et questions :

- Il est bon que le nombre de voies sur la rue Booth reste à 4 car le secteur ne peut supporter une augmentation additionnelle de trafic.
- Il est bon que les virages à gauche soient limités à celui depuis la rue Booth direction sud sur le future boulevard LeBreton direction est.
- Sur quelles bases peut-on affirmer que les impacts de ce projet seront négligeables en ce qui a trait au trafic?
- Les études de trafic ne tiennent pas compte de la période de pointe de 3h00 à 4h00 de l'après-midi qui est la plus critique pour la rue Booth.
- La création d'une intersection entre le détour de la Promenade des Outaouais et la rue Booth aura des conséquences négatives sur le trafic du secteur environnant.
- L'interdiction de réaliser des virages à droite ou à gauche au niveau de la nouvelle intersection entre le détour de la Promenade des Outaouais et la rue Booth ne permettra pas d'empêcher l'augmentation du trafic sur la rue Booth.
- Assurer un design du nouvel intersection qui rendra difficile tout virage sur la rue Booth (ex. rayon de courbure serré, bordure surélevée, etc.).
- Puisque la rue Oregon desservira le Musée de la Guerre, y aura-t-il des feux de circulation sur la rue Booth afin de permettre l'accès au musée? Il semble que la

présence de deux feux de signalisation si rapprochés sur la rue Booth pourrait être la source de problème (soit Booth/Oregon et Booth/ LeBreton Boulevard).

Réponse :

L'attribution d'un niveau d'impact résiduel négligeable aux effets du projet sur le trafic local s'appuie sur des études exhaustives de trafic réalisées par des ingénieurs spécialisés en circulation de Dessau-Soprin. Ayant révisé les commentaires du public, la CCN a également mandaté Delcan de fournir une évaluation indépendante de l'impact de la nouvelle intersection sur le trafic de la rue Booth. Un memorandum technique fourni par Delcan démontre que, même en utilisant un outil différent d'analyse et les pires scénarios de trafic, il n'y aura pas d'impact notable causé par l'intersection additionnelle, soit sur la circulation ou sur la longueur de la file d'attentes au sud de Albert. Ces études tiennent compte de la période de pointe de 3h00 à 4h00 de l'après-midi pour la rue Booth.

Les résultats de ces études montrent effectivement que la création d'un nouvel intersection entre la rue Booth et le détour de la Promenade des Outaouais et plus tard avec le futur Boulevard LeBreton aura des conséquences négligeables sur le trafic dans la mesure où les mesures d'atténuation proposées sont appliquées.

Il n'y aura pas de feux de signalisation au niveau de l'intersection des rues Booth et Oregon. Seul les virages à droite depuis la rue Booth, direction sud sur la rue Oregon direction ouest et depuis la rue Oregon, direction est sur la rue Booth direction sud seront permis. L'accès principal au musée de la Guerre s'effectuera via la rue Preston qui sera prolongée jusqu'à la rue Oregon. Des feux de circulation au niveau de l'intersection entre le Boulevard LeBreton et la rue Preston faciliteront l'accès au musée.

4.1.2 Aménagement paysager

Commentaires et questions :

- Il est encourageant de constater qu'on reconnaît enfin l'importance des arbres en milieu urbain ainsi que le montre l'aménagement paysager des abords de la rue Booth.
- La vue en coupe de la rue Booth présentée à l'annexe 1, pièce 8a ne correspond pas à la description des aménagements paysagers proposés dans la section 5.6.9 du rapport.
- On ne mentionne pas si l'aménagement paysager proposé pour cette section de la rue Booth sera également appliqué pour le reste de cette rue et pour les autres rues des Plaines LeBreton.

Réponse

Un des objectifs de la reconstruction de la rue Booth est d'améliorer l'esthétique du secteur et l'utilisation de la végétation, notamment des arbres, est essentielle à l'atteinte de ce but.

La raison de l'existence d'une différence entre l'information présentée dans le texte et sur celle présentée sur la vue en coupe est due au fait que l'ultime mise à jour des informations relatives aux aménagements paysagers n'avaient pas encore été intégrée sur les vues en coupe de la rue Booth au moment de présenter le rapport d'évaluation environnementale. L'aménagement paysager proposé pour la rue Booth est celui décrit dans la section 5.6.9 du rapport.

L'aménagement paysager pour le reste de la rue Booth et pour les autres rues sera ou a été présenté au sein d'autres rapports d'évaluation environnementale couvrant ces secteurs. Toutefois, il faut mentionner que l'aménagement paysager des Plaines LeBreton est basé sur un concept global et que les aménagements spécifiques aux rues doivent suivre les lignes directrices de ce concept.

4.2 COMMENTAIRES À L'EXTÉRIEUR DE LA PORTÉE DE LA RECONSTRUCTION DE LA RUE BOOTH

Les commentaires à l'extérieur de la portée immédiate de la reconstruction de la rue Booth sont nombreux et concernent les aspects suivants : la gestion du trafic, la gestion du réseau piétonniers et cyclables, le Musée de la Guerre du Canada, le boulevard LeBreton, le développement des Plaines LeBreton, le terrain de camping, le transport en commun, la sécurité des résidents de la rue Booth au sud de la rue Albert, coûts pour les propriétaires actuels, les effets du projet sur la santé, les aspects historiques et patrimoniaux, la végétation dans le secteur du parc riverain, les impacts sonores et les problèmes de poussières liés au projet.

4.2.1 Gestion du trafic

Commentaires et questions :

- Il est intéressant de constater qu'on considère limiter le trafic nord-sud sur la rue Booth au sud de la rue Albert et même de fermer la rue Booth au sud de la rue Albert.
- Il serait intéressant de considérer la possibilité de rediriger la circulation empruntant actuellement la rue Booth pour se diriger vers Gatineau, sur la rue Preston et de lui permettre de tourner à gauche sur Booth en direction nord via le future Boulevard. Cela atténuerait le trafic sur la rue Albert.
- Envisager la possibilité d'accéder à l'autoroute 417 via la rue Preston ou la rue Rochester.
- Favoriser les transports publics, la bicyclette et les corridors piétonniers dans le but de réduire le trafic sur la rue Booth et sur les rues du secteurs. Envisager des incitatifs financiers pour encourager ces moyens de locomotion.

Réponse

Les options présentées comme de potentielles mesures d'atténuation aux problèmes de trafic sur la rue Booth au sud de la rue Albert ne sont que des suggestions et doivent faire l'objet d'une approbation par la ville.

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

La planification du transit est une responsabilité de la Ville. Celle-ci a initié et complété une étude à cet effet. Les rues sont conçues pour accommoder le transport en commun, mais la ville doit déterminer ses besoins. En ce qui a trait aux cyclistes et aux piétons, un réseau de sentier est planifié pour répondre à leurs besoins. Le design de ces infrastructures s'appuiera sur les standards municipaux, provinciaux et fédéraux.

4.2.2 Le réseau piétonnier et cyclable

Commentaires et questions :

- Améliorer la visibilité et l'emprise des pistes cyclables au niveau des rues et des intersections.
- Éviter l'aménagement de pistes cyclables dans les voies de roulement des rues.
- Y a-t-il un plan de gestion des piétons et des cyclistes?
- Contrairement à ce qui est mentionné dans l'étude, le sentier longeant la rivières des Outaouais n'est pas seulement récréatif mais sert également de voie de transit entre les aires résidentielles et le centre-ville pour les travailleurs utilisant leur vélo comme moyen de transport.

Réponse

Le design des sentiers pédestres et cyclistes s'appuiera sur les lignes directrices et les standards municipaux, provinciaux et fédéraux.

Un plan de gestion des réseaux cyclistes et piétonniers a été préparé et soumis à la ville de Ottawa. Une approbation finale de la ville est attendue avant la publication officielle

de ce plan de gestion. Toutefois, ce qui suit présente les grandes orientations de ce plan et les actions réalisées ou à venir à court terme.

Le sentier récréatif poursuivra son tracé existant sur le bord de l'eau, au-dessus du *inlet* en utilisant une partie du pont existant, autour du musée, croisera Booth aux lumières au sud du pont des Chaudières, pour se poursuivre vers l'est au-delà du restaurant Mill et rejoindre le sentier au pied de la colline parlementaire ou vers l'intersection Wellington/du Portage. À long terme, lorsque le Transitway passera à un niveau inférieure à celui de la rue Booth, un autre sentier continuera vers l'est depuis la rive de la rivière des Outaouais. Il passera sous la Promenade des Outaouais au niveau de l'ancienne sortie du Transitway, suivra les rives nord et sud de l'aqueduc ouvert et passera sous la rue Booth pour poursuivre vers l'est jusqu'au pont Pooley's. Il se branchera alors au réseau existant reliant le secteur de la rue Wellington.

4.2.3 Musée de la Guerre du Canada

Commentaires et questions :

- S'étonne des sommes dépensées pour un musée qui glorifie la guerre.
- Veut voir les plans d'implantation finaux du musée et le plan de gestion des autobus ainsi que leurs aires de stationnement.

Réponse

Le musée canadien de la Guerre est un projet distinct qui n'est pas sous la responsabilité de la CCN. Pour toute information ou commentaire en rapport à ce projet, il faut contacter le musée via leur site web (www.warmuseum.com).

4.2.4 Le futur Boulevard LeBreton

Commentaires et questions :

- Pourquoi le nom de Promenade des Outaouais n'est-il pas maintenu pour ce futur boulevard afin d'éviter qu'en l'espace de 1 km il y ait trois changements de nom?

- Il y a déjà une rue LeBreton dans le quartier, il risque d'y avoir confusion entre celle-ci et le future boulevard (ex. pour le 911).

Réponse

Les problèmes potentiels relatifs à l'appellation du réseau routier seront étudiés par la ville et la CCN. Tout risque de confusion sera atténué.

4.2.5 Re-développement des Plaines LeBreton

Commentaires et questions :

- Il ne faut pas envisager la construction de maisons unifamiliales sur le sites des Plaines LeBreton en raison de la présence de la contamination. Des édifices à logements pourraient être envisagés.
- Est-ce que le concept de topographie onduleuse pour l'aire Commune assurera que les gens assistants aux concerts pourront effectivement voir la scène?
- Pourquoi les plus récents plans montrent-ils la rue Preston traversant l'aire Commune jusqu'au musée? Cette idée avait été abandonnée précédemment.

Réponse

L'ensemble des secteurs où des développements résidentiels ou commerciaux sont prévus seront entièrement décontaminés dans les limites des standards les plus sévères du Conseil Canadien des Ministres de l'Environnement (CCME) et du MEO. Il seront remblayés à l'aide de sols propres respectant les critères les plus sévères entre ceux des gouvernements fédéral et provincial (Ontario). Ces terrains, au moment de leur développement, ne constitueront aucun risque pour la santé et la sécurité des ouvriers et des futurs occupants.

Le concept d'aménagement de l'aire commune est toujours en développement, mais les usages futures de ce site seront pris en considération.

La rue Preston ne traverse pas l'aire Commune jusqu'au musée, elle bordera le côté ouest de l'aire Commune et reliera l'extrémité ouest de la rue Oregon. La rue Preston deviendra le principal accès au musée.

4.2.6 Le terrain de camping

Commentaires et questions

- Est-ce que le camping sera maintenu en place?

Réponse

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

4.2.7 Transport en commun

Commentaires et questions :

- Prévoir un ou des trajets d'autobus qui relieront les Plaines LeBreton avec le centre-ville.
- Favoriser les transports publics, la bicyclette et les corridors piétonniers dans le but de réduire le trafic sur la rue Booth et sur les rues du secteurs. Envisager des incitatifs financiers pour encourager ces moyens de locomotion.

Réponse

La planification du transit est une responsabilité de la Ville. Celle-ci a initié et complété une étude à cet effet. Les rues sont conçues pour accommoder le transport en commun, mais la ville doit déterminer ses besoins.

4.2.8 Sécurité des résidents locaux

Commentaires et questions :

- Une petite fille de 9 ans est morte lors d'un accident de la circulation au coin des rues Somerset et Booth. Il faut assurer la sécurité des enfants qui habitent sur la rue Booth au sud de la rue Albert.

Réponse :

La CCN et la ville sont conscientes et réceptives au niveau actuel de congestion à cette intersection. Les impacts du boulevard LeBreton proposé sur la rue Booth seront étudiés en détails par les experts en transport lors du design et de l'évaluation environnementale du boulevard LeBreton afin d'améliorer la sécurité des résidents, des piétons, des cyclistes et des conducteurs.

4.2.9 Coût pour les propriétaires actuels

Commentaires et questions :

- L'augmentation du trafic sur la rue Booth au sud de la rue Albert va entraîner des coûts pour les propriétaires résidant actuellement sur ce tronçon de rue (dépréciation de la valeur des maisons).

Réponse :

La CCN et la ville sont conscientes et réceptives au niveau actuel de congestion à cette intersection. Les impacts sur le trafic local engendré par le boulevard LeBreton proposé sur la rue Booth seront étudiés en détails par les experts en transport lors du design et de l'évaluation environnementale du boulevard LeBreton.

4.2.10 Effets sur la santé

Commentaires et questions :

- Une étude épidémiologique devrait être réalisée afin de supporter l’assertion que la décontamination du site éliminera les effets potentiels sur la santé humaine.

Réponse :

Les secteurs décontaminés le seront de façon à ce qu’ils respectent les plus sévères des critères du MEO et du CCME. Pour les secteurs qui ne seront pas décontaminés, une analyse de risque exhaustive est en voie de réalisation. Cette étude évalue tous les risques potentiels d’exposition et propose des mesures à mettre en place afin d’assurer que ces contaminants soient entièrement isolés de la surface et qu’ils ne puissent migrer latéralement via les mouvements de l’eau souterraine.

4.2.11 Les aspects historiques et patrimoniaux

Commentaires et questions :

- Contrairement à ce qui est véhiculé dans les rapports d’évaluation environnementale, les Plaines LeBreton n’étaient pas seulement un secteur industriel, mais également résidentiel.
- Le Pont Ferroviaire Canada Central permettant la traversée de l’aqueduc ouvert dans l’axe de la rue Preston n’est pas identifiés dans les éléments patrimoniaux alors qu’il fait l’objet d’une protection par la ville de Ottawa.

Réponses :

Une correction a été apporté au fait que le secteur des Plaines était autrefois un secteur industriel et résidentiel.

Après vérification auprès de la ville, il semble qu’il faille considérer l’ensemble du corridor de l’aqueduc entre le Inlet et le canal de fuite comme ayant une protection pour sa valeur patrimonial. Cela a été modifié dans le rapport final et le serad pour les rapports à venir.

4.2.12 Aménagements paysagers

Commentaires et questions :

- L'aménagement paysager prévu pour le secteur riverain de la rivière des Outaouais et pour l'aire commune devra inclure une addition significative au couvert forestier urbain.

Réponse :

Un des objectifs de l'aménagement paysager de ce secteur des Plaines LeBreton est le rétablissement d'un couvert végétal naturel sur les rives de la rivière des Outaouais, favorisant les espèces indigènes à la région. De plus, une importante plantation d'arbres est prévue sur le pourtour de l'aire commune.

4.2.13 Impacts sonores

Commentaires et questions :

- Les festivals passés où de la musique en plein air était jouée ont fréquemment engendrés de nombreuses plaintes de la part des résidents riverains de la ville de Gatineau car le son voyage très bien au-dessus de la rivière.

Réponse :

La CCN va initier des études d'impacts sonores afin de déterminer les effets potentiels du bruit généré au niveau des Plaines LeBreton sur les résidents riverains de Gatineau, Québec.

4.2.14 Gestion de la poussière

Commentaires et questions :

- Une augmentation de la poussière sur l'arrière des maisons riveraines du côté de Gatineau situées vis-à-vis le projet a été observée. L'Association des citoyens

pour la protection des rives de l'Outaouais pense qu'elle provient des travaux réalisés sur les plaines LeBreton. Cette association s'inquiète du fait que cette poussière pourrait être contaminée.

Réponse :

Les conditions de qualité de l'air sont actuellement étroitement surveillée par une firme indépendante, soit la compagnie Senes. Deux stations de surveillance sont actuellement installées à des endroits fixes, soit près du périmètre du chantier. Cet endroit sera choisi en fonction des critères principaux suivants :

- la capacité de fournir de l'information sur les conditions amont et aval du site par rapport aux vents dominants ;
- l'exposition au chantier;
- l'alimentation électrique.

Ces deux stations sont présentement localisées respectivement près du bassin de sédimentation (Bloc M) et à l'extrémité est de l'aire des travaux, soit près du Pooley's Bridge. Il faut également noter que des stations d'échantillonnage portatives sont également utilisées pour la réalisation d'échantillonnage aléatoire sur le site. Cela permet une meilleure compréhension des mouvements de la poussière et la réalisation d'un suivi durant les conditions changeantes de vent.

Il faut mentionner que les vents dominants dans le secteur des Plaines LeBreton souffle du nord-ouest vers le sud-est, provenant donc principalement du côté québécois de la rivières des Outaouais. La poussière générée sur le site devrait donc voyager vers le sud-est, soit vers l'intérieure de la ville de Ottawa.

Toutes les mesures de contrôle nécessaires pour réduire au minimum les émissions de poussière produites par toutes et chacune des activités associées à l'excavation, au tamisage et à la ségrégation sont mise en œuvre, afin de se conformer à la politique de la ville et du MEO en matière de contrôle de la poussière. Les mesures de contrôle de la poussière sont :

- i) instruire les ouvriers sur les méthodes de contrôle de la poussière;
- ii) ajuster les activités d'excavation et de manipulation du sol de manière à réduire au minimum les émissions de poussière;

- iii) utiliser des techniques d'élimination des poussières, dont le chlorure de calcium (CaCl_2), la mousse biodégradable selon les besoins;
- iv) installer une bâche sur les camions de transport;
- v) surveillance mécanique et visuelle des émissions de poussière et application de mesures d'élimination des poussières, selon les besoins;
- vi) surveiller le régime des vents et ajuster ou interrompre les activités d'excavation, de manèment ou de transport des sols, selon les besoins;
- vii) répondre aux plaintes du public relatives à la poussière et prendre les mesures nécessaires pour mieux contrôler la poussière;
- viii) fournir, et toujours avoir à sa disposition, de l'équipement d'élimination de la poussière afin de pouvoir contrôler et prévenir ses émissions.