

~~Commission de la capitale nationale~~
~~de la capitale nationale~~

CP3110-17

Le concept de remise en valeur des Plaines LeBreton



demande de modifications aux Plans directeurs de la Ville d'Ottawa et de la MROC

préparée par la Commission de la capitale nationale

Janvier 1997

NCC
1997
#1f

68387



National Capital Commission
Commission de la capitale nationale

Client: *MINOR*

Scan / Copies

SEP 25 2014

Print Shop / Imprimerie

NCC / CCN



Table des matières

Section	page
Lexique	(1)
Introduction	1
1.0 LES ANTÉCÉDENTS	3
1.1 L'histoire des Plaines LeBreton	3
2.0 LES CARACTÉRISTIQUES DE L'EMPLACEMENT	5
2.1 L'emplacement du Site	5
2.2 Le bien-fonds	5
2.3 Les utilisations actuelles du Site	5
2.4 Les caractéristiques de la communauté adjacente	11
2.5 Le patrimoine	12
3.0 CADRE ENVIRONNEMENTAL	13
3.1 Géologie et topographie	13
3.2 Les eaux de surface et les eaux souterraines	13
3.3 La contamination du sol et de l'eau souterraine	17
3.4 L'inventaire botanique	21
3.5 L'inventaire de la faune	23
3.6 L'inventaire aquatique	24
4.0 LE CONTEXTE DE PLANIFICATION	27
4.1 Le schéma d'aménagement des terrains fédéraux	27
4.2 Le Plan directeur régional	28
4.3 Le Plan directeur de la Ville d'Ottawa	29
4.4 Les règlements municipaux de zonage	30
4.4.1 Le règlement municipal de zonage Z-2K	30
4.4.2 Le règlement municipal de zonage 2020	31
5.0 LES SERVICES EXISTANTS	33
5.1 La station de pompage de la rue Fleet et les aqueducs	33
5.2 Le réseau combiné d'égouts sanitaires et d'eaux pluviales	33

5.3	Les services de distribution d'eau potable et d'évacuation des effluents	33
5.4	Les services publics	34
5.5	Les transports	34
5.5.1	Les routes	34
5.5.2	Les ponts	35
5.5.3	Le Transitway	35
5.5.4	Les sentiers récréatifs	36
6.0	CONCEPT DE MISE EN VALEUR DES PLAINES LEBRETON - LE PROCESSUS DE PLANIFICATION	37
6.1	L'élaboration des concepts	37
6.1.1	Cinq concepts différents	37
6.1.2	Les étapes de la sélection du meilleur concept	37
6.2	Les principales caractéristiques du concept choisi	38
6.2.1	Les espaces publics	38
6.2.2	Le logement	39
6.2.3	Les espaces pour bureaux et commerces de détail	39
6.2.4	Le développement culturel et institutionnel	40
6.2.5	Le réalignement de certaines routes	40
6.2.6	Le réalignement du Transitway	41
6.3	L'entente foncière	41
7.0	NOUVELLE COLLECTIVITÉ DES PLAINES LEBRETON - LE PLAN	43
7.1	Introduction	43
7.2	Les utilisations du sol	44
7.3	Les utilisations à des fins d'espaces publics	47
7.3.1	Les espaces verts riverains	48
7.3.2	Les grands espaces verts	49
7.3.2.1	Le parc de la capitale (« La Plaine »)	49
7.3.2.2	Le parc de quartier (parc municipal)	50
7.3.2.3	Les réserves d'espaces verts	50
7.4	Les utilisations à des fins culturelles/institutionnelles	50
7.5	Les utilisations à des fins mixtes	51
7.6	Les utilisations destinées à la construction résidentielle	52
7.7	Les services et installations à caractère social et communautaire	53
7.8	Le système de transports	55
7.8.1	La circulation piétonnière	55
7.8.2	Le cyclisme	55
7.8.3	Le transport en commun	56
7.8.4	Le réseau routier	58

7.9	Les impacts sur la circulation et les phases d'aménagement	61
7.10	Les infrastructures	69
	7.10.1 Les services sanitaires	70
	7.10.2 Les eaux pluviales	75
	7.10.3 L'approvisionnement en eau potable	75
7.11	Les phases d'aménagement	76
	7.11.1 Le développement immobilier	79
	7.11.2 Les routes	80
	7.11.3 Le <i>Transitway</i>	81
	7.11.4 Les canalisations	82
	7.11.5 L'amélioration des espaces publics et des biens patrimoniaux	83
	7.11.6 Transferts de terrain (« Entente cadre sur la structure foncière des Plaines Le Breton »)	83
8.0	ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES	85
8.1	Introduction	85
8.2	La méthodologie	86
8.3	Les incidences anticipées et les mesures d'atténuation recommandées	89
	8.3.1 Les facteurs écologiques	89
	8.3.2 L'utilisation des sols	91
	8.3.2.1 Les utilisations à des fins d'espaces verts	91
	8.3.2.2 Les utilisations à des fins résidentielles	92
	8.3.2.3 Les aménagements à des fins d'utilisations mixtes	92
	8.3.2.4 Les utilisations à des fins culturelles/institutionnelles	93
	8.3.3 Les canalisations	93
	8.3.3.1 Le système d'égouts et d'eau potable	94
	8.3.3.2 La gestion des eaux pluviales	94
	8.3.4 Le transport et la circulation	96
	8.3.4.1 La circulation cycliste et piétonnière	96
	8.3.4.2 Le transport en commun	97
	8.3.4.3 Le réseau routier	98
	8.3.5 L'environnement socio-économique	99
	8.3.6 La contamination des sols et des eaux souterraines	101
	8.3.7 Les aspects patrimoniaux et archéologiques	105
8.4	Le suivi	106
8.5	Conclusion	107
9.0	MODIFICATIONS AU PLAN DIRECTEUR RÉGIONAL	109
9.1	Introduction	109
9.2	Object des modifications	109
9.3	Détails des modifications au Plan directeur régional	109

9.3.1	Modifications dans les annexes	109
9.3.2	Objectifs et politiques	110
10.0	MODIFICATIONS AU PLAN DIRECTEUR DE LA VILLE D'OTTAWA	115
10.1	Introduction	115
10.2	Objet de ces modifications	115
10.3	Détails des modifications au Plan directeur de la Ville d'Ottawa	115
10.3.1	Modifications au Plan	115
10.3.2	Modifications rédactionnelles au Plan directeur et au Plan de politique secondaire	116
1.11	Les Plaines LeBreton	116
1.11.1	Regards sur l'avenir	116
1.11.2	Les objectifs	123
1.11.3	Les politiques	124
11.0	CONCLUSION	129
 LISTE DES FIGURES		
1	Plan de localisation	7
2	Structure foncière	8
3	Utilisation actuelle des terrains	9
4	Conditions environnementales	15
5	Anciens terrains industriels	20
6	Utilisation du sol proposée	45
7	Rues proposées — Coupes	59
8	Influence de la circulation : îlots proposés	62
9	Impact de la circulation : année de référence	65
10	Impact de la circulation : 2006	66
11	Impact de la circulation : 2011	67
12	Impact de la circulation : 2021	68
13	Infrastructures proposées — Réseaux de communications	71
14	Infrastructures proposées — Réseau sanitaire	73
15	Infrastructures proposées — Réseau d'aqueduc	77
16	Forages, sondages et puits de surveillance	102
17	Modification de Plan directeur régional	113
18	Ville d'Ottawa — Modification du Plan directeur	117
19	Ville d'Ottawa — Modification du Plan directeur (Plan de politique secondaire)	121

LISTE DES ANNEXES	131
Annexe 1 : Liste des rapports techniques à l'appui de la présente proposition.	133
Annexe 2 : Abrégé : « Mapping, Assessment and Prioritization of Former Land Uses in LeBreton/Bayview Area », <i>Raven Beck Environmental Ltd.</i> , décembre 1992.	135
Annexe 3 : Abrégé : « Site Remediation Program Plan for LeBreton » <i>Raven Beck Environmental Ltd.</i> , juin 1992.	137
Annexe 4 : Abrégé : « Summary Report: Phase I Site Characterization - LeBreton Flats, Ottawa » <i>Raven Beck Environmental Ltd.</i> , mars 1993.	139
Annexe 5 : Abrégé : « Preliminary Remediation Feasibility Study -LeBreton Flats, Ottawa » <i>Raven Beck Environmental Ltd.</i> , septembre 1994.	141
Annexe 6 : « Description sommaire de cinq concepts d'aménagement : processus de planification tripartite des Plaines LeBreton. »	145
Annexe 7 : « Les Plaines LeBreton - Étude de gestion des eaux pluviales, Devis d'étude », CCN, 1996.	149
Annexe 8 : « Résumé des transactions et engagements issus de l'Entente cadre sur la structure foncière des Plaines LeBreton. »	157

LEXIQUE

Quelques expressions, abréviations, sigles, définitions dont la connaissance peut être utile dans la lecture du présent document

Analyse du risque : Processus d'évaluation, de gestion et de communication du risque. En plus des considérations scientifiques que comporte l'évaluation du risque, l'analyse du risque tient compte de facteurs comme l'acceptabilité du risque, sa perception par le public, ses répercussions socio-économiques, ses avantages et sa faisabilité du point de vue technique. En anglais : *risk analysis*. [CCME]¹ (Voir aussi : **évaluation du risque**)

Aqueduc : « Canal creusé ou construit pour assurer l'adduction de l'eau dans une agglomération ou pour irriguer des cultures. » [GDEL]² Dans les Plaines, le réseau d'adduction d'eau consiste en un aqueduc ouvert, un aqueduc souterrain, un bassin d'admission (réservoir), la station de pompage de la rue Fleet et un canal de fuite. L'eau qui s'écoule à travers les aqueducs est contrôlée par l'exploitation de la station de pompage de la rue Fleet qui, grâce à l'eau ainsi reçue, produit de l'électricité qui lui permet de pomper l'eau potable fournie par l'usine de filtration de l'île Lemieux. Les deux aqueducs, ouvert et souterrain, s'alimentent à partir de la baie de la rivière des Outaouais, dite « baie d'approvisionnement », pour traverser le Site en direction de l'est, où ils convergent à environ 180 mètres à l'est de la rue Booth. L'aqueduc souterrain passe sous la rue Ottawa.

Aqueduc ouvert : L'aqueduc ouvert est essentiellement une profonde tranchée d'eau avec des parois verticales d'environ quatre mètres de profondeur, découpée directement dans la roche calcaire. Étant donné les parois abruptes, il n'y a pas de zone littorale nettement définie.

Assainissement : Gestion d'un lieu contaminé pour prévenir, réduire au minimum ou atténuer les dommages à la santé humaine ou à l'environnement. L'assainissement peut comprendre des actions physiques directes (p. ex., l'élimination, la destruction ou le confinement des contaminants) ainsi que des contrôles institutionnels (p. ex., des restrictions d'usage ou des ordonnances de zonage). En anglais : *remediation*. [CCME]

Baie d'approvisionnement : La baie d'approvisionnement de l'aqueduc est située au sud-est de la promenade de l'Outaouais et au nord du *Transitway*

¹ CCME : Conseil canadien des ministres de l'environnement. (Glossaire)

² GDEL : Grand Dictionnaire Encyclopédique Larousse, édition 1981.

Bassin de rétention : Espace réservé pour retenir les eaux d'orage pendant une courte période.

Bassin de drainage : Le Site est divisé en deux bassins de drainage : le premier, au nord de l'aqueduc, se déverse dans le canal de fuite immédiatement en aval du pont Pooley; la deuxième se déverse dans l'égout collecteur *Cave Creek*.

BPC : Sigle de « biphényle(s) polychloré(s). En anglais : *PCB (polychlorinated biphenyls)*.

Canal de fuite : La canal de fuite est cette voie d'eau qui se trouve juste au nord du pont Pooley et s'écoule dans la rivière des Outaouais. Situé en aval de la station de pompage, le canal de fuite a une profondeur maximale d'environ deux mètres et une largeur moyenne de 21 mètres. Le canal de fuite se raccorde directement à la rivière des Outaouais par l'intermédiaire d'une grande buse en béton qui passe sous la promenade et les approches vers le pont du Portage.

Capacité (d'une route) : « Débit (généralement rapporté à l'heure) de véhicules susceptible d'être écoulé par cette route dans des conditions considérées comme acceptables par les usagers (vitesse notamment). » [GDEL]

Caractérisation : Action de caractériser. S'applique principalement, dans le présent document, à l'action de déterminer la qualité du sol et de l'eau des Plaines LeBreton en procédant à diverses analyses d'échantillons de sol et d'eau visant à permettre de déceler et de quantifier la présence de contaminants ou autres éléments impurs les altérant ou susceptibles de les altérer. Ces analyses ont pour objet de pouvoir déterminer les travaux de décontamination pouvant être requis pour assurer un sol sain et des eaux saines à la future population des Plaines, en conformité avec les exigences, critères et normes environnementales des divers paliers de gouvernement concernés.

Caractérisation par l'exposition : Détermination des conditions dans lesquelles il y a contact entre une substance et un individu ou une population. La caractérisation de l'exposition peut comprendre la détermination de la concentration, des voies d'absorption, des sources cibles, des voies de pénétration dans l'environnement et de la population menacée.
En anglais : *exposure contamination*. [CCME]

Caractérisation ponctuelle : Caractérisation du sol ou des eaux à un endroit précis du site des Plaines. On donne aux endroits retenus à cette fin le nom de « site », au sens archéologique du terme : lieu où l'on effectue des fouilles. Il s'agit en fait d'un échantillon de lieux précis retenus pour analyse et dont le choix est déterminé par la revue des emplacements des anciennes activités industrielles qui se sont déroulées sur le Site, et également sur la base d'études, méthodes et critères qui sont largement exposés dans le présent document. (Voir aussi : **site**)

CCN : Commission de la capitale nationale.

Cité parlementaire : Le syntagme « Cité parlementaire » englobe ce territoire aux limites précises sur lequel le Parlement a entière juridiction, et les fonctions et autres événements associés à la vie parlementaire. L'actuelle Cité parlementaire (on dit aussi « quartier parlementaire ») est bordée par les rues Wellington et Bank, la rivière des Outaouais et le canal Rideau. L'objet de la création de cette « Cité », en 1973, est de « protéger le voisinage du Parlement de tout aménagement qui pourrait en dénaturer le caractère, et de prévoir en même temps l'extension des services parlementaires et autres besoins de l'administration fédérale » (Abbot, p. 45).

Concept : (avec un C majuscule) ou **concept LeBreton** Il s'agit du plan de remise en valeur des plaines LeBreton. En anglais : *LeBreton Flats redevelopment proposal*.

Contaminant : Toute substance présente dans le milieu (et) dont la concentration est supérieure au niveau de fond naturel. En anglais : *contaminant*. [CCME]

Critères : Limites numériques génériques ou définitions ayant pour but de fournir une orientation générale en vue de la protection, du maintien et de l'amélioration de certaines utilisations du sol. En anglais : *criteria*. [CCME]

Danger : Effet nocif sur la santé qui peut résulter de l'exposition à une substance. En anglais : *hazard*. [CCME]

ÉA : Abbréviation de « Évaluation environnementale ». En anglais : *EA (Environmental Assessment)*.

Eau pluviale : Eau de pluie considérée par rapport à une portion délimitée du territoire qui le reçoit. En anglais : *stormwater*.

Eau potable : Eau dont la consommation ne présente aucun danger pour la santé. L'apport d'eau potable à la station de pompage de la rue Fleet provient de l'usine de filtration de l'île Lemieux.

Eaux de ruissellement : « Eaux de pluie, de drainage et de lavage de la voirie. On dit aussi **effluent pluvial**. » [GDEL] Se dit aussi des eaux de pluie qui, après avoir frappé le sol, s'écoulent dans des canaux ou rigoles parce que le sol est déjà saturé. En anglais : *run-off*. « Les ruissellements de surface ne pénètrent pas dans le sol. L'eau d'écoulement ou de percolation souterraine pénètre dans le sol avant d'atteindre les cours d'eau. » [CCME] La plus grande partie de l'écoulement de surface sur les Plaines se dirige vers le réseau d'aqueduc, soit par pente naturelle, soit par écoulement en nappe, ou est capturée par des tranchées de drainage ou par les réseaux d'égouts déjà en place. Tous les terrains situés au nord de la Promenade se drainent directement dans la rivière des Outaouais.

Eaux de surface : Voir : **eaux de ruissellement**.

Eaux résiduaires : « Eaux chargés de déchets et résidus de certaines industries (brasserie, distillerie, féculerie, huilerie, etc.). » [GDEL]

Eaux usées : « Ensemble des eaux d'origine domestique et des eaux d'origine industrielle. » [GDEL]

Eaux-vannes : Eaux de w.-c. [GDEL]

ÉEI : Abbréviation de « Évaluation environnementale initiale ». En anglais : *IEE (Initial Environmental Evaluation)*.

Effluent : « Se dit d'un fluide qui s'écoule d'une source, qui sort d'un dispositif, d'une installation. **Effluent urbain :** ensemble des eaux usées, eaux de ruissellement et eaux superficielles, qui sont évacuées par les égouts des agglomérations. » [GDEL]

Effluent pluvial : Voir : **eaux de ruissellement**.

Effluent urbain : Voir : **effluent**.

Étude de gestion des eaux pluviales : Désigne la dénomination anglaise *Stormwater Management Feasibility Study*.

Étude d'impact : Procédure qui vise à prévoir les conséquences d'un aménagement (route, carrière, installation industrielle, remembrement, etc.) sur l'environnement (...) » [GDEL] (Voir aussi : **impact**)

Évaluation du risque : Procédure qui a pour but de définir les aspects qualitatifs de la détermination du danger et qui consiste ordinairement en une détermination quantitative du niveau de risque, fondée sur des techniques déterministes ou probabilistes. En anglais : *risk assesment*. [CCME]

Exposition : Contact entre une substance et un individu ou une population. Il existe différentes voies d'exposition, dont l'ingestion, l'absorption par la peau et l'inhalation. En anglais : *exposure*. [CCME] (Voir aussi : **caractérisation de l'exposition et voie d'exposition**)

Gestion du risque : Choix et mise en oeuvre d'une stratégie de contrôle du risque, suivis de la surveillance et l'évaluation de l'efficacité de cette stratégie. En anglais : *risk management*. [CCME]

Habitat : Type particulier de milieu habité par un organisme.
En anglais : *habitat*. [CCME]

HAP : Sigle de « hydrocarbure(s) aromatique(s) polyclique(s) ».
En anglais : *PAH (polycyclic aromatic hydrocarbon)*.

Impact : « Conséquence sur l'environnement ou sur une ou plusieurs de ses composantes (paramètres physiques, chimiques, individus, population, écosystème, etc.) de modifications ou de perturbations affectant en totalité ou en partie celui-ci. [GDEL] (Voir aussi : **étude d'impact**)

Lixiviation : Processus par lequel les contaminants présents dans le sol en disparaissent graduellement en se dissolvant dans l'eau de percolation (i.e. la pluie). En anglais : *leaching*. [CCME]

MEÉ : Sigle de « ministère de l'Environnement et de l'Énergie ». En anglais : *MOEE (Ministry of Environment and Energy)*. Désigne, dans le présent contexte, le MEÉ de l'Ontario (MEÉO).

Modification au Plan directeur : En anglais : *Official Plan Amendment*.
Il est question, dans le présent document, du Plan directeur de la Ville d'Ottawa (ou Plan directeur municipal) et du Plan directeur de la MROC (ou Plan directeur régional). Le présent document est une demande de modifications aux deux Plans directeurs.

MRN : Sigle de « ministère des Ressources naturelles ». En anglais : *MNR* (*Ministry of Naturels Resources*). Désigne, dans le présent contexte, le MRN de l'Ontario (MRNO).

MROC : Sigle de Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton. En anglais : *RMOC* (*Regional Municipality of Ottawa-Carleton*).

Nappe phréatique : « Nappe aquifère souterraine, mais à une faible profondeur, formée par l'infiltration des précipitations et alimentant des puits ou des sources. » [GDEL]

Niveau de service (d'une route) : « Critère caractérisant la facilité de circuler, à un instant donné, sur une route, en se référant à la vitesse moyenne susceptible d'y être pratiquée par un véhicule rapide et au rapport du débit effectif au débit maximal praticable. (On en distingue 6, du niveau A, circulation parfaitement fluide, au niveau F, écoulement forcé et instable, à faible vitesse). » [GDEL] En anglais : *Level of service* (LOS).

PÉEIE : Processus d'évaluation et d'examen des incidences environnementales (du gouvernement fédéral).

Plan directeur : Appellation utilisée pour rendre l'expression anglaise *Official Plan*. Il s'agit, en fait, d'un plan d'urbanisme. (Voir aussi : **modification au Plan directeur**).

Plan directeur régional : Désigne l'*Official Plan* de la MROC. (Voir : **Plan directeur**)

Plan directeur municipal : Désigne l'*Official Plan* de la ville d'Ottawa. (Voir aussi : **Plan directeur**)

PMÉE : Processus municipal d'évaluation environnementale.
En anglais : *MEEP* (*Municipal Environmental Evaluation Process*)

Promenade de l'Outaouais : Il s'agit de la route dont le nom complet est « promenade de la Rivière-des-Outaouais » et qui longe le côté sud de la rivière Outaouais, c'est-à-dire du côté ontarien, de l'intersection de la rue Wellington et du pont du Portage pour rejoindre, plus loin vers l'ouest, la rue Carling. On la désigne parfois tout simplement par l'appellation promenade avec un P majuscule (« la Promenade »).

Région : Voir : régional.

Régional, ale : Cette adjectif, parfois utilisé dans le texte, rapporte le substantif ou le syntagme qu'il qualifie à la MROC. Le mot **région**, employé seul et doté d'un R majuscule, désigne le territoire sous juridiction de la MROC (relativement aux questions qui relèvent de sa compétence).

Risque : Voir aussi : **analyse du risque, évaluation du risque et gestion du risque.**

RVCA : Sigle anglais de *Rideau Valley Conservation Authority*, conservé dans le texte français pour désigner l'organisme appelé « Office de protection de la nature de la vallée de la rivière Rideau ».

Site : Depuis un bon nombre d'années, on a donné à l'emplacement des Plaines LeBreton l'appellation « site des Plaines LeBreton ». Une bonne partie de la documentation de la CCN en fait foi. Cette appellation est largement utilisée dans le présent document. On la retrouve parfois abrégée sous la forme de site des Plaines ou tout simplement de « Site » (avec un S majuscule). (Voir aussi : **caractérisation ponctuelle**).

Station de pompage de la rue Fleet : Voir : **aqueduc**

Transitway : Réseau de transport en commun. Le mot a été gardé tel quel, dans sa forme anglaise, parce qu'il désigne spécifiquement le réseau de transport en commun qui traverse les Plaines et dont la gestion relève d'OC Transpo sous l'égide de la MROC.

Voie de pénétration : Mode de pénétration d'une substance chimique dans le corps. Les trois principales voies de pénétration sont l'ingestion, l'inhalation et l'absorption par la peau. En anglais : *exposure route*. [CCME]

Voie d'exposition : Mode d'entrée en contact d'un organisme avec un contaminant. Dans la procédure fondée sur les effets écologiques, les voies d'exposition se limitent aux organismes en contact avec le sol contaminé. Dans la procédure fondée sur les effets sur la santé humaine, les voies d'exposition comprennent le contact par la consommation de nourriture contaminée, l'ingestion directe de sol, l'inhalation de poussières et l'absorption par la peau. En anglais : *exposure pathway*. [CCME]

INTRODUCTION

Les renseignements fournis dans ce document et les modifications qu'il propose d'apporter au Plan directeur de la Ville d'Ottawa et à celui de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (présentés dans les sections 9 et 10), viennent couronner sept années de travail et de collaboration. Le processus de planification tripartite amorcé en 1989 a réuni la Commission de la capitale nationale (CCN), la Ville d'Ottawa et la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (MROC). Leur tâche était de planifier l'avenir d'un site de premier plan dans la ville d'Ottawa : celui des Plaines LeBreton.

Ce processus tripartite s'est fondé, dès le départ, sur la consultation publique et s'est efforcé de définir des terrains d'entente parmi une myriade de priorités et d'intérêts concurrentiels. Le plan qui en résulte établit un schéma directeur pour l'implantation d'une nouvelle collectivité sur ce site. La conviction inébranlable de tous, à savoir qu'il était grand temps de redonner vie et mouvement aux Plaines, a été le moteur incessant de ce travail de planification.

Le succès de ce processus tripartite est important, non seulement du fait de la production d'un plan de remise en valeur des Plaines, mais à cause, aussi, des heureux résultats qui en découlent. Trois paliers de gouvernement ont uni leurs efforts et travaillé de concert pour aboutir à la présentation d'une proposition concernant l'un des sites les plus controversés de la capitale nationale. C'est maintenant aux gouvernements municipaux que reviennent les grandes décisions relatives à l'utilisation des terrains de ce Site. La CCN et le gouvernement fédéral seront l'outil de concrétisation des plans tels qu'approuvés.

Une entente de principe entre la CCN, la Ville d'Ottawa et la MROC fut convenue en 1996, élaborant un plan d'échange de terrains entre les trois parties concernées (voir annexe 8). En vertu de cette entente, il a été décidé que la CCN soumettrait, au préalable, une demande de modifications aux Plans directeurs de la Ville d'Ottawa et de la MROC.

La Commission de la capitale nationale est fière de présenter ce document à l'appui de cette demande de modifications.

1.0 LES ANTÉCÉDENTS

1.1 L'histoire des Plaines LeBreton

La communauté des Plaines LeBreton a joué un rôle important dans l'histoire de la ville d'Ottawa. C'est au début des années 1800 que viennent s'installer les premiers colons sur les Plaines. Dès 1850, des commerces florissants gérés par les barons du bois tels que Henry Bronson, Ezra Butler, Eddy et John R. Booth s'y étaient établis. La fin du siècle assiste à un nouveau développement industriel qui façonnera les Plaines jusqu'aux alentours de 1960. La cours de triage du Canadien Pacifique, l'usine de papier Eddy, les installations hydro-électriques et la première station de pompage municipale étaient toutes situées sur les Plaines LeBreton et sur les îles avoisinantes.

Le « Grand incendie » qui, le 26 avril 1900, vient détruire une bonne partie des villes d'Ottawa et de Hull endommage assez sérieusement les Plaines LeBreton; mais la communauté, tant résidentielle qu'industrielle, se reconstruit rapidement. C'est aussi à cette époque que se développe la gare de triage du Canadien Pacifique.

En 1962, le gouvernement fédéral se porte acquéreur des terrains des Plaines et rase les bâtiments en vue de la construction d'édifices fédéraux et de l'aménagement de la promenade de la Rivière-des-Outaouais. En raison toutefois de décisions d'ordre politique, le gouvernement fédéral construit ses édifices ailleurs, au coeur même des villes d'Ottawa et de Hull. Les années 1970 et 1980 assistent à l'élaboration d'un certain nombre de plans visant à déterminer la vocation future des Plaines LeBreton. Mais aucun de ces plans ne voit le jour. À titre d'exemple, citons le cas de la Société canadienne d'hypothèques et de logement qui, au milieu des années 1970, propose d'y construire un projet domiciliaire. Toutefois, seul un projet-pilote est construit au sud de la rue Scott, alors que les plans relatifs à la partie nord de cette rue restent lettre morte.

En 1989, la CCN, la MROC et la Ville d'Ottawa entament un nouveau processus de planification pour élaborer un plan visant à réaménager les terrains situés au nord de la rue Scott. Cinq concepts d'aménagement sont tout d'abord issus de cette collaboration. Après de longues consultations populaires et l'analyse technique de chacun d'eux, un seul de ces concepts d'aménagement est retenu.

C'est, en général, à la CCN qu'appartient la plus grande partie des terrains des Plaines LeBreton. La Ville d'Ottawa est propriétaire de quelques anciennes rues et de deux ponts et demi désignés comme « biens patrimoniaux », qui enjambent l'aqueduc, lui-même propriété de la MROC, qui est également propriétaire de la station de pompage, de trois ponts et demi désignés « biens patrimoniaux » et de

certaines routes régionales. En vue d'assurer la matérialisation du concept retenu, une entente de principe est alors négociée entre la CCN, la MROC et la Ville d'Ottawa (voir annexe 8) en vue de corriger ce morcellement des terrains. En 1996, le Conseil du Trésor et les Conseils de la Ville d'Ottawa et de la MROC approuvent cette entente.

L'entente en question exige que la CCN fasse, au préalable, une demande de modifications aux Plans directeurs de la Ville d'Ottawa et de la MROC. Si les Conseils régional et municipal approuvent cette demande, l'entente, dite « Entente cadre sur la structure foncière des Plaines LeBreton » prendra effet : les terrains seront échangés et les droits de passage accordés sur une base gratuite, incluant les terrains nécessaires au futur réalignement du *Transitway* et à l'amélioration des infrastructures.

Le rapport suivant présente les conditions existantes, le processus de planification tripartite et le Concept de remise en valeur des Plaines, duquel sont extraites les politiques devant servir de base à un plan de politique secondaire pour le Plan directeur de la Ville d'Ottawa. Les modifications proposées sont présentées dans les sections 9 et 10 du présent document.

2.0 LES CARACTÉRISTIQUES DE L'EMPLACEMENT

2.1 L'emplacement du Site

Les Plaines LeBreton sont situées dans la ville d'Ottawa, immédiatement à l'ouest de ce que l'on appelle « le centre-ville ». Leur superficie est d'environ 66 hectares. Comme l'indique la figure 1, elles sont limitées à l'ouest par le couloir de la voie ferrée du Canadien Pacifique, au nord, par la rivière des Outaouais, à l'est, par la rue Commissioner et le canal de fuite et, au sud, par la rue Scott-Wellington-Albert.

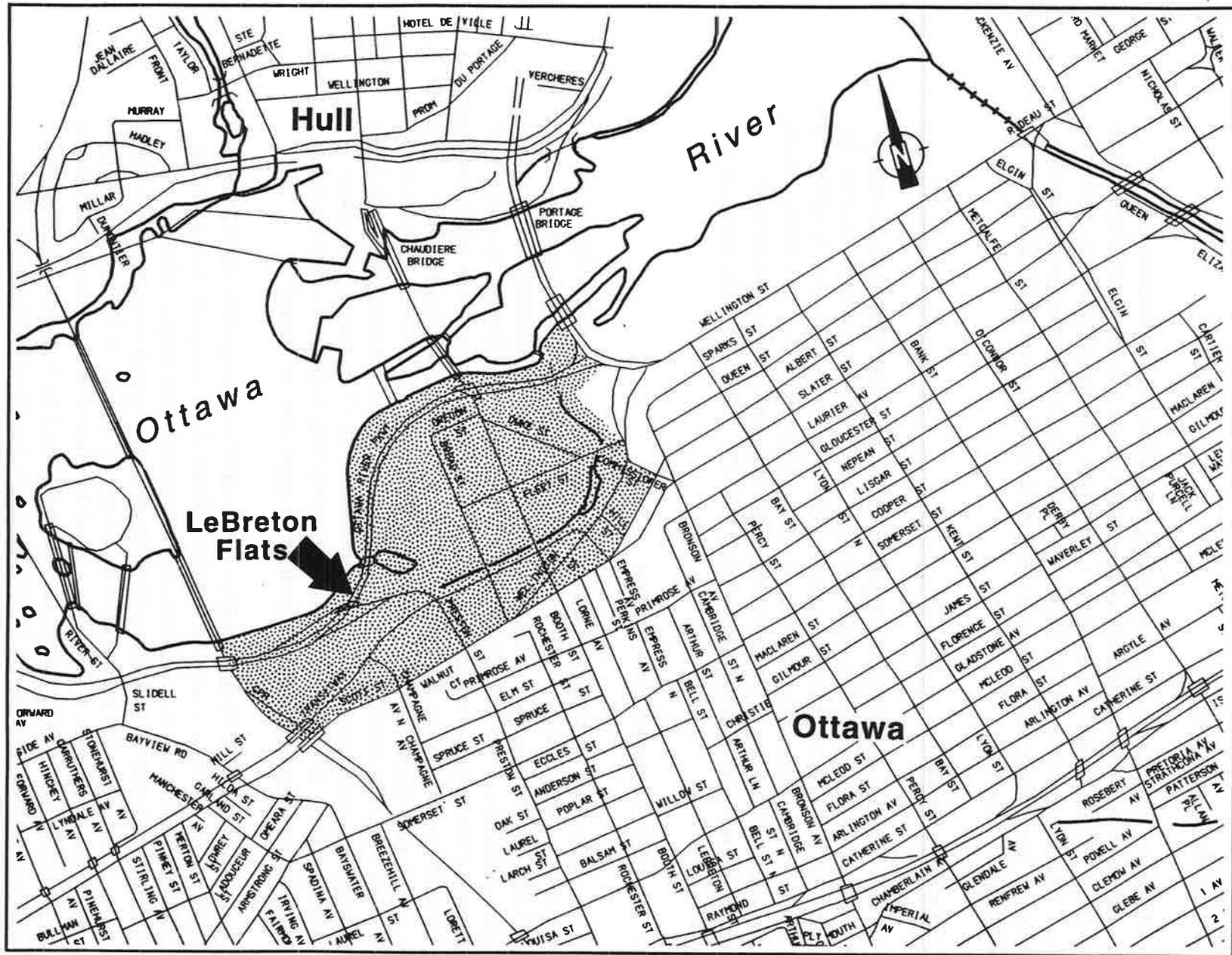
2.2 Le bien-fonds

L'un des objectifs du processus de planification tripartite était, entre autres, de résoudre l'état de morcellement dans lequel se trouvent les terrains du Site. En dehors de la CCN, les principaux propriétaires de ces terrains sont la MROC et la Ville d'Ottawa. Cette fragmentation a sérieusement contribué aux difficultés de planification du passé. Comme en témoigne la figure 2, sur 66 hectares de superficie, environ 78 % appartiennent à la CCN, 14 % à la MROC et 8 % à la Ville d'Ottawa.

2.3 Les utilisations actuelles du Site

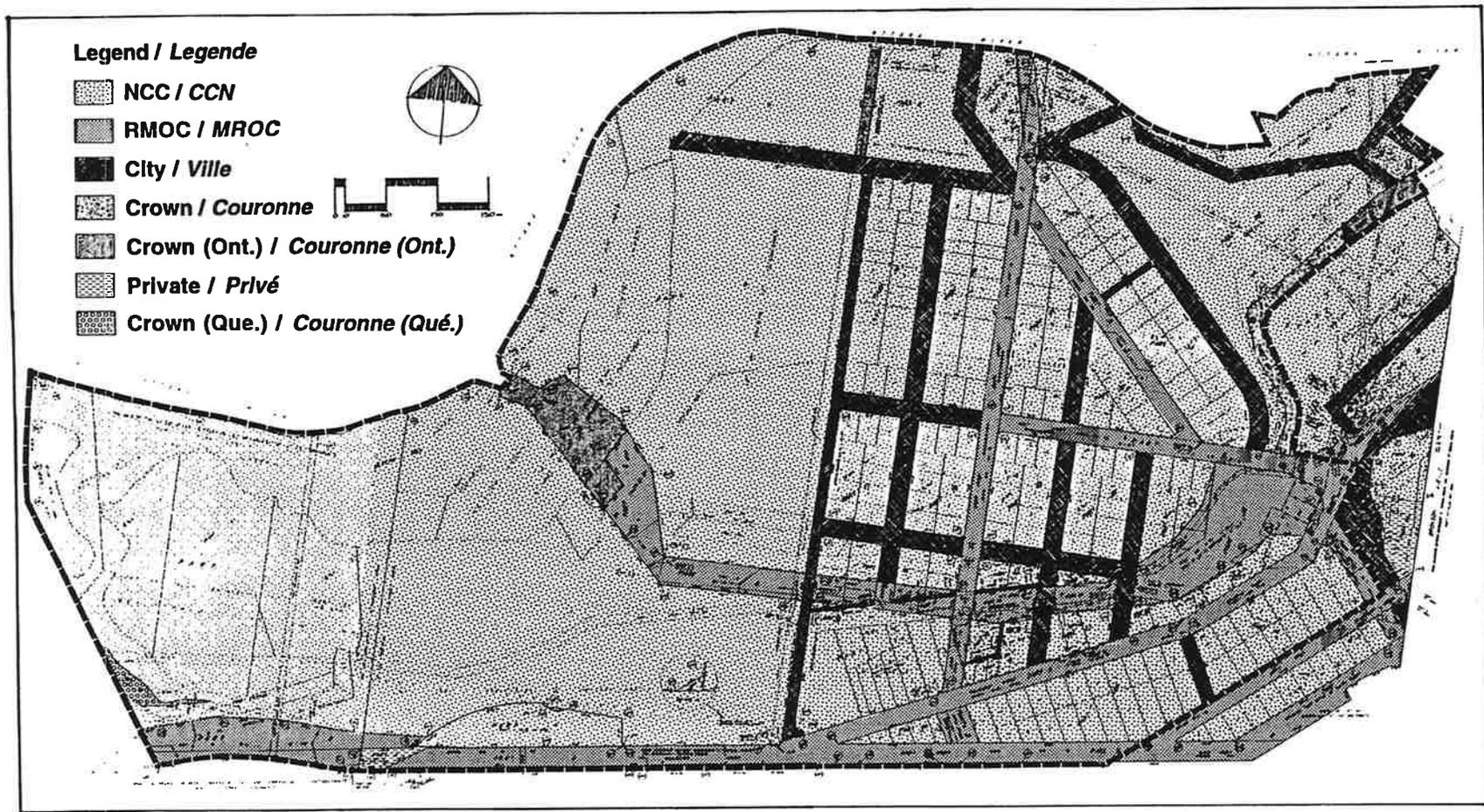
À l'exception de l'utilisation saisonnière de 1,3 hectares pour un terrain de camping appartenant à la CCN et pour un restaurant (*The Mill*) situé au bord de la rivière des Outaouais, la majeure partie du Site est actuellement vacant. La figure 3 montre en détail l'utilisation actuelle du Site. Le *Transitway* court d'est en ouest dans la portion sud du Site. Il existe plusieurs terrains de stationnement à l'extrémité sud-est, où apparaît encore l'empreinte de la chaussée qui revêtait les routes de l'ancienne communauté des Plaines (les rues Ottawa, Sherwood, Lloyd et Lett). Les rues Oregon, Fleet, Broad, Duke et certaines parties de la rue Wellington sont encore ouvertes et entretenues. La CCN assure également l'entretien d'un sentier récréatif qui traverse le Site, sans parler des nombreux sentiers informels qui s'entrecroisent, pour ainsi dire, au hasard.

Un réseau municipal de distribution d'eau, dont la plus grande partie date des années 1870, traverse la section sud des Plaines. Il est composé d'un aqueduc ouvert et d'un aqueduc souterrain, de la station de pompage, du bassin d'admission (réservoir), du canal de fuite et de sept ponts qui enjambent l'aqueduc ouvert. L'aqueduc souterrain a été construit en 1912 et il passe sous l'alignement de la rue Ottawa. Ce système a pour fonction d'amener l'eau de la rivière des Outaouais jusqu'à la station de pompage, dont les turbines créent la force hydro-électrique nécessaire à l'alimentation en eau potable du centre-ville.



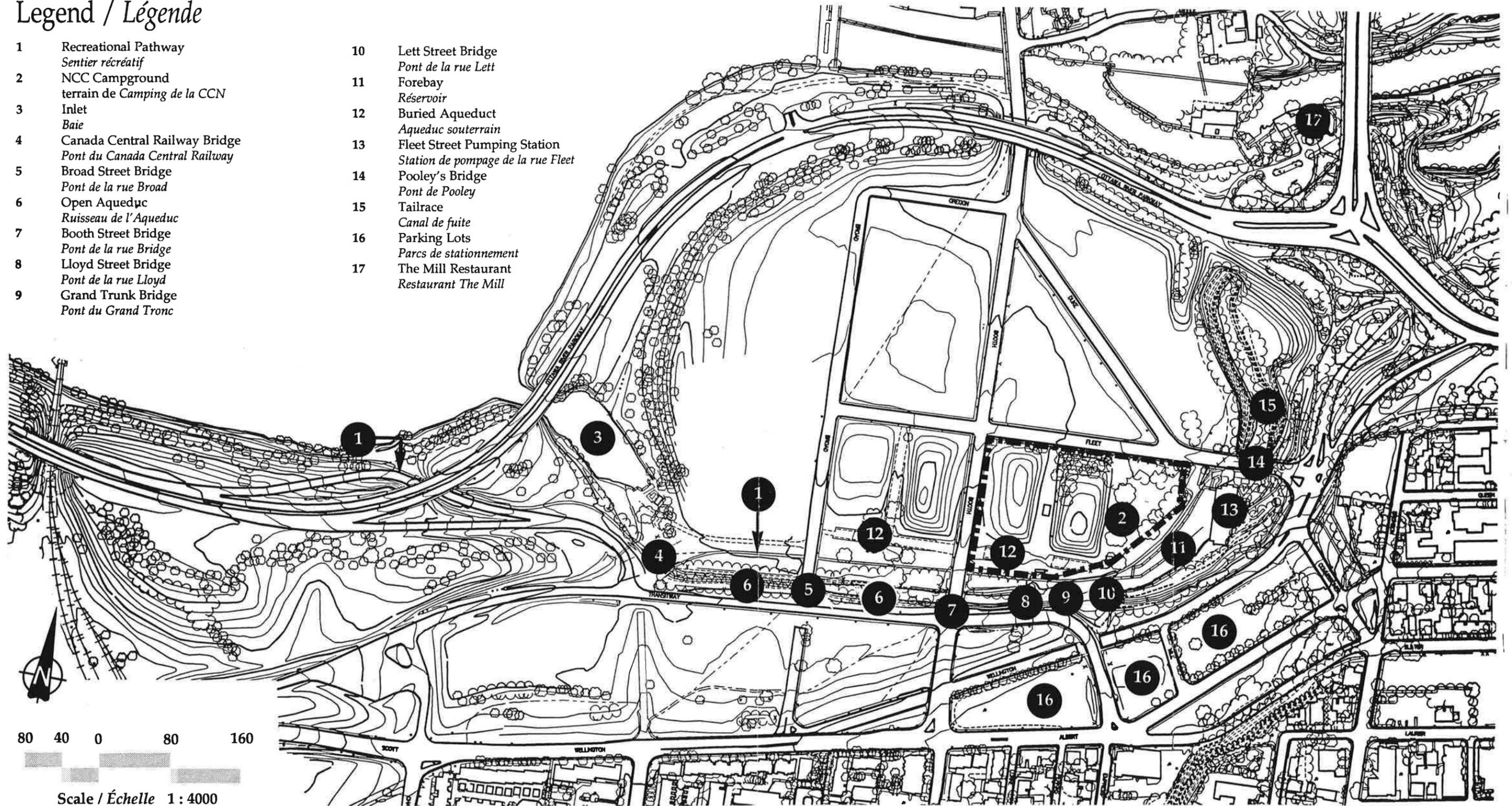
LeBreton Flats
Les plaines LeBreton

Site Location
 Plan de localisation



Legend / Légende

- | | | | |
|---|--|----|---|
| 1 | Recreational Pathway
<i>Sentier récréatif</i> | 10 | Lett Street Bridge
<i>Pont de la rue Lett</i> |
| 2 | NCC Campground
<i>terrain de Camping de la CCN</i> | 11 | Forebay
<i>Réservoir</i> |
| 3 | Inlet
<i>Baie</i> | 12 | Buried Aqueduct
<i>Aqueduc souterrain</i> |
| 4 | Canada Central Railway Bridge
<i>Pont du Canada Central Railway</i> | 13 | Fleet Street Pumping Station
<i>Station de pompage de la rue Fleet</i> |
| 5 | Broad Street Bridge
<i>Pont de la rue Broad</i> | 14 | Pooley's Bridge
<i>Pont de Pooley</i> |
| 6 | Open Aqueduct
<i>Ruisseau de l'Aqueduc</i> | 15 | Tailrace
<i>Canal de fuite</i> |
| 7 | Booth Street Bridge
<i>Pont de la rue Booth</i> | 16 | Parking Lots
<i>Parcs de stationnement</i> |
| 8 | Lloyd Street Bridge
<i>Pont de la rue Lloyd</i> | 17 | The Mill Restaurant
<i>Restaurant The Mill</i> |
| 9 | Grand Trunk Bridge
<i>Pont du Grand Tronc</i> | | |



LeBreton Flats *Les Plaines LeBreton*

Existing Land Uses
Utilisation actuelle des terrains

L'eau retourne à la rivière des Outaouais par le canal de fuite. Ce dernier est un ravin situé juste au nord du pont Pooley et dont les berges escarpées sont fortement boisées. Ce canal (qui sert de décharge à la station de pompage) a un très fort courant et renferme des rapides qui sont et continueront d'être utilisés pour l'entraînement des courses de kayaks. Il entre dans un énorme caniveau de béton près de l'extrémité nord des Plaines; le caniveau lui-même passe sous l'intersection formée par la promenade de la Rivière-des-Outaouais, le pont du Portage et la rue Wellington, pour atteindre la rivière des Outaouais entre la rive sud de *Richmond Landing* et la terre ferme.

L'eau potable atteint la station de pompage par la conduite principale qui provient de l'usine de filtration de l'île Lemieux.

Le restaurant *The Mill* est situé sur le versant septentrional du Site, juste à l'ouest du pont du Portage. L'aménagement du restaurant a entraîné la restauration du vieux moulin *Thompson-Perkins*, qui faisait partie de l'ancien complexe industriel Chaudière. L'accès au restaurant se fait uniquement à partir de la promenade de la Rivière-des-Outaouais.

2.4 Les caractéristiques de la communauté adjacente

Le voisinage des Plaines est très diversifié. Il s'étend du centre-ville, à l'est, aux quartiers de Dalhousie et de Mécanicsville, respectivement situés au sud et à l'ouest. Le secteur des quartiers environnants est limité, à l'est, par le canal Rideau et la rue Kent; au sud, par la rue Gloucester, la rue James et la voie rapide du Queensway; à l'ouest, par l'avenue Parkdale et la voie ferrée du Canadien Pacifique et, au nord, par le site des Plaines et la rivière des Outaouais. (Ces limites comprennent les secteurs de recensement 40, 41, 42, 46, 47 et 48.)

À l'exception du centre-ville, les quartiers environnants sont surtout résidentiels, avec une densité d'habitation qui varie de moyenne à élevée. La population totale de cette zone était, en 1991, de 20 000 personnes appartenant principalement aux catégories d'âge allant de 25 à 44 ans, avec des ménages de taille inférieure à la moyenne. Ce secteur est caractérisé par un taux de chômage supérieur à la moyenne et des revenus inférieurs à la moyenne.

Les communautés qui se trouvent au sud et à l'ouest des Plaines jouissent de toute une gamme de services sociaux et communautaires. Les installations récréatives locales comprennent l'aréna *Tom Brown* et la piscine *Plant Bath*. Il existe également 13 parcs, dont la superficie respective va de 600 mètres carrés à 2,5 hectares. Les principaux parcs avoisinants sont les parcs Laroche, Plouffe, Primrose, Dalhousie, Bronson et Chaudière. Une filiale de la bibliothèque municipale d'Ottawa est située sur la rue Rosemount, alors que la bibliothèque

centrale de la rue Metcalfe est facilement accessible par autobus. Le magasinage local se fait sur les rues Somerset et Preston, et le centre-ville n'est qu'à courte distance. Quant aux services de soins de santé, citons le Centre de soins communautaires de Somerset ouest, qui offre toute une variété de programmes de soins de santé, tant aux familles qu'aux personnes âgées. Il existe également dans le voisinage un certain nombre de cliniques de consultation sans rendez-vous. L'hôpital Grace et l'hôpital Civique sont à une distance de 5 à 10 minutes en voiture, comme l'est également l'hôpital St-Vincent, spécialisé dans les soins de longue durée ou de réadaptation.

2.5 Le patrimoine

La composante historique du système d'aqueduc n'est pas sans importance dans l'histoire des Plaines. En vertu de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario, la station de pompage, l'aqueduc ouvert et les sept ponts qui enjambent l'aqueduc et le canal de fuite ont été désignés comme « biens patrimoniaux » par la Ville d'Ottawa. Les sept ponts comprennent, en allant d'ouest en est, le pont du *Canada Central Railway* et les ponts des rues Broad, Booth, Llyod, le pont du *Grand Trunk Railway* et les ponts des rues Lett et Pooley. Après sa restauration en 1982, la station de pompage a également été désignée tout à la fois comme « ouvrage hydraulique d'intérêt national » (*Canadian Waterworks Landmark*) et comme « monument historique national ».

Bien qu'il ne soit pas formellement classé comme « bien patrimonial », le moulin *Thompson-Perkins* - devenu le restaurant *The Mill* - est hautement apprécié en tant que structure historique restaurée.

3.0 LE CADRE ENVIRONNEMENTAL

3.1 Géologie et topographie

La géologie des Plaines LeBreton consiste en une roche calcaire recouverte d'une mince couche de sédiments alluvionnaires du côté ouest, par un till du côté est et par des matériaux de remblai sur la plus grande partie des Plaines. L'épaisseur des dépôts de surface varie d'environ 0,5 mètre dans la partie centrale et le long de l'aqueduc, jusqu'à 10 mètres dans les parties ouest et est le long de la promenade de l'Outaouais. Cette couche consiste principalement en matériaux de remblai, ce qui comprend aussi bien des matières propres que des résidus urbains solides, des débris de démolition, de la terre provenant des excavations, des scories, de la cendre, du sable et du gravier. On retrouve d'importants remblais et terrassements le long de la baie de Nepean, au sud de la rue Fleet, ainsi que le long de la promenade de la Rivière-des-Outaouais et du *Transitway*. Bien qu'à l'origine, le terrain était relativement plat, il présente maintenant un certain nombre de pentes courtes et accusées (supérieures à 15 %). Ces pentes sont principalement situées le long des levées de terre et des talus de déblai de la Promenade et du *Transitway*. On retrouve par ailleurs des pentes accentuées le long du canal de fuite et du côté sud du réservoir de la station de pompage (figure 4).

3.2 Les eaux de surface et les eaux souterraines

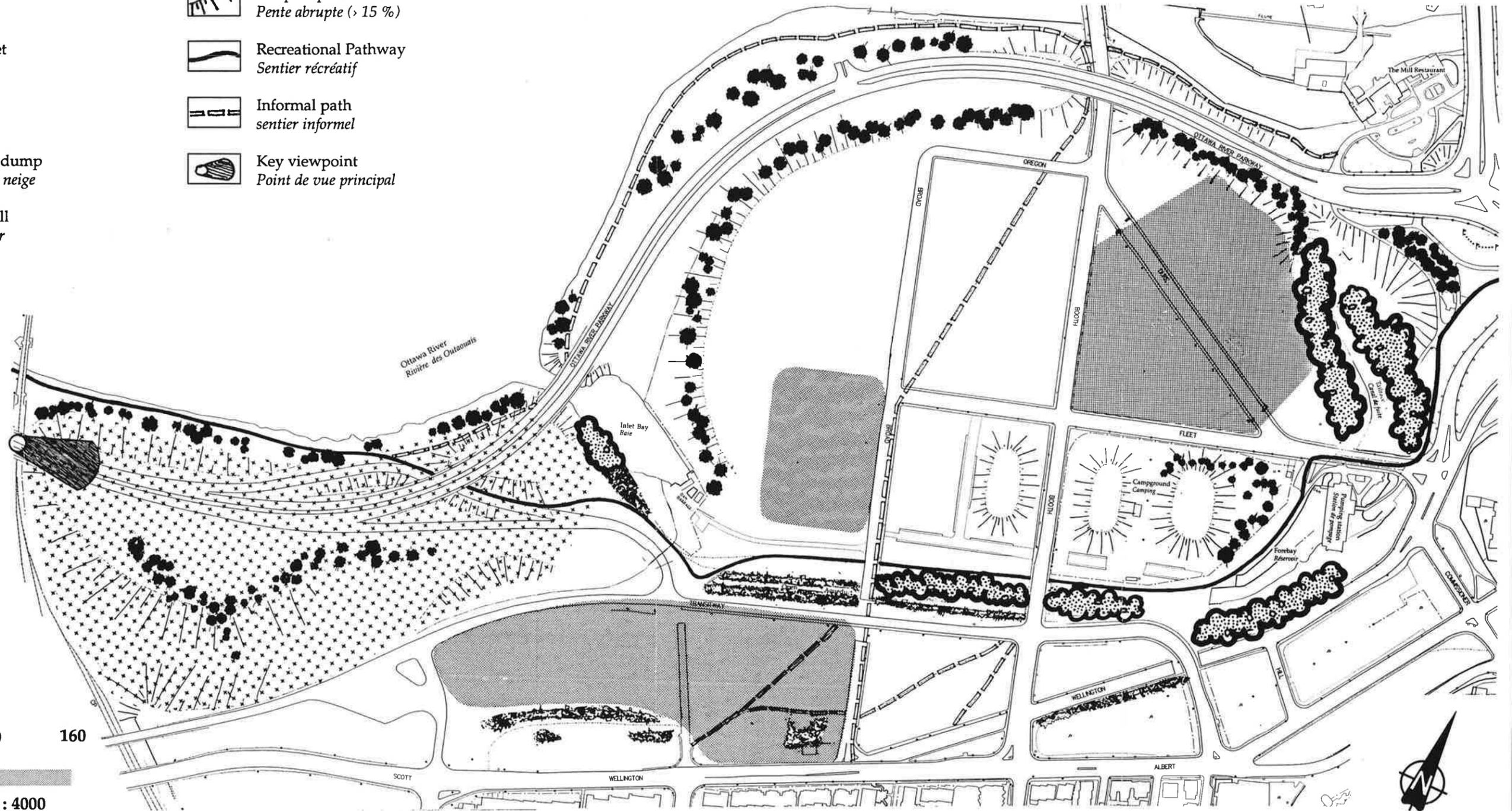
La rivière des Outaouais et l'aqueduc sont les deux plans d'eau des Plaines. Le réseau hydrographique de la rivière des Outaouais couvre toute la région. Un certain nombre de barrages contrôlent les débits et les niveaux d'eau de la rivière des Outaouais, et, par conséquent, les fluctuations du niveau de l'eau à la hauteur des Plaines sont relativement mineures. Dans les Plaines, le réseau d'adduction d'eau consiste en un aqueduc ouvert, un aqueduc souterrain, un bassin d'admission (réservoir), la station de pompage de la rue Fleet et un canal de fuite. L'eau qui s'écoule à travers les aqueducs est contrôlée par l'exploitation de la station de pompage.

La plus grande partie de l'écoulement de surface sur les Plaines se dirige vers le réseau d'aqueduc, soit par pente naturelle, soit par écoulement en nappe, ou est capturée par des tranchées de drainage ou par les réseaux d'égouts déjà en place. Tous les terrains situés au nord de la Promenade se drainent directement dans la rivière des Outaouais.

L'eau souterraine des Plaines se trouve principalement à des profondeurs variant entre 1,5 et 4 mètres. La plus grande partie des eaux souterraines au sud de la Promenade se déverse dans les aqueducs ouvert ou souterrain. Au nord de la Promenade, les eaux souterraines s'écoulent directement dans la rivière des Outaouais.

Legend / Légende

- | | |
|---|---|
|  Woodlot
<i>Boisé</i> |  Steep slope (>15 %)
<i>Pente abrupte (> 15 %)</i> |
|  Shrub/Thicket
<i>Buisson</i> |  Recreational Pathway
<i>Sentier récréatif</i> |
|  Planting
<i>Plantation</i> |  Informal path
<i>sentier informel</i> |
|  Former snow dump
<i>Ancien dépôt à neige</i> |  Key viewpoint
<i>Point de vue principal</i> |
|  Former landfill
<i>Ancien dépotoir</i> | |



LeBreton Flats *Les Plaines LeBreton*

Environmental Characteristics
Conditions environnementales

3.3 La contamination du sol et de l'eau souterraine

Des études sur la qualité du sol et de l'eau souterraine ont été effectuées sur les Plaines en 19 endroits correspondant à 25 des 46 anciens emplacements industriels. Le tableau suivant et la figure 5 qui l'accompagne en décrivent les caractéristiques.

Une recherche historique détaillée de toutes les utilisations antérieures des terrains fut complétée en 1991 (*Raven Beck Environmental Ltd.*, 1991). On a ainsi relevé 46 sites d'anciennes exploitations industrielles. De ces 46, on a déterminé que 20 d'entre eux devaient être étudiés en priorité à cause des incidences environnementales susceptibles de résulter des anciennes exploitations ou en prévision des étapes de remise en valeur des Plaines. De ces 20, quatre sont de haute priorité, sept, de priorité moyenne et onze, de basse priorité. (La remise en valeur des terrains situés entre la rue Scott et le futur boulevard LeBreton constitue les première et deuxième étapes, tandis que celle des terrains situés au nord du futur boulevard LeBreton constitue la troisième étape.)

L'établissement de la priorité des sites dans ce rapport de la firme *Raven Beck* de 1991 a constitué l'élément déterminant dans le choix de ceux qui sont à étudier. Il n'a pas été possible d'explorer certains sites, du fait de leur emplacement sous la promenade de l'Outaouais, tandis que d'autres avaient été ajoutés à cette liste de travaux de caractérisation, du fait de leur emplacement le long du projet de réaligement du *Transitway*.

Les résultats obtenus à ce jour indiquent que des métaux lourds et des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) sont les principaux contaminants du sol des Plaines. On les a retrouvés typiquement aux anciens emplacements des parcs à ferraille, des fonderies, des ateliers d'usinage et de fabrication de chaudières, ainsi que des exploitations diverses liées aux produits dérivés du pétrole.

La contamination par les métaux a été typiquement décelée dans la couche supérieure de deux mètres de remblai et, par les HAP, dans des poches de la couche de remblai et, à l'occasion, plus profondément dans la colonne de sol. La contamination par les métaux lourds et les HAP est généralement moins de deux fois supérieure aux plus récents critères d'assainissement fédéraux et provinciaux de décontamination des terrains destinés à l'habitation.

La détérioration de la qualité des eaux souterraines constatée en quelques endroits résulte des activités de déversement de neige et autres anciennes utilisations du sol. D'importantes aires de contamination ont été détectées qui correspondent aux anciens établissements des firmes *Ottawa Paint Works* et *Colonial Coach Lines*, dont l'activité a donné lieu à des déversements ou à des

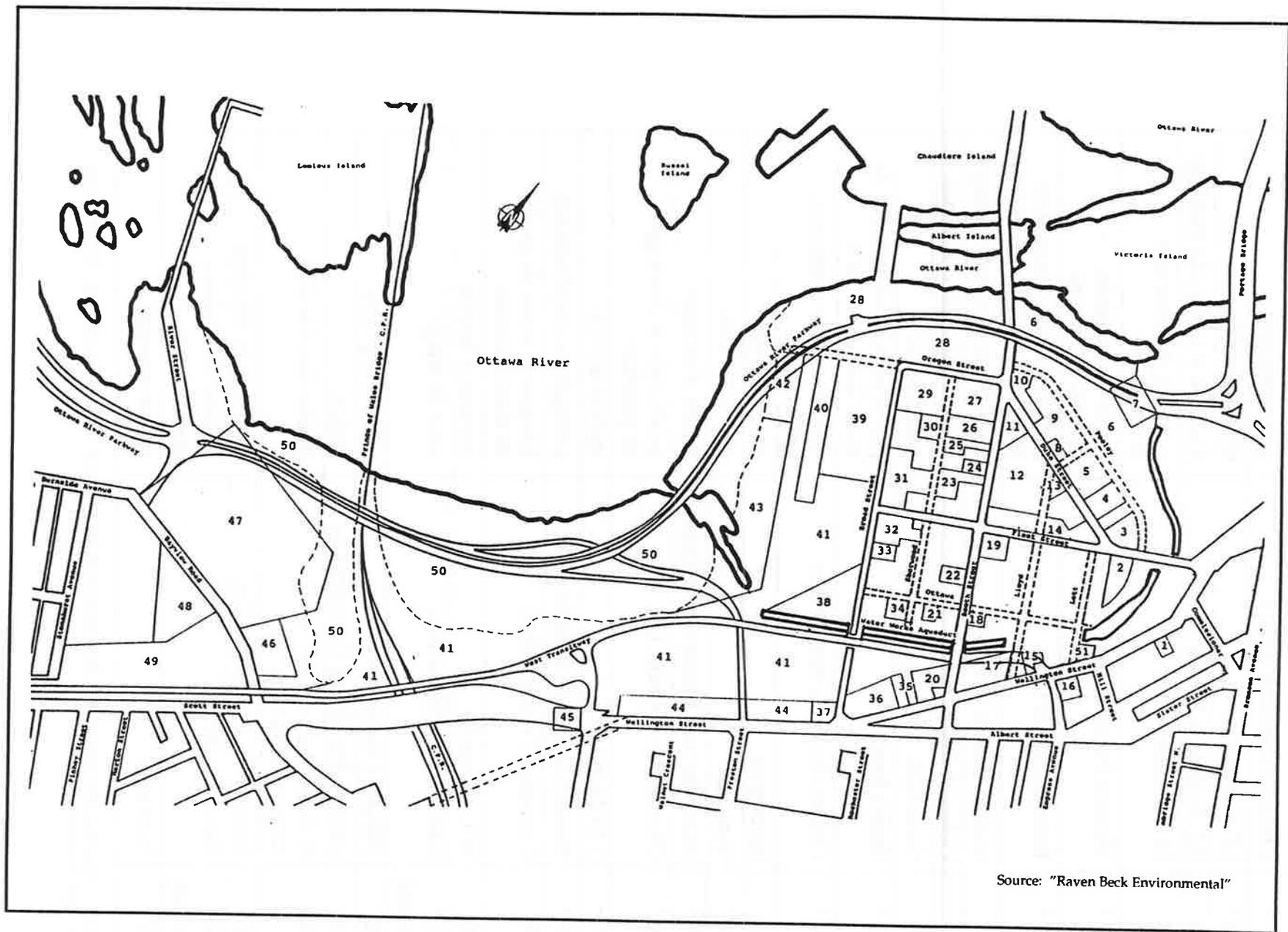
fuites de solvants aromatiques et d'hydrocarbures. Les travaux de décontamination à l'ancien emplacement de l'*Ottawa Paint Works*, situé à l'angle des rues Wellington et Broad, sont prévus pour 1997 et 1998. Des activités complémentaires de caractérisation et de décontamination ponctuelles se poursuivront conformément aux lignes directrices et critères des gouvernements fédéral et provincial.

Anciennes utilisations des emplacements

N ^o du site	Nom de l'emplacement	Principale activité
1	Ottawa Brass Mfg. Co.	atelier de robinetterie et d'usinage
2	Garage de la GRC/ouvrages d'adduction d'eau	entretien automobile et station de pompage
3	Water Works Corp.	entretien, installation de mesurage, entrepôt
4	Chaudiere Machine & Foundry Co.	fonderie, atelier d'usinage
5	McAuliffe Davis-Mayno Davis Lumber Co.	chantier de bois d'œuvre
6	CN Rail	voies de garage
7	Ottawa Light, Heat & Power Co.	génératrice thermique
8	Seiberling Rubber Co.	vente de pneus et entreposage
9 *	Baker Brothers Ltd.	parc à ferraille
10 *	Sunlight Oil Co.	garage
11 *	Sunlight Oil Co.	station-service et garage
12 *	J.H. Connor & Sons Foundry	fonderie et fabrication de machines à laver
13	Elgin Service station	station-service
14 *	Royvale Motors Ltd.	entretien automobile et vente
15	Langelier Ltd.	appareils de chauffage
16 *	Station-service sans nom	station-service
17 *	Continental Paper Products Ltd.	fabrication de papier et produits d'impression
18	Imperial Radiator Servicing	entretien de radiateurs
19 *	Therien Co.	nettoyage de tapis, rembourrage et réparation de meubles
20 *	A. Palmer Plumbing Supply Ltd.	ferblanterie, plomberie
21	Queen Auto Service	garage

22 *	Chaudiere Plating Works	galvanoplastie
23 *	J.P. Power Co.	chaudronnerie
24	R.J. Ferguson & Sons	fonderie et atelier de moulage
25	H. Dubinski	entrepôt de tonneaux et ferraille
26 *	Victoria Foundry Co.	atelier de fonderie, placage et usinage
27 *	Baker Brothers Ltd.	station-service, entrepôt de ferrailles et garage de camions
28	Mason Yard & CN Rail	voies de garage, entreposage
29	Colonial Coach Lines	garage, entretien d'autobus
30	Sans nom	parc à ferraille
31 *	Sach's Brothers	parc à ferraille et entrepôt de matériaux de déchets
32 *	Ottawa Boiler & Steel Works	chaudronnerie et usinage, fonderie
33	Sans nom	parc à ferraille
34 *	Sans nom	parc à ferraille
35 *	Ministère des Transports et Radio	atelier d'usinage
36 *	Ottawa Paint Works Ltd.	production et stockage de peinture
37 *	J. Doherty	station-service
38 *	Massey-Maple Leaf Milling Co.	entrepôt de marchandises
39	Canadien Pacifique Rail	hangars et voies de garage de marchandises
40	W.L. Donnelly	hangars à houille
41 * (partiel)	Canadien Pacifique Rail	cour de triage
42 *	Dibblee Construction Co.	usine d'asphalte
43 *	Ottawa Pre-Mixed Concrete Ltd.	enclos
44 *	O'Keefe Brewery Co. et Brading Breweries	brasseries et ventes
45	Mutual Oil Production Co.	stockage de kérosène
50 * (partiel)	Terrain asséché	remblai de déchets domestiques
51	Sans nom	station-service

Source : « Mapping, Assessment and Prioritization of Former Land Uses in the LeBreton/Bayview Area », *Raven Beck Environmental Ltd.*, 1991.



Source: "Raven Beck Environmental"

LeBreton Flats
Les plaines LeBreton

Former Industrial Sites
Anciens terrains industriels

Une contamination (par métaux lourds, HAP et BPC) a aussi été décelée dans les sédiments se trouvant à la base de l'aqueduc ouvert et dans le canal de fuite. On suppose que ces contaminants proviennent des anciennes utilisations foncières industrielles. Une analyse complémentaire des sédiments sera effectuée dans le cadre du plan de gestion des eaux pluviales.

La section 8.0 (Évaluation environnementale) et les annexes 2 à 5 (qui constituent les résumés de quatre rapports de caractérisation et de décontamination ponctuelles préparés par *Raven Beck Environmental Ltd.*) offrent plus de détails sur la question de la contamination du sol et des eaux souterraines des Plaines. Les sections 9 et 10 traitent aussi des politiques relatives à cette question.

3.4 L'inventaire botanique

La société *Beauchemin-Beaton-Lapointe Inc.* a entrepris un inventaire écologique en 1990. Une mise à jour de l'inventaire terrestre (*Ecological Services for Planning Ltd.*) et un inventaire aquatique de l'aqueduc (*Jacques Whitford Ltd.*) ont été complétés à l'automne 1996. La plus grande partie des Plaines a été gravement dégradée par les activités humaines antérieures. Ces dégradations sont imputables à :

- des déblais et remblais étendus
- l'utilisation antérieure de certaines parties des Plaines comme dépôts temporaires de décharge de neige
- un ancien dépotoir municipal dans la partie ouest du vaste réseau de routes, y compris la promenade de l'Outaouais, la rue Booth, les rues locales plus petites, la voir ferrée du Canadien Pacifique, le *Transitway* et les sentiers récréatifs
- un certain nombre d'anciennes exploitations industrielles à l'est de la rue Broad, dont des usines de peinture et des fonderies, ainsi que des activités de transport ferroviaire à l'ouest de la rue Broad
- des terrains fortement traités le long de la promenade de l'Outaouais
- un terrain de camping
- l'aqueduc, la station de pompage et les ouvrages connexes.

La figure 4 montre les quatre types de végétation qu'on retrouve sur le Site. Il s'agit de champs ouverts, de plantations, de buissons/taillis et d'aires boisées, tels que décrits ci-dessous.

Les champs ouverts

La plus grande partie du Site est constituée de champs ouverts qui sont soit entretenus régulièrement soit laissés en friche. La presque totalité de la végétation qu'on y trouve n'est pas indigène, étant constituée de bromes de Hongrie,

de plantains à large feuille, de pissenlits, de petites bardanes, de trèfles d'odeur, de trèfles des prés, de chicorée sauvage, de linaires vulgaires, de grandes molènes, de vipérines communes, de vesces jargeau et de salsifis des prés. Les espèces indigènes comme la verge d'or, la petite herbe à poux, le phalaris roseau et l'asclépiade commune sont en général envahissantes. Toutes ces espèces sont caractéristiques de terrains récemment perturbés.

Aucune plante rare sur le plan régional n'a été découverte sur les lieux.

Les plantations

Plusieurs arbres (indigènes, cultivars d'espèces indigènes et d'espèces allogènes) poussent le long de la rivière des Outaouais, au nord de la Promenade. Les arbres indigènes comprennent le peuplier deltoïde, l'érable argenté, le peuplier faux-tremble et l'érable rouge. Les espèces allogènes, communes dans la partie ouest du Site, comprennent le chêne pédonculé, l'olivier de Bohême, le févier isorme, le pin écossais, le pin noir d'Autriche et l'épinette. Des buissons de nerprun et de viorne à feuille d'érable sont aussi dispersés en bordure de la rivière des Outaouais.

On retrouve aussi des arbres qui ont été plantés sur l'ancien site d'enfouissement de la baie de Nepean et qui comprennent des pins écossais, des érables rouges, des érables argentés, des épinettes et des peupliers faux-trembles. Une grande étendue de bromes de Hongrie se trouve au sud de ces arbres plantés sous les pentes de l'ancien dépotoir.

Des épinettes ont été plantées le long du promontoire sud de la promenade de l'Outaouais, dans la partie est du Site. Cette ligne d'arbres est maintenant bien établie. Des pins écossais s'élèvent à l'est et au nord du canal de fuite.

De nombreux peupliers faux-trembles et des taillis de lilas communs sont dispersés dans toute la zone de camping.

Trois grands érables rouges se dressent dans une haie basse entre le *Transitway* et la rue Scott. On retrouve aussi de petits spécimens d'ormes blancs et d'asters à feuilles cordées dans une haie d'arbres et de buissons parallèle à l'entrée arrière donnant sur l'ancienne brasserie O'Keefe (à l'ouest de la rue Broad, juste au nord de la rue Wellington), immédiatement à l'est et à l'ouest de la rue Broad et du côté sud de la rue Wellington, entre la rue Booth et le *Transitway*. Les haies comprennent des ormes blancs, des oliviers de Bohême, des bouleaux gris, des érables à Giguère, de la renouée du Japon, du vinaigrier et du nerprun bourdaine. Des débris de construction, des matériaux de remblai et des fondations abandonnées se retrouvent en maints endroits le long des haies et des champs ouverts. On note la présence de frênes verts et de cornouillers stolonifères le long du *Transitway*, à l'est de la rue Booth.

Les buissons/taillis et zones boisées

Les zones boisées se trouvent le long de la baie d'approvisionnement de l'aqueduc, de l'aqueduc lui-même et du canal de fuite. L'érable à Giguère est l'espèce dominante. Quelques érables rouges et des ormes blancs plus petits sont dispersés parmi les érables à Giguère. Du côté ouest du canal de fuite, à l'extrémité nord, il y a des peupliers deltoïdes et de grands peupliers faux-trembles. Des hybrides de ces espèces semblent aussi être présents. Des arbres plus petits, des buissons et des vignes de cette zone comprennent l'orme blanc, le frêne noir, le sumac vinaigrier et le chèvrefeuille de Tartarie. Les asters, violettes, bidens vulgaires, chardons vulgaires et vignes des berges constituent les espèces communes d'herbacées qu'on retrouve dans la zone boisée et la partie avoisinante.

Au sud de la station de pompage, il y a une zone boisée d'environ 20 mètres sur 200, adjacente au bassin d'admission (réservoir). L'érable à Giguère est encore une fois l'espèce dominante. La végétation commune tapissant le sol comprend la renouée du Japon, la vigne des berges et l'orme blanc. Il y a une vaste quantité de débris dans cette zone, notamment des blocs de béton, du contreplaqué et des débris ménagers. On y remarque aussi des vestiges de petits feux et des graffitis.

Des arbres et des buissons bordent l'aqueduc à l'est et à l'ouest de la rue Booth. Les espèces d'arbres communes sont l'érable à Giguère, le saule fragile, l'érable rouge, l'orme rouge et l'orme blanc. Le nerprun bourdaine, le framboisier et le sumac vinaigrier sont communs avec le chèvrefeuille de Tartarie, la vigne des berges, la verge d'or et la douce amère. Des saules fragiles se retrouvent du côté nord de l'aqueduc, à l'ouest de la rue Booth. L'extrémité ouest de l'aqueduc ne contient que des arbres matures. Plusieurs fondations de béton abandonnées jonchent le sol de chaque côté de l'aqueduc. Cette zone est toutefois peuplée d'une multitude de petits arbres et de buissons comme le nerprun bourdaine, l'orme rouge, l'olivier de Bohême, le sumac vinaigrier et le peuplier deltoïde.

La baie d'approvisionnement de l'aqueduc est située au sud-est de la promenade de l'Outaouais et au nord du *Transitway*. Les bords de cette baie sont ornés d'une végétation bien développée comprenant quelques grands saules au bord sud-ouest. Le vinaigrier, l'érable à Giguère, l'orme blanc, l'érable argenté, le nerprun bourdaine, la rose, l'asclépiade commune et le taillis rampant sont communs autour de ce périmètre.

3.5 L'inventaire de la faune

Pendant les inventaires de 1990 et 1996, les observations sur la faune ont été limitées. L'emplacement urbain relativement central du Site, son état d'extrême dégradation et le manque d'habitats importants sont des facteurs de limitation à

la vie faunique. Les observations sur la faune furent notées principalement le long de l'aqueduc et du canal de fuite.

La faune observée est constituée d'espèces communes, dont plusieurs sont adaptées aux conditions urbaines, notamment les écureuils et les marmottes, les rats laveurs, les mouffettes, les lapins, les souris et d'autres petits animaux des champs. On a aussi relevé des signes d'activité de castors le long de l'aqueduc. Aucune présence de reptiles ou d'amphibiens n'a été consignée, à l'exception de celle d'une necture tachetée¹ retrouvée dans l'aqueduc ouvert au cours de l'inventaire aquatique d'octobre 1996. Le manque de débris de bois dans les régions boisées, les parois artificiellement abruptes de l'aqueduc ainsi que le débit rapide et les fortes pentes du canal de fuite entravent, en général, l'émergence d'habitats herpétologiques.

Dans le cadre de l'inventaire de 1990, on a observé plus de 20 espèces d'oiseaux, dont, notamment, le moqueur chat, le petit morillon, le moqueur polyglotte, le carouge à épaulette, l'oriole du Nord, l'hirondelle à front blanc, l'hirondelle bicolore, l'étourneau, le pluvier kildir, le pigeon biset, le martinet ramoneur, le tirant tri-tri, l'hirondelle de rivage, la corneille d'Amérique, le merle d'Amérique, le jaseur des cèdres, la paruline jaune, le bruant chanteur, le quiscale bronzé et le roselin familier. Cette partie de la rivière des Outaouais n'offre pas des conditions propices pour la sauvagine.

Aucune espèce faunique rare sur le plan régional n'a été observée sur le site dans le cadre des deux études entreprises.

3.6 L'inventaire aquatique

Un inventaire de l'habitat aquatique de l'aqueduc ouvert et du canal de fuite a été effectué au cours de l'automne 1996. Les aqueducs souterrain et ouvert sont asséchés au moins une fois l'an, en automne, pour l'entretien et le nettoyage des turbines et du système de prise d'eau de la station de pompage. Le rabattement d'octobre des aqueducs était donc le meilleur moment pour effectuer l'inventaire. L'aqueduc ouvert est essentiellement une profonde tranchée d'eau avec des parois verticales d'environ quatre mètres de profondeur, découpée directement dans la roche calcaire. Étant donné les parois abruptes, il n'y a pas de zone littorale nettement définie. On n'a décelé aucune végétation aquatique dans l'aqueduc ouvert, sauf la croissance de certaines algues le long des parois de la tranchée.

Depuis 1980, les poissons ont eu un accès à l'aqueduc ouvert via un tuyau étroit de huit pouces (situé aux ouvrages de régularisation de l'aqueduc) ou en passant par l'aqueduc souterrain.

¹ Grande salamandre, aussi appelée « chien de vase » ou « chien du Congo », en anglais « mud puppy ».

La population poissonnière détectée est très faible, et elle est pour ainsi dire absente dans une bonne partie du réseau. Les conditions nécessaires au frai ou à l'habitat nourricier ne se retrouvent pas dans l'aqueduc pour la plupart des espèces recensées, si ce n'est pour la barbue de rivière. On a évalué l'aqueduc ouvert comme un habitat poissonnier dégradé de classe 3 (classification du MRN de l'Ontario). On considère donc que les espèces présentes sont en quelque sorte piégées dans le réseau et, compte tenu des exigences d'exploitation d'adduction d'eau, on estime que la population existante ne peut avoir qu'une vie éphémère.

En aval de la station de pompage, le canal de fuite a une profondeur maximale d'environ deux mètres et une largeur moyenne de 21 mètres. Le canal de fuite se raccorde directement à la rivière des Outaouais par l'intermédiaire d'une grande buse en béton qui passe sous la Promenade et les approches au pont du Portage. Le poisson peut entrer dans le canal de fuite en nageant en amont de la rivière des Outaouais. Le débit d'eau y est élevé et la zone représente un habitat activé par des rapides de bonne qualité pour les espèces de poisson qui exigent une eau à écoulement accéléré. En fait, les poissons retrouvés dans le canal de fuite sont représentatifs de moult espèces d'eaux vives. En outre, une grande barre de sable et de gravier d'environ 20 mètres de long s'est constituée derrière un amas de roches, celle-ci constituant un habitat de frai pour certaines espèces de la rivière des Outaouais (p. ex. le doré jaune, le meunier noir, peut-être l'esturgeon et le rare suceur ballot) qui requièrent des eaux vives sur un fond composé de substrats de moellon et de gravier.

On n'a cependant retrouvé aucune végétation aquatique dans le canal de fuite. Ce dernier a été évalué comme habitat de classe 2, avec toutefois la possibilité de devenir un habitat de classe 1, compte tenu de ses qualités comme de zone de frai pour un certain nombre d'espèces poissonnières de la rivière des Outaouais. Un inventaire du frai sera entrepris au cours du printemps de 1997 pour confirmer la classe d'habitat poissonnier ainsi que pour établir les exigences de gestion des eaux pluviales.

Aucun inventaire aquatique particulier n'a été entrepris dans la rivière des Outaouais, qui constitue un vaste réseau hydrographique et représente le plus grand affluent du Saint-Laurent. Cette rivière est l'habitat d'une vaste population de poissons divers représentant quelque 75 espèces. On estime qu'une bonne proportion de ces poissons vit dans cette partie-ci de la rivière des Outaouais. La région sert d'habitat en particulier pour les espèces comme le doré noir, le doré jaune, la perche commune, la carpe, etc., qui vivent dans des eaux plus chaudes.

4.0 LE CONTEXTE DE PLANIFICATION

4.1 Le schéma d'aménagement des terrains fédéraux

Le schéma d'aménagement des terrains fédéraux préparé par la Commission de la capitale nationale (CCN) constitue le document de référence en matière d'aménagement à long terme des terrains appartenant au gouvernement fédéral dans la région de la capitale nationale. Ce document a été modifié en 1996 pour incorporer le Concept LeBreton, première assise de l'entente tripartite de redistribution des terrains. Les modifications apportées au Schéma sont les suivantes :

Suppression de la désignation « parc de la capitale » qui était attachée au couloir de l'aqueduc, puisque cette portion d'espace vert ne sera plus propriété fédérale. Cette désignation continuera toutefois de s'appliquer aux terrains riverains de la rivière des Outaouais et à ceux qui sont retenus comme espaces verts (désignés La Plaine) entre la rue Oregon et le futur boulevard LeBreton.

Addition d'une désignation « organismes non gouvernementaux » aux parcelles aménageables situées au nord de la rue Oregon; la désignation « culturelle/institutionnelle » de ces parcelles demeure valide. Les *organismes non gouvernementaux* désignent, dans ce cas, divers organismes, associations ou institutions à caractère national et international comme, par exemple, les bureaux des Nations Unies, ceux de la Croix rouge et ceux du Conseil canadien de développement social. Il s'agit, dans ce contexte, de fournir des emplacements visibles pour abriter le siège social de ces organismes et faciliter leur accessibilité au public.

Suppression de la désignation « couloir de la Promenade » pour une section située entre la baie d'approvisionnement de l'aqueduc jusqu'à l'intersection de la rue Wellington et du pont du Portage, ce tronçon devant être remplacé par la future route régionale (le boulevard LeBreton).

Le réalignement du *Transitway* pour que son nouveau tracé corresponde à celui que prévoit le concept proposé.

En plus de modifier l'utilisation des terrains des Plaines, l'approbation des modifications apportées au schéma d'aménagement des terrains fédéraux comprend aussi celle de la désignation des terrains des Plaines qui demeureront propriété de la CCN, ainsi que des terrains qui seront déclarés excédentaires et vendus à des promoteurs dans le cadre de la mise en oeuvre du plan d'aménagement des Plaines. La CCN conservera la propriété de tous les terrains situés au nord de la nouvelle route régionale que deviendra le boulevard LeBreton, à titre de

« terrains d'intérêt national », c'est-à-dire considérés comme étant essentiels à la réalisation du mandat de la CCN dans la capitale¹. Cette distinction entre les *terrains d'intérêt national* et les terrains excédentaires sur les Plaines a également été approuvée par le Conseil canadien du Trésor.

La CCN a aussi précisé certaines exigences préalables à l'approbation du concept élaboré pour les Plaines LeBreton. Premièrement, l'approbation fédérale du Concept sera exigée pour tous les terrains d'intérêt national situés sur les Plaines, ainsi que pour les terrains se trouvant à l'intérieur d'une distance de 75 mètres, au sud de la ligne médiane du boulevard LeBreton (parcelles faisant face au côté sud du boulevard). Deuxièmement, la CCN et la MROC doivent conjointement préparer des lignes directrices pour l'établissement d'un plan détaillé (tracé, configuration, devis d'ingénierie) visant le réaligement du *Transitway* sur les Plaines. Le vice-président à la planification et à la gestion des biens immobiliers de la capitale nationale aura le mandat d'approuver ce plan.

4.2 Le Plan directeur régional

Le Plan directeur actuel de la MROC désigne les Plaines LeBreton comme « secteur urbain général » et « espace vert riverain ». Les terrains désignées comme *secteur urbain général* sont principalement utilisées à des fins résidentielles comprenant aussi des magasins, des services, des parcs, des aménagements récréatifs et autres utilisations nécessaires à la vie d'une collectivité. La désignation *espace vert riverain* s'applique aux terrains qui sont du domaine public et qui sont actuellement pourvus de sentiers et autres installations récréatives, ou qui sont appelés à l'être. Les utilisations permises incluent des installations ou aménagements à des fins récréatives exigeant l'accès à l'eau ou un emplacement au bord de l'eau.

Une avant-projet du nouveau Plan directeur est prévu pour février 1997. La CCN a demandé que la plus grande partie des Plaines LeBreton y soit désignée comme « zone centrale » et, le long de la rivière des Outaouais et de l'aqueduc, comme « espace vert riverain ». Ces désignations concordent avec le concept LeBreton proposé et dont il est question plus loin dans ce document. Ce concept exige que des modifications soient apportées au Plan directeur de 1988, toujours en vigueur jusqu'à l'approbation de l'avant-projet 1997 par la Province.

Le plan C1 du Plan directeur (plan des futures routes urbaines régionales) désigne les rues Scott, Booth, Duke et Fleet comme routes régionales.

¹ La CCN conservera également la propriété des terrains comprenant l'ancien dépotier municipal situé au sud de la promenade de l'Outaouais (à la baie de Nepean) et immédiatement à l'ouest du parc municipal proposé. Jusqu'ici, ceux-ci n'ont pas été inclus dans les terrains à construire. Le site d'enfouissement de déchets n'est pas désigné comme faisant partie des *terrains d'intérêt national*.

Le plan C2 du Plan directeur (plan des politiques de protection de l'emprise des routes urbaines régionales) indique que l'emprise pour les rues Booth, Duke et Fleet est de 20 mètres et de 26 mètres pour la rue Scott.

Le plan F du Plan directeur (routes panoramiques et principaux couloirs cyclables) indique que la promenade de la Rivière-des-Outaouais est une route panoramique et qu'il existe un couloir principal de pistes cyclables au bord de l'eau.

Le plan G du Plan directeur (contraintes environnementales) indique qu'une portion du Site se trouve dans une zone de plaine inondable.

Une révision du Plan directeur est en voie de parachèvement et les indications préliminaires en sont que la majeure partie du site des Plaines sera désignée comme « zone centrale ». Une désignation similaire à celle d'« espace vert riverain » sera probablement appliquée aux terrains situés le long de la rivière des Outaouais.

4.3 Le Plan directeur de la Ville d'Ottawa

Le Plan directeur de la Ville d'Ottawa départage en deux la désignation du Site, un secteur étant désigné comme « zone centrale » et l'autre, comme « réseau de verdure/couloir riverain ».

Les Plaines constituent une aire « à caractère particulier » que reconnaît implicitement la désignation « zone centrale »; et des politiques ont été établies qui resteront en vigueur jusqu'à ce qu'un plan de politique secondaire ait été élaboré et adopté. Ces politiques sont les suivantes :

assurer des utilisations innovatrices et multi-fonctionnelles, notamment à des fins culturelles/institutionnelles, résidentielles, commerciales et d'espaces vert riverains;

créer une thématique canadienne et élargir l'éventail des attraits touristiques;

assurer des liens visuels, tant sur le plan symbolique que physique, avec les communautés avoisinantes;

réduire les impacts de la circulation automobile sur les secteurs avoisinants la nouvelle collectivité et au sein même de celle-ci;

s'assurer que les aménagements impriment à cette nouvelle collectivité un caractère humain, de nature à faciliter une variété d'activités à longueur d'année, tant le jour qu'en soirée;

créer un réseau de sentiers et de parcs publics en profitant notamment des espaces situés au bord de la rivière des Outaouais et de l'aqueduc;
assurer un processus de planification consultative; et

s'assurer que l'aménagement résidentiel fournisse une grande variété de types de logements à un prix abordable et accessible à tous les niveaux de revenus, à tous les groupes d'âge, à toutes les catégories de ménages et à tous les styles de vie.

En outre, dans le plan F (secteurs et emplacements touchés par des contraintes environnementales), une partie du Site a été identifiée comme ayant servi autrefois à des fins industrielles ou comme dépotoir. Il y a également lieu de prendre en considération la hauteur limite établie sur la base de la crue de cent ans.

La rue Booth, la promenade de l'Outaouais et la rue Scott-Wellington sont respectivement désignées comme « porte d'accès ». L'intersection de la Promenade et du pont du Portage a été désignée comme « noeud ». Une *porte d'accès* désigne une voie importante qui sert d'entrée principale dans une ville, un district ou un secteur. Un *noeud* est un point d'activité intense qui constitue un pôle d'attraction de la vie urbaine.

On a aussi approuvé une modification au Plan directeur, à l'effet d'établir des politiques destinées à protéger, dans la *zone centrale*, les échappées sur les édifices du Parlement et les autres symboles nationaux. Cette modification reconnaît la nécessité de préserver le « point de vue » incomparable qui, à partir de la limite ouest des Plaines, du milieu du pont sous lequel le Canadien Pacifique traverse la promenade de l'Outaouais, ouvre un passage à l'oeil vers la *zone centrale*. L'inclusion de cette modification a pour objet d'assurer que les bâtiments construits à l'intérieur de ce champ visuel n'obstruent pas la vue sur les édifices du Parlement et autres symboles nationaux.

4.4 Les règlements municipaux de zonage

4.4.1 Le règlement municipal de zonage Z-2K

Le zonage actuel ne reflète pas les utilisations précédentes du Site ni les nouvelles utilisations que propose le Concept.

En vertu du règlement de zonage Z-2K, la majeure partie du secteur des Plaines est zonée G-x(2.5)[1]. Une portion du Site située au nord de l'aqueduc et à l'est de la rue Booth est zonée C1-a (2.5), alors que le terrain au sud de l'aqueduc et au nord de la rue Wellington, entre les rues Broad et Commissioner, est zoné RO

(2.5). Du côté ouest du Site, se trouve une zone M2-x(2.01)[1]. Les terrains longeant la rivière des Outaouais sont zonés P.

La zone G est une zone à usage gouvernemental, réservée à des activités qui relèvent des autorités municipales, régionales, provinciales ou fédérales. Une exception relative à cette zone est ainsi énoncée :

Le taux de stationnement pour les bureaux du gouvernement doit être d'au moins un espace pour chaque 65,1 mètres carrés de surface brute de plancher.

La zone P est une zone à usage public, qui comprend les utilisations suivantes : cimetière, cour de justice, caserne de pompiers, hôpital, prison, bureaux municipaux ou régionaux, promenade, parc, lieu de culte, poste de police et école.

La zone RO est une zone résidentielle et de bureaux comportant les utilisations suivantes : caserne de pompiers, chantier municipal, promenade, parc, lieu de culte, poste de police, maisons unifamiliales, et aussi immeubles à appartements avec droit d'aménagement d'un bureau de médecin ou de dentiste au rez-de-chaussée ou au sous-sol.

La zone C1-a est une zone commerciale à caractère général permettant un certain nombre d'utilisations dont, notamment, les suivantes : banque, clinique dentaire, société de services, restaurant, commerce de détail et centre commercial.

La zone M2 est une zone intensive d'industries légères incluant laboratoire et manufacture ainsi qu'atelier d'assemblage, de réparations et d'entretien d'un certain nombre de produits. Une exception à ce zonage autorise également des espaces à bureaux dans un immeuble dont plus de 50% de la surface de plancher brute est affectée à une ou plusieurs des utilisations industrielles permises.

La limite de hauteur des édifices des Plaines est de 10,7 mètres.

4.4.2 Le règlement municipal de zonage 2020

Les Plaines font partie de la *zone centrale* et, à ce titre, n'ont pas été incluses jusqu'ici dans la révision du règlement de zonage Z-2k. La Ville d'Ottawa entreprend actuellement une révision du zonage de la *zone centrale*. On s'attend à ce qu'elle soit achevée au printemps de 1998. Le zonage du Site fera partie de cet exercice de révision.

5.0 LES SERVICES EXISTANTS

5.1 La station de pompage de la rue Fleet et les aqueducs

La station de pompage et l'aqueduc ouvert appartiennent à la MROC. Ils faisaient partie du réseau original d'alimentation en eau de la ville d'Ottawa et sont encore en service aujourd'hui. Cette station fournit suffisamment d'énergie pour pomper environ 50 % de l'approvisionnement en eau au centre urbain d'Ottawa.

Les deux aqueducs, ouvert et souterrain, s'alimentent à partir de la baie de la rivière des Outaouais, dite « baie d'approvisionnement », pour traverser le Site en direction de l'est, où ils convergent à environ 180 mètres à l'est de la rue Booth. L'aqueduc souterrain passe sous la rue Ottawa.

L'apport d'eau potable à la station de pompage provient de l'usine de filtration de l'île Lemieux par une conduite de 1 220mm de diamètre (conduite C). La conduite B atteint également la station de pompage de la rue Fleet, mais ne traverse pas les Plaines.

Les aqueducs posent un obstacle aux infrastructures des services publics qui doivent traverser vers le nord. Les radiers sont à environ 47 mètres au-dessus du niveau de la mer, alors que le niveau de l'eau dans l'aqueduc ouvert est d'environ 52 mètres et le niveau du sol qui le longe, de 55m en moyenne. Les services et infrastructures qui traversent l'aqueduc incluent des égouts abandonnés, une conduite d'eau potable le long de la rue Booth, un trop-plein d'égout combiné, des ponts et un passage pour piétons et cyclistes. L'aqueduc ouvert sert également de système d'écoulement des eaux pluviales pour le *Transitway* et de drainage local des eaux de surface.

5.2 Le réseau combiné d'égouts sanitaires et d'eaux pluviales

Les Plaines LeBreton étaient autrefois desservies par un réseau d'égouts combinés qui ne sert plus maintenant que de système de drainage des eaux pluviales. Le Site est divisé en deux bassins de drainage : le premier, au nord de l'aqueduc, se déverse dans le canal de fuite immédiatement en aval du pont Pooley; la deuxième se déverse dans l'égout collecteur *Cave Creek*.

5.3 Les services de distribution d'eau potable et d'évacuation des effluents

Les canalisations principales qui traversent le Site comprennent des conduites d'eau potable, des égouts collecteurs et un trop-plein d'égout combiné. La conduite principale C part de l'usine de filtration de l'île Lemieux et passe directement à travers les Plaines, au sud de l'aqueduc ouvert. Cette conduite

fonctionne à un minimum de pression et fournit l'eau, par effet de gravité, à la station de pompage de la rue Fleet. Cette conduite est en excellent état, bien que certains travaux soient nécessaires pour éviter la corrosion des joints d'étanchéité.

Un égout principal d'eaux pluviales venant d'un secteur plus au sud longe la limite ouest du Site pour se jeter dans la rivière des Outaouais.

Le Site est desservi par trois égouts collecteurs : *Cave Creek*, *West Nepean* et *Interceptor*. Le collecteur *Cave Creek* va d'est en ouest, entre le *Transitway* et la rue Scott-Wellington-Albert. Suite à une inspection de cet égout effectuée en 1990, on a recommandé que la section située entre les rues Broad et Champagne Nord soit remplacée ou rénovée, mais aucun travail de rénovation n'a été entrepris à ce jour.

5.4 Les services publics

Un bon nombre des anciens services tels que ceux du téléphone, de l'hydro et du gas ont été abandonnés après le déblaiement du Site au milieu des années 1960. Des services encore fonctionnels de l'hydro et de Bell Canada sont situés au sein des rues Booth, Scott et Wellington. La société Bell a également des câbles le long de la rue Duke. Des lignes électriques aériennes sont situées autour de la station de pompage, au nord du restaurant *The Mill* et au nord-est de la rue Booth, près de la rivière des Outaouais.

5.5 Les transports

5.5.1 Les routes

Le réseau routier actuel se compose de routes locales et de routes régionales. Certaines de ces routes sont utilisées alors que d'autres ont été abandonnées suite au déblaiement des Plaines au cours des années 1960. Le tableau suivant donne la liste des rues existantes, le palier de gouvernement qui en est actuellement propriétaire et leur statut.

Rue	Propriétaire	Statut
Rue Wellington (au nord de Scott jusqu'à la rue Commissioner.	MROC	Ouverte; entretenue à l'est de la rue Booth.
Rue Duke (entre les rues Booth et Fleet.	MROC	ouverte; entretenue.
Rue Fleet (à l'est de la rue Booth)	MROC	ouverte; entretenue.

Rue Booth	MROC	ouverte; entretenue.
Rue Duke (à l'ouest de la rue Booth)	Ville d'Ottawa	ouverte; gazon. Sous la promenade de l'Outaouais.
Rue Oregon	Ville d'Ottawa	ouverte et entretenue à l'est de la rue Broad; fermée et recouverte de gazon à l'ouest de la Rue Broad.
Rue Montréal	Ville d'Ottawa	fermée; recouverte de gazon, sous la promenade.
Rue Pooley	Ville d'Ottawa	fermée; recouverte de gazon.
Rue Llyod	Ville d'Ottawa	ouverte; recouverte de gazon.
Rue Lett	Ville d'Ottawa	ouverte; recouverte de gazon.
Rue McAuliffe	Ville d'Ottawa	ouverte; recouverte de gazon.
Rue Fleet (à l'ouest de la rue Booth)	Ville d'Ottawa	ouverte; entretenue.
Rue Sherwood	Ville d'Ottawa	ouverte; non-entretenu; recouverte de gazon au nord de la rue Fleet.
Rue Hill	Ville d'Ottawa	ouverte; entretenue.
Rue Broad	Ville d'Ottawa /CCN	ouverte; entretenue et accessible au nord de l'aqueduc.
Promenade de l'Outaouais	CCN	ouverte; entretenue.

5.5.2 Les ponts

Il existe neuf ponts sur les Plaines LeBreton. Deux d'entre eux appartenant à la CCN font partie de la promenade de l'Outaouais. Ils passent au-dessus de la baie d'approvisionnement des aqueducs et au-dessus de la rue Booth. Sept ponts passent au-dessus de l'aqueduc ouvert. Tous sont désignés « biens patrimoniaux ». Seul le pont de la rue Booth est ouvert à la circulation. Le pont de la rue Broad est accessible, mais la rue Broad se trouve coupée, au sud de l'aqueduc, par le *Transitway*. Du fait de sa détérioration, le pont Pooley a été fermé à la circulation automobile en 1983, mais piétons et cyclistes continuent de l'utiliser. Les ponts des rues Booth et Broad ont été élargis et renforcés pour permettre le passage des véhicules plus lourds et répondre à l'accroissement de

la circulation. Les autres ponts situés au-dessus de l'aqueduc ne sont pas accessibles aux véhicules automobiles, mais ils servent de passage de part et d'autre de l'aqueduc pour accéder aux espaces verts et aux sentiers récréatifs. La Ville d'Ottawa est propriétaire des ponts des rues Lett et Llyod et de la moitié du pont de la rue Broad. Le pont du *Canada Central Railway* appartient à la CCN. La MROC est propriétaire des ponts des rues Booth, *Grand Trunk*, Pooley, et de la moitié du pont de la rue Broad.

5.5.3 Le *Transitway*

Le *Transitway* est une route à deux voies traversant les Plaines LeBreton à niveau du sol. Cette voie est réservée exclusivement aux autobus d'OC Transpo. L'arrêt d'autobus situé à l'intersection de la rue Booth représente un lieu de transit majeur assurant la correspondance interprovinciale dans le transport des personnes. Les terrains sur lesquels le *Transitway* traverse les Plaines appartiennent à la CCN.

5.5.4 Les sentiers récréatifs

Un sentier récréatif traverse les Plaines le long du côté nord de l'aqueduc et à travers le pont Pooley. Ce sentier est relié à la promenade de l'Outaouais, à l'ouest, et au centre-ville, à l'est, via le sentier qui passe à la base de la Colline parlementaire.

6.0 CONCEPT DE MISE EN VALEUR DES PLAINES LEBRETON - LE PROCESSUS DE PLANIFICATION

6.1 L'élaboration des concepts

6.1.1 Cinq concepts différents

Entre 1989 et 1996, la Commission de la capitale nationale, la Ville d'Ottawa et la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton ont uni leurs efforts pour créer un concept de planification visant la remise en valeur des Plaines LeBreton. Cinq concepts différents, découlant de cette collaboration, ont été élaborés, puis révisés par le grand public et les trois instances sus-mentionnées, qui en ont retenu un. Le plan qui découle du concept choisi est à la base de la présente demande faite à la Ville d'Ottawa et à la MROC, de modifier leur Plan directeur respectif. L'annexe 6 fournit une brève description de ces cinq concepts, mis au jour puis révisés en 1989 et 1990.

6.1.2 Les étapes de la sélection du meilleur concept

Les cinq concepts de remise en valeur des Plaines ont été présentés au public en mai 1989, à l'occasion de trois journées d'accueil, et on a par la suite, en septembre de la même année, publié des questionnaires dans les journaux locaux. Sur les quelque 225 personnes qui assistèrent aux réunions, 25 d'entre elles présentèrent oralement leurs commentaires et 31 personnes ou groupes communautaires s'exprimèrent par écrit.

En se basant sur les informations recueillies, sur l'évaluation environnementale des cinq concepts proposés et sur les coûts respectifs de leur réalisation, on a choisi le concept numéro cinq, "l'Agora". En décembre 1989, le concept retenu fut présenté lors d'une journée d'accueil et d'une conférence de presse. À la suite des remarques et recommandations recueillies, on a révisé et perfectionné le Concept pour le présenter de nouveau au public au cours de trois journées d'accueil tenues en juin 1990.

En vue d'établir des lignes directrices pour les prochaines étapes de cet exercice tripartite, le concept choisi fut présenté aux Conseils de la Ville d'Ottawa et de la MROC ainsi qu'à la CCN au printemps de 1991, accompagné des trois recommandations suivantes :

- 1) le plan conceptuel devait être endossé comme servant de base à la poursuite des travaux entrepris par l'équipe tripartite;
- 2) le travail additionnel de planification devait se limiter à un certain nombre de questions spécifiques; et

- 3) des négociations foncières devaient être entamées entre les trois propriétaires du Site en vue d'une redistribution des terrains susceptible de convenir aux trois parties et de raffermir les possibilités de matérialiser le concept *Agora*.

Les trois instances concernées ont appuyé ces recommandations en 1991.

Fort de l'aval reçue, l'équipe tripartite a poussé plus loin l'étude de certaines questions critiques reliées au Concept, dont, notamment, les suivantes :

- le réalignement du *Transitway* et la séparation des niveaux de circulation à la rue Booth;
- l'état des ponts et aqueducs désignés comme faisant partie du patrimoine;
- la faisabilité des propositions du réaménagement urbain;
- le renforcement du réseau électrique couvrant les rues nord /sud;
- la capacité des égouts sanitaires;
- la contamination du sol et des eaux souterraines; et
- l'évaluation des impacts sur l'environnement.

L'examen de ces points particuliers a conduit à de nouvelles modifications qui ont permis de corriger et de bonifier davantage le Concept; en mai 1992, celles-ci furent présentées au public et aux membres des trois instances concernées.

6.2 Les principales caractéristiques du concept choisi

6.2.1 Les espaces publics

Les Plaines LeBreton se prêtent tout particulièrement à l'aménagement d'espaces publics et d'espaces verts. La superficie totale des terrains déjà affectées à cette fin est de 26 hectares, soit environ 39% de la superficie totale du Site. À l'exception de la tenue de quelques grands rassemblements, d'un peu de camping et de gens qui viennent promener leurs chiens ou faire de la bicyclette, les Plaines comme telles sont actuellement assez peu fréquentées, que ce soit par les résidents du secteur ou par les touristes. L'accès à la rivière des Outaouais est difficile, sinon inexistant. Il y a bien un sentier récréatif qu'on emprunte parfois, mais c'est surtout à titre d'impasse. L'avantage du concept *Agora* est d'offrir, dans ce vaste parc en forme de pointe de tarte, une grande superficie d'espaces communs qui pourraient être utilisés pour de grands rassemblements publics. En plus des espaces communs, l'accès à la rivière des Outaouais deviendrait possible grâce à la délocalisation, vers le sud, d'une section de la promenade des Outaouais, ce qui ouvrirait 8 hectares d'espaces verts en bordure de l'eau.

Une parcelle de terrain de 2,5 hectares, située à l'ouest de la rue Preston, sera donnée à la Ville d'Ottawa pour en faire un parc de quartier. On va par ailleurs améliorer le réseau de liaison entre les sentiers, ceci en jouxtant au sentier qui longe l'aqueduc un nouveau sentier qu'on aménagerait en bordure de la rivière des Outaouais.

On préservera le caractère naturel du canal de fuite, et les courses d'entraînement en kayak y seront maintenues.

6.2.2 Le logement

Le Concept propose un aménagement de densité moyenne et d'utilisations mixtes, mettant l'accent sur une grande variété de modèles de logements et de statuts d'occupation. Si ce lotissement atteint son maximum de possibilité, le nombre total d'unités de logement atteindra 2 400.

Les logements proposés vont de maisons en rangées superposées à des immeubles de douze étages. Le développement résidentiel est conçu à l'intention d'une grande variété de ménages qui aiment vivre dans le centre-ville tout en appréciant l'accessibilité et la commodité du Site. Afin de renforcer le sentiment d'appartenance à la communauté, on s'appliquera à ce que ces lotissements donnent, autant que possible, sur la rue.

6.2.3 Les espaces pour bureaux et commerces de détail

L'aménagement d'espaces pour bureaux et commerces de détail, tel que proposé dans le Concept, créera un milieu où il fera bon vivre et travailler. La partie réservée aux bureaux devrait être construite le long des axes de la rue Booth-Scott-Wellington-Albert. La « grand'rue » de la communauté s'étalera tout au long de la rue Booth, pendant que les alentours de la nouvelle station de transport en commun offriront d'intéressantes perspectives de négoce et autres utilisations. Le plan prévoit aussi des emplacements aux quatre coins, fort bien situés, de la rue Booth et du boulevard LeBreton, ainsi qu'en lisière du corridor des rues Albert et Scott, d'accès facile. On encouragera les projets proposant une mixité de bureaux, commerces de détail et résidences; les commerces, dans ces cas, devront occuper principalement le rez-de-chaussée.

La surface maximale des espaces réservés aux bureaux et aux commerces de détail sera respectivement de 100 000 et de 11 000 mètres carrés. La hauteur maximale des immeubles à bureaux sera de douze étages. Vu l'emplacement de ce secteur de bureaux et de commerce, à mi-chemin du centre-ville et de la banlieue, les gens d'affaires des Plaines devront faire preuve d'imagination et travailler dur pour se tailler une place sur le marché.

6.2.4 Le développement culturel et institutionnel

On propose que les parcelles de terrains situées dans le secteur nord des Plaines soient affectées à des activités d'ordre culturel/institutionnel. Se trouvant en retrait de la rive et ouvrant sur un large couloir riverain, ce secteur permet d'étendre, en direction ouest, l'enceinte du parlement, la superficie des terrains disponibles pour l'érection de symboles nationaux et aussi celle de la zone riveraine de la capitale, en plus d'assurer un point d'attache au boulevard de la Confédération. On entrevoit que ce secteur deviendra le site de toute une gamme d'organismes de petite et moyenne envergure, à vocation publique non gouvernementale ou gouvernementale, et qui profiteront ainsi, en plein centre-ville, des derniers terrains disponibles au bord de l'eau.

On a aussi affecté à des fins culturelles/institutionnelles un emplacement situé au sud du boulevard LeBreton, juste à l'ouest du canal de fuite.

La surface maximale de l'espace réservé au développement culturel/institutionnel est de 75 000 mètres carrés.

6.2.5 Le réalignement de certaines routes

En retenant et en recréant l'ancienne trame du réseau urbain des rues, le Concept a l'avantage d'offrir quelques compensations pour certains changements audacieux qu'on apportera à l'actuel réseau routier des Plaines. Ces changements comprennent, eu égard à la promenade de l'Outaouais, l'élimination de la section qui va de la baie d'approvisionnement de l'aqueduc jusqu'à l'intersection de la rue Wellington et du pont du Portage, et son remplacement par un boulevard urbain à niveau, fort justement dénommé boulevard LeBreton. Ce boulevard traverserait les Plaines en diagonale en conservant, au bord est du Site, son intersection avec la rue Wellington et le pont du Portage, mais en libérant, côté nord, le tiers du Site. Comme déjà mentionné, il est important de permettre l'accès au bord de l'eau.

Dans sa section nord, à partir de la rue Scott, la rue Preston fait l'objet d'un prolongement qui la reliera au nouveau boulevard LeBreton. Les autres rues locales suivent autant que possible l'ancien quadrillage et la même séquence dénominative : les rues Fogarty (une nouvelle rue à l'ouest de Broad), Broad, Sherwood, Lloyd et Lett. Ces "nouvelles" rues nord-sud se trouvent à des emplacements à peine différents de leur alignement précédent.

Au nord, la zone culturelle/institutionnelle est desservie par une rue locale, la rue Oregon (de son ancien nom), qui coupe la rue Booth et rejoint, aux deux bouts de sa configuration en forme de croissant, le boulevard LeBreton. Au sud

de l'aqueduc, la rue O'Keefe (en hommage à l'ancienne brasserie) dessert les parcelles de développement situées à l'ouest de la rue Booth, sur les côtés nord et sud du réalignement proposé pour le parcours du *Transitway*.

Le Concept maintient plusieurs des routes principales du Site, notamment les rues Scott-Wellington-Albert et Booth. Les rues Ottawa et Hill, de même que la section de la rue Wellington qui passe à l'extrémité est du Site, conserveraient leur emplacement actuel.

6.2.6 Le réalignement du *Transitway*

L'un des principes directeurs du Concept en vue d'assurer la construction d'une station de transport en commun sur la rue Booth, comprend le réalignement du *Transitway*, l'élévation des rues Booth et Preston à un autre niveau de circulation et une séparation entre les deux niveaux. On a envisagé plusieurs options à ce sujet, dont la construction d'un tunnel, l'érection d'une emprise aérienne, etc... La solution définitive proposée, et la seule jugée réalisable, requiert le réalignement du parcours actuel du *Transitway* sur une voie qui serait aménagée plus au sud, entre la rue Scott et l'aqueduc, libérant ainsi suffisamment d'espace pour la construction de la station en cause. Il faudra construire des ponts pour les rues Booth et Preston à partir de la rue Scott-Wellington-Albert jusqu'au nord de l'aqueduc ouvert, ceci en vue de dégager l'espace nécessaire pour le *Transitway*. La rue O'Keefe devra enjamber, elle aussi, le *Transitway* pour atteindre certaines parcelles de développement. Les nouveaux niveaux pour tout développement dans ce secteur devront correspondre à la hauteur des ponts des rues Preston et Booth, ce qui placera le *Transitway* dans un encaissement le fermant à la vue de la communauté avoisinante et permettra, du même coup, d'éviter la construction d'une barrière surélevée à travers cette zone.

6.3 L'entente foncière

Parallèlement au travail qui se faisait au niveau du Concept, des négociations foncières avaient été entreprises en 1991 par les deux conseils locaux et la CCN. Ces négociations intensives s'étendirent sur une période de deux ans, au bout desquelles un accord était conclu au niveau des cadres supérieurs au printemps de 1994. Du fait des élections municipales et des propositions relatives à l'Expo 2005, cet accord ne fut présenté aux instances concernées qu'en 1995. Son approbation par la Ville d'Ottawa, la MROC et la CCN a eu lieu au début de 1996.

Par le truchement d'une série d'actes de cession de propriétés, de servitudes d'accès et autres moyens, l'objet de cet entente, dite « Entente cadre sur la structure foncière des Plaines LeBreton » (voir annexe 8) est principalement de :

- regrouper en un même ensemble les terrains de la CCN qui sont développables;
- rassembler les terrains de la MROC qui sont nécessaires au réalignement du *Transitway*;
- protéger toute l'infrastructure municipale existante; et
- prévoir l'amélioration des ponts et aqueducs désignés comme biens patrimoniaux.

Cette entente foncière établit également un processus de planification et d'approbation par lequel la CCN déposerait une demande de modification des désignations qui, concernant les Plaines, figure dans les Plans directeurs de la MROC et de la Ville d'Ottawa. L'Entente engage donc la CCN à faire, auprès de la Ville d'Ottawa et de la MROC, une demande officielle de modifications aux Plans directeurs, demande devant se fonder sur le concept adopté par les trois parties. Ce n'est qu'après l'approbation de ces modifications aux Plans directeurs par les deux paliers de gouvernement que pourront s'effectuer les transactions et engagements prévus par cette entente.

La section suivante fournit une description plus détaillée du Concept de remise en valeur des Plaines LeBreton. La section 7 décrit en détail le concept choisi, la section 8 donne un compte rendu des évaluations environnementales effectuées ou encore requises pour la matérialisation du Concept, et les sections 9 et 10 décrivent l'orientation des politiques suivie, eu égard aux Plans directeurs régional et municipal.

7.0 LA NOUVELLE COLLECTIVITÉ DES PLAINES LEBRETON - LE PLAN

7.1 Introduction

À mesure qu'approche le prochain siècle, les pensées se tournent vers les possibilités de modifier le caractère de cette région, et un certain nombre de questions dominantes se présente. Ainsi, la base économique continue de se transformer et de se diversifier. Le profil démographique de la population de la région se modifie. Les membres de la génération du *babyboom* entreront dans le groupe d'âge des 65 ans et plus vers l'an 2010, marquant ainsi un virage important de la population vers les rangs des personnes âgées. Les besoins et les préférences des ménages, déjà fort diversifiés en ce qui concerne le logement et d'autres biens et services, continuent d'évoluer. Les progrès technologiques et les nouvelles méthodes du monde des affaires ont bouleversé les genres et méthodes de travail. La vigueur du noyau urbain d'Ottawa continuera d'être importante. Les politiques de planification de la Ville et de la MROC vont se concentrer, à l'avenir, sur des questions comme l'intensification résidentielle, les collectivités durables, l'utilisation efficace des infrastructures en place et la réduction de la dépendance sur l'automobile. La planification de l'avenir de la capitale nationale est, elle aussi, critique, du fait qu'elle doit prévoir, entre autres choses, la conservation et l'amélioration de l'environnement physique, la mise en réserve de sites pour les institutions et symboles nationaux et les besoins résultant de l'emploi au gouvernement fédéral.

Le nouvel aménagement prévu pour la collectivité des Plainnes LeBreton répond directement à tous ces défis, ceci en offrant un agencement des utilisations destinées à fins d'envergure nationale, des utilisations destinées à des fins résidentielles et commerciales et des utilisations destinées à des fins d'aménagement d'espaces verts. La remise en valeur des Plainnes va représenter un apport important en matière de logements et d'emplois, contribuant ainsi à accroître le rôle et la vitalité du noyau urbain. L'agencement de toutes ces utilisations créera une activité florissante le jour et le soir. Le nouvel aménagement des Plainnes marquera un précédent en matière de développement à haute densité offrant un accès direct au réseau de transport en commun; il donnera ainsi un nouveau sens à la notion d'accessibilité dans un contexte de développement urbain. Non seulement le nouvel aménagement utilisera-t-il efficacement l'infrastructure municipale en place et respectera-t-il le cadre naturel de même que les valeurs patrimoniales du Site, mais il se réalisera en s'appuyant sur ces éléments.

Les détails suivants expliquent comment le nouvel aménagement des Plainnes LeBreton, une fois terminé, placera la ville à l'avant-plan du prochain siècle.

7.2 Les utilisations du sol

L'aménagement des Plaines LeBreton se caractérisera par un agencement de diverses utilisations du sol. Celles qui sont importantes pour la capitale nationale et pour tous les Canadiens vont compléter l'implantation d'une importante collectivité dans les Plaines. On réservera des sites pour des réalisations d'importance majeure aux plans culturel et institutionnel, mais on mettra aussi l'accent sur l'aménagement résidentiel et commercial, la construction d'unités de logement et la multiplication des occasions d'emploi. Les Plaines LeBreton offriront un vaste éventail de choix de logements convenant à une mixité de types de ménage et de styles de vie, tant ceux des célibataires et des jeunes couples ou des familles que des parents esseulés et des aînés. Les Plaines LeBreton se caractériseront également par un aménagement conçu en fonction des besoins des piétons; partout où la chose sera possible, les rues seront des lieux publics bordés de larges trottoirs et disposant de l'espace nécessaire à la plantation d'arbres et à divers types d'aménagement paysager. L'accessibilité au réseau récréatif et aux espaces verts sera mise en évidence. La remise en valeur des Plaines encouragera les utilisations mixtes, accordera suffisamment de souplesse dans le choix des emplacements et des types de construction, et favorisera une intégration poussée des différents types d'utilisation plutôt que leur isolement. La figure 6 illustre les utilisations du sol proposées pour les futures Plaines LeBreton.

Les Plaines offrent une occasion rare de créer un milieu de vie unique au coeur même de la région. Certains attributs spécifiques des Plaines autorisent ce renouveau : un grand site vacant à proximité du noyau urbain; la proximité de voies d'eau aux deux extrémités du Site et sur le Site; d'importants espaces publics et la présence d'un réseau de sentiers récréatifs; l'emplacement, sur le Site même, du *Transitway*, le tout pourvu d'un réseau routier et d'infrastructures. On a ainsi une occasion inédite de créer un milieu de vie typiquement urbain, un endroit où les biens ou services répondant aux besoins de la vie courante seront accessibles en cinq ou dix minutes de marche.

La philosophie d'aménagement qui sous-tend le Concept élaboré pour les Plaines LeBreton est axée sur des utilisations mixtes du Site. Ceci se traduira par l'aménagement de noyaux d'utilisations mixtes (résidentielles et commerciales), où la densité de la construction s'apparentera à celle du quartier *Centertown*. Ces constructions d'un style compact et ayant un profil pouvant aller de moyen à élevé, assurera une utilisation plus efficace des emplacements urbains et des infrastructures en place. Les Plans directeurs de la Région et de la Ville appuient cette philosophie d'aménagement. Leur objectif est d'arriver à une masse critique de population résidentielle et commerciale qui formera une communauté authentique et autonome. Une telle approche est de nature à augmenter la viabilité des transports en commun et à réduire la dépendance vis-à-vis de l'automobile.

Cette philosophie fondée sur des utilisations mixtes trouve son expression à grande et à petite échelle. À grande échelle, les utilisations proposées représentent une grande variété d'aménagements pour l'ensemble des Plaines LeBreton. À échelle plus réduite, le plan propose des zones spécifiques d'utilisations mixtes le long de la rue Booth, du boulevard LeBreton jusqu'à la rue Albert, et le long de la rue Scott-Wellington-Albert, au sud du *Transitway*. D'importantes parcelles ou « îlots » seront spécifiquement désignés « à utilisations mixtes », l'objet de ces désignations étant de favoriser l'intégration des espaces résidentiels, commerciaux et de bureaux, ceci en tenant compte de la configuration et des types d'immeubles destinés à cette fin. Ce concept d'utilisations mixtes laisse donc beaucoup de place à la créativité.

Les paragraphes suivants décrivent dans leurs grandes lignes les utilisations du sol prévues par le plan : utilisations à des fins d'espaces verts, utilisations mixtes à des fins culturelles/institutionnelles, utilisations à des fins résidentielles, et emplacement des utilisations proposées. Viennent ensuite une analyse du Concept en regard de son impact sur les services collectifs actuels, sur le réseau de transport et sur les infrastructures, ainsi qu'un examen des considérations et enjeux reliés aux phases successives de matérialisation.

7.3 Les utilisations à des fins d'espaces publics

Actuellement, l'utilisation des espaces libres des Plaines LeBreton par les collectivités locales, régionales et nationales est limitée. La promenade de l'Outaouais gêne l'accès aux zones riveraines. Les seuls accès possibles au Site sont des routes régionales encombrées, la promenade de l'Outaouais, le *Transitway* et les sentiers récréatifs, dont l'objet principal est de permettre aux gens de traverser le Site. Celui-ci n'offre aucune attraction ni aucun point d'intérêt permanents qui inciteraient les gens à s'arrêter. Le *Transitway*, pour sa part, gêne l'accès à l'aqueduc. Enfin, certaines constructions à valeur patrimoniale sises sur le Site se trouvent dans un grave état d'abandon.

Le nouvel aménagement des Plaines ouvrira ce secteur à tous les gens de la région et aux visiteurs de la capitale. Le plan, dans son approche favorable aux espaces verts, tirera avantage de la zone qui longe la rivière des Outaouais et de l'existence de l'aqueduc, en plus d'assurer l'amélioration des constructions à valeur patrimoniale se trouvant sur le Site.

Comme l'illustre la figure 6, le Réseau de verdure proposé s'appuie sur des principes préconisant l'accès du public au secteur riverain, la protection des zones naturelles, l'affectation d'une vaste superficie de terrain pour la création de parcs de bonne dimension et pour l'aménagement de sentiers permettant de circuler à l'intérieur du Site et donnant également accès au plus vaste réseau

d'espaces verts de la capitale. Les espaces publics des Plaines LeBreton sont partagés entre ceux qui ont un caractère national, ceux qui ont un caractère régional et ceux qui ont un caractère local ou municipal.

Dans le plan proposé, les espaces publics occupent près de 40 p. 100 du Site, soit, en tout, 26 hectares, et remplissent trois fonctions distinctes : couloir riverain, parc de la capitale et parc de quartier.

7.3.1 Les espaces verts riverains

Les espaces verts riverains, environ 13 hectares au total, comprendront les terrains qui bordent la rivière des Outaouais ainsi que l'aqueduc. Leur accessibilité est aujourd'hui limitée, mais le nouvel aménagement proposé des Plaines les ouvrira au public. Le couloir riverain s'étend du corridor de l'emprise de chemin de fer du Canadien Pacifique, du côté ouest, jusqu'au restaurant *The Mill* (moulin Thompson-Perkins), à l'est. Un sentier récréatif y est aussi prévu. Le couloir riverain représente, au total, environ 8 hectares.

Comme on l'a expliqué auparavant, il n'y a en ce moment aucun accès à la rivière des Outaouais, si ce n'est quelques sentiers informels et peu utilisés. Le réalignement d'une partie de la promenade de la Rivière-des-Outaouais — appelée à devenir partie du boulevard LeBreton —, libérera la zone riveraine. L'accès au public sera dès lors possible à partir des prolongements ouest et est du sentier récréatif, et, au sud, à travers le parc de la capitale ou en empruntant les sentiers aménagés entre les immeubles de catégorie culturelle-institutionnelle et le long des trottoirs des rues Booth et Oregon.

La largeur de la zone riveraine de la rivière des Outaouais ira de 40 à 100 mètres, mesurés depuis le bord de l'eau jusqu'à la limite de construction de la zone culturelle/institutionnelle sise au sud. Des dispositions peuvent être prises pour accroître le recul de la limite de construction jusqu'à la façade des immeubles de catégorie culturelle/institutionnelle, ceci en vue d'accroître la distance entre ces immeubles et le bord de l'eau. On pourrait aménager l'espace ainsi gagné de façon à en faire un agencement d'espaces publics se conjuguant aux utilisations culturelles/institutionnelles. On prévoit également l'ouverture d'un sentier récréatif le long de la zone riveraine. En raccordant ce sentier au réseau de sentiers de la promenade, depuis l'est jusqu'aux sentiers qui, passant à la base de la Colline parlementaire, permettent d'atteindre le centre-ville, on créerait un passage continu tout le long du rivage.

En plus des terrains longeant la rivière des Outaouais, ceux qui sont situés en bordure de l'aqueduc offriront un espace linéaire public le long de ce lieu d'intérêt historique. Le couloir où se trouvent l'aqueduc et le canal de fuite est

reconnu comme étant de grande valeur environnementale et patrimoniale. Ces éléments feront l'objet d'améliorations en vue d'en faire des lieux attrayants pour la nouvelle collectivité. Le plan prévoit également les travaux suivants : restauration et remise en valeur des ponts considérés comme biens patrimoniaux; stabilisation des berges de l'aqueduc ouvert; restauration du couvert végétal; ouverture de vues panoramiques sur l'eau; installation de nouvelles clôtures; et aménagement de sentiers récréatifs de part et d'autre de l'aqueduc. Un espace vert linéaire d'environ 5 mètres de largeur, aménagé de chaque côté de l'aqueduc, donnera accès à ce réseau d'espaces verts.

Les ponts à valeur patrimoniale qui traversent l'aqueduc, y compris ceux du chemin de fer du Canada central, de la rue Booth, de la rue Broad et l'emprise de Lloyd-Grand Trunk-Lett serviront de lien nord/sud entre le réseau de verdure et les zones résidentielles adjacentes. Le réseau vert de l'aqueduc rejoint le couloir de la rivière des Outaouais depuis la baie d'approvisionnement et le parc municipal, à l'ouest, et par le canal de fuite, à l'est, formant ainsi une boucle. Les deux sentiers récréatifs, l'un et l'autre de chaque côté de l'aqueduc, vont converger, à la hauteur du pont Lloyd-Grand Trunk-Lett, en un seul sentier récréatif qui se raccordera au reste du réseau via le pont Pooley. Toute la végétation existante aux environs de la station de pompage et le long du canal de fuite sera conservée.

La canal de fuite est cette voie d'eau qui se trouve juste au nord du pont Pooley et s'écoule dans la rivière des Outaouais. Cette zone, essentiellement considérée comme non aménageable, sera conservée dans son état naturel actuel. Lorsque le boulevard LeBreton remplacera le tronçon de la promenade de l'Outaouais, la section nord du canal de fuite (juste au sud de l'ouvrage de drainage située à l'entrée) sera dotée d'un pont aligné sur la nouvelle configuration du boulevard LeBreton, de la rue Wellington et de son intersection à l'approche du pont du Portage.

7.3.2 Les grands espaces verts

7.3.2.1 Le parc de la capitale (« La Plaine »)

La CCN et le public ont déterminé qu'il est impératif de réserver, à même le Site, une vaste zone où des événements d'envergure nationale ou régionale pourraient avoir lieu. D'où la proposition d'utiliser la Plaine, ce grand terrain de 4 hectares situé au nord du boulevard LeBreton et au sud de la zone culturelle/institutionnelle, pour en faire un grand parc de la capitale. Ce terrain de forme triangulaire offre une vue spectaculaire sur la rivière des Outaouais, sur les collines de la Gatineau, au nord, et sur la Colline parlementaire, à l'est. Il servira de lien entre le boulevard de la Confédération et le canal de fuite, à l'est, et le couloir riverain, à l'ouest. On prévoit que ce vaste parc sera capable d'accueillir d'importants

rassemblements, comme celui qui marque la célébration de la Fête du Canada, et des concerts en plein air. L'objectif est de s'assurer que les services publics pertinents (électricité, eau) et les services de sécurité soient incorporés à la conception du parc, de façon à ce qu'on dispose de tous les services essentiels requis pour la tenue de grands événements. Sur une base quotidienne, La Plaine sera, pour les résidents de la zone, le lieu d'une vaste gamme d'activités récréatives et de plein air, notamment : festivals locaux, pique-niques, activités récréatives passives et actives à caractère informel. Puisque les principaux événements se dérouleront généralement en dehors des heures de bureau, on prévoit que le stationnement disponible dans les complexes commerciaux avoisinants et le réseau de transport en commun suffiront à permettre un accès en masse à ce parc.

7.3.2.2 Le parc de quartier (parc municipal)

Un terrain de 2,5 hectares, situé du côté sud-ouest de la baie d'approvisionnement de l'aqueduc, sera transféré à la Ville d'Ottawa pour en faire un parc municipal. Une petite partie de ce parc contournera l'extrémité est de cette baie, à proximité de l'ouvrage de contrôle d'entrée d'eau. Ce parc municipal, appelé à desservir les résidents de la nouvelle communauté des Plaines LeBreton, reliera les autres espaces verts à l'est, à l'ouest et au nord.

7.3.2.3 Les réserves d'espaces verts

En plus des espaces publics dont on a discuté ci-dessus, la CCN conservera une grande zone d'environ six hectares comme espace libre. Cette zone, anciennement utilisée comme site d'enfouissement, est située entre le parc municipal et l'emprise de la voie ferrée du Canadien Pacifique, à l'ouest, au sud de la promenade de l'Outaouais et au nord du *Transitway*.

7.4 Les utilisations à des fins culturelles/institutionnelles

L'avenir des terrains riverains sur le site des Plaines constitue l'une des pierres angulaires du plan. Un des rôles principaux de la CCN est de s'assurer que des sites proéminents soient réservés pour les utilisations futures revêtant une importance de premier plan pour la capitale. Des décisions passées répondant à ce mandat ont permis la construction du Musée des Beaux-Arts et du Musée canadien des Civilisations. La mise en réserve, à cette fin, d'une certaine superficie du Site permettra de disposer des emplacements requis pour l'érection des symboles nationaux de demain. Les deux parcelles de terrains désignées « culturelles/institutionnelles » sont indiquées à la figure 6; respectivement situées au nord de la rue Oregon et au sud de l'espace vert riverain, et au sud du boulevard LeBreton, à l'est de la rue Lett et au nord de la rue Fleet, elles vont jouxter l'extrémité ouest du boulevard de la Confédération et la Colline

parlementaire. En tout, 5,9 hectares sont réservés aux utilisations culturelles/institutionnelles. La CCN vendra les terrains situés au sud du boulevard LeBreton, mais elle conservera ceux qui sont au nord de celui-ci, les considérant comme propriété publique réservée au nom de tous les Canadiens et destinés à des fins d'aménagement d'espaces verts et autres réalisations éventuelles d'envergure.

L'aménagement de ces terrains se fera sous forme d'immeubles de hauteur basse ou moyenne. Les genres d'utilisations publiques prévues pourraient inclure des musées de petite taille et des espaces à bureaux pour des organismes nationaux/internationaux ou des agences spéciales. En plus de leur importance pour la capitale, ces utilisations à orientation publique et autres activités connexes vont susciter de l'activité le long des terrains riverains et faire renaître une relation et un lien avec les îles Victoria et Chaudière.

Les utilisations à fins commerciales, notamment pour des magasins et des restaurants aménagés le long du corridor riverain et de la rue Booth, au niveau du rez-de-chaussée ou du sous-sol, constitueront également une composante importante des utilisations publiques. Ce créneau commercial incitera les gens à visiter cette zone souvent et à différentes heures du jour. Il desservira les usagers des espaces verts avoisinants et des sentiers récréatifs, de même que les visiteurs, les employés des organismes publiques et les personnes qui exercent une activité dans les immeubles avoisinants.

7.5 Les utilisations à des fins mixtes

Dans le cadre du plan des Plaines LeBreton, des parcelles et des îlots spécifiques ont été désignés « à utilisations mixtes ». Ils sont situés le long des routes régionales Booth et Scott-Wellington-Albert, ceci pour tirer avantage de l'accessibilité de ces emplacements. On prévoit également affecter à ce type d'utilisations une autre bande étroite de terrain sise du côté nord de l'aqueduc. Il est prévu de favoriser l'implantation de commerces de détail au niveau de la rue, l'objectif étant de s'assurer qu'on puisse répondre, sur les lieux, aux besoins courants de biens et de services et créer, par la même occasion, de l'animation dans les rues.

La flexibilité des utilisations résidentielles ou commerciales prévues dans le cadre de ces utilisations mixtes, permettra, si nécessaire, divers rajustements éventuels; on estime toutefois, au moment de cette demande de modifications, que certains emplacements présentent des avantages qui les destinent, en quelque sorte, à une utilisation bien précise. Ainsi, deux endroits attrayants situés à l'angle des rues Booth et Albert, à proximité de la nouvelle station de transport en commun, constituent des emplacements commerciaux enviables. La rue Booth elle-même a la plus grande possibilité de devenir la principale artère

commerçante de la nouvelle collectivité; il semblerait donc logique qu'elle soit affectée à des utilisations commerciales. Les emplacements situés aux angles du boulevard LeBreton et de la rue Booth, à l'intersection de grandes routes régionales et faisant face à l'espace LeBreton (La Plaine), semblent tout désignés pour la construction d'immeubles à bureaux. Par ailleurs, les zones d'utilisations mixtes proposées le long des rues Scott-Wellington-Albert, à l'ouest de la rue Booth, et le long du côté nord de l'aqueduc, semblent offrir beaucoup de possibilités pour y favoriser, en premier lieu, la construction résidentielle.

Les genres et la forme des projets d'utilisations mixtes proposés pour la zone située au nord de l'aqueduc et au sud de la rue Ottawa, seront différents; la raison en est que cette zone est adjacente à l'un des espaces verts les plus pittoresques du Site. Les utilisations au niveau de la rue seront conçues et aménagées de façon à animer cet espace ouvert. On favorisera donc, pour cette zone, tant au bénéfice de la collectivité locale qu'à celle des visiteurs, l'implantation de boutiques spécialisées et de cafés/restaurants avec terrasse.

Une récente évaluation des possibilités d'occupation pour les parcelles de terrain à utilisations mixtes, dans des immeubles ne dépassant pas 12 étages, suggère la distribution suivante : environ 665 unités de logement, 100 000 mètres carrés d'espaces de bureau et 11 000 mètres carrés d'espaces de commerce de détail.

7.6 Les utilisations destinées à la construction résidentielle

La composante résidentielle est l'élément moteur de la future collectivité des Plaines LeBreton. Le plan désigne des parcelles destinées aux utilisations mixtes, mais il réserve par ailleurs certaines zones à la construction strictement résidentielle. Ces dernières comprennent la zone située entre le *Transitway* et l'aqueduc; la zone entre le boulevard LeBreton, la rue Preston, la rue Ottawa et le côté est de la rue Sherwood; et la zone entre le boulevard LeBreton, la rue Ottawa, le côté est de la rue Lloyd et le bassin d'admission de la station de pompage. En tout, les zones désignées « résidentielles » ont une superficie de 6,5 hectares.

La typologie d'habitation préconisée permettra des aménagements plus compacts. Elle variera de maisons en rangées superposées à des tours d'habitation ne dépassant pas 12 étages. Les parcelles résidentielles auront la possibilité d'offrir jusqu'à 1 800 unités de logement. La forme, l'emplacement et la conception des bâtiments seront déterminés en fonction des attributs du Site, du réseau routier et des espaces verts.

Le plan des Plaines LeBreton ne définit aucun type spécifique de construction résidentielle. Il prévoit la construction d'immeubles de hauteur moyenne à proximité de l'aqueduc, voulant ainsi permettre aux résidents de profiter du calme

des rues locales (p. ex. la rue Ottawa) et de la proximité du couloir de l'aqueduc. Des immeubles d'une hauteur plus élevée pourront être construits le long des routes régionales (notamment en bordure de la rue Scott et du boulevard LeBreton).

Pour favoriser la marche, le cyclisme et l'utilisation des transports en commun, on réduira les espaces de stationnement dans les zones proches de la station de transport en commun. Là où le stationnement sera fourni, il sera généralement intégré aux immeubles, soit par la construction d'aires étagées, soit par des aménagements en sous-sol. On autorisera le stationnement sur les rues locales en vue d'accommoder les visiteurs.

L'addition d'unités résidentielles dans la zone centrale est conforme aux politiques de la MROC et le Ville d'Ottawa. La remise en valeur des Plaines LeBreton représentera alors un élément clé pour répondre aux besoins futurs de logements.

7.7 Les services et installations à caractère social et communautaire

Des prévisions de la future population des Plaines LeBreton — comprenant les résidents (membres ou non de population active) et la population active proprement dite — ont été élaborées pour déterminer leurs besoins, eu égard aux services à caractère social et communautaire desservant déjà la zone. Ces prévisions reposent sur diverses hypothèses quant à la taille des ménages, au rapport âge/sexe, à l'impact du vieillissement de la population de la région et aux indices de surface de plancher par employé. Les prévisions de la future population résidentielle vont de 4 000 à 4 500 personnes; celles des employés de bureau ou de commerce de détail s'établissent à environ 6 500. Ces chiffres supposent la pleine réalisation du plan d'aménagement et l'indice maximale d'occupation prévue.

Les collectivités avoisinantes sont déjà bien pourvues en services essentiels (incendie, police et soins de santé), suffisamment pour répondre aux besoins des nouveaux résidents et des travailleurs des Plaines. Le poste d'incendie n° 2, au 135 de la rue Preston, le poste de police principal de la rue Elgin et le poste de police communautaire de Somerset-Heights-Ouest vont desservir les Plaines. Le centre de santé communautaire de Somerset-Heights-Ouest est en mesure d'offrir à la nouvelle collectivité une vaste gamme de services médicaux communautaires. Une clinique médicale du centre-ville (Place Minto, rue Slater) est en mesure d'absorber la clientèle éventuelle en provenance des Plaines, et elle reste ouverte après les heures de bureau. Des services hospitaliers d'urgence sont accessibles à l'hôpital Civic d'Ottawa, pendant que des services complets et des installations hospitalières secondaires et de soins particuliers, aptes à répondre aux besoins de la collectivité des Plaines, sont disponibles aux hôpitaux Grace et Saint-Vincent. Toutes ces institutions sont sises à proximité des Plaines.

La consultation auprès des commissions scolaires a confirmé que les neuf écoles du secteur¹ sont en mesure de recevoir les enfants d'âge scolaire appartenant à la nouvelle collectivité. Les clubs d'activités de jeunes sont en mesure de répondre à la demande de la nouvelle collectivité. La question des garderies peut être une source de préoccupations, celles de la zone étant déjà remplies à leur capacité maximale, ou tout presque. Côté bibliothèque, la filiale principale de la bibliothèque publique d'Ottawa ainsi que sa filiale ouest, sur la rue Rosemont, desserviront la nouvelle communauté.

Les centres communautaires de Dalhousie et Hintonburg fonctionnent actuellement tout près de leur capacité maximale; ils sont encore en mesure d'accepter un certain nombre de nouvelles adhésions aux programmes qu'ils offrent, mais la disponibilité de salles de réunion pour les groupes communautaires des Plaines pourrait faire problème. On peut possiblement trouver des espaces à cette fin au nouveau projet *City Centre*; dans le cas contraire, la nouvelle collectivité des Plaines devra prendre des dispositions pour se doter des installations requises pour la tenue de réunions publiques. Elle pourrait probablement trouver le moyen d'aménager de telles installations dans les immeubles résidentiels ou commerciaux. L'évaluation des services et installations pour les aînés dans cette zone, indique qu'ils peuvent répondre aux besoins des aînés de la nouvelle communauté, qui pourront principalement se rendre au centre *Good Companions* et compter sur tout un éventail de services de soins « mobiles » ou à la maison.

Les principales installations récréatives, notamment l'aréna *Tom Brown* et la piscine *Plant Bath*, desserviront la nouvelle communauté. Ces deux installations sont déjà largement utilisées par la population environnante. La Ville d'Ottawa a indiqué qu'aucune piscine ni aréna ne seront requises sur les Plaines. Elle a par ailleurs déterminé, même si les parcs sont déjà nombreux dans le secteur, que l'aménagement d'un nouveau parc municipal (d'environ 2,5 hectares de superficie) doit faire partie du plan de développement des Plaines LeBreton.

La nouvelle collectivité de Plaines LeBreton tirera avantage de l'accès facile (par la marche, le cyclisme et le réseau de transport en commun) au centre-ville et aux quartiers avoisinants, où une vaste gamme de services et d'installations à caractère sociale, communautaire et autre est déjà disponible. Les services qui pourraient faire défaut dans la zone immédiatement avoisinante deviendront disponibles dans la nouvelle collectivité des Plaines. À cette étape-ci, cela pourrait inclure un parc municipal, des installations de garderie et des salles de réunions publiques/communautaires.

¹ Ces écoles sont les suivantes : écoles de la Commission scolaire d'Ottawa : rue Cambridge, Centennial, Connaught, rue Elgin, parc McNabb, Lisgar Collegiate, Adult High School, Commission scolaire catholique romaine d'Ottawa : St. Anthony, Immaculata. Il n'y a aucune école de langue française dans le voisinage immédiat.

7.8. Le système de transports

L'un des principes directeurs du plan des Plaines LeBreton est d'assurer l'accès facile à divers modes de transport, notamment la marche, le cyclisme, les transports en commun et l'automobile. Les lignes qui suivent fournissent les détails pertinents.

7.8.1 La circulation piétonnière

La nouvelle communauté des Plaines LeBreton vivra dans un environnement ambulateur. Dans la mesure du possible, les rues seront des « lieux publics » bordés de larges trottoirs et disposant de l'espace nécessaire à la plantation d'arbres et à divers types d'aménagement paysager. L'établissement de raccords reliant les espaces verts aux sentiers récréatifs traversant le Site sera prioritaire. Les sentiers récréatifs, destinés à l'usage des piétons et des cyclistes, constitueront une voie de premier choix pour circuler un peu partout, autour et au-delà des Plaines. Des sentiers de raccordement relieront les secteurs résidentiels et commerciaux au corridor de l'aqueduc. Le plan propose aussi l'établissement d'un raccordement piétonnier menant jusqu'au niveau inférieur de la station de transport en commun. Des ascenseurs aux quatre coins de la station faciliteront le passage du niveau de l'aqueduc à celui de la rue Booth. Les emprises de la rue Scott-Wellington-Albert, de la rue Booth et du boulevard LeBreton auront des terre-pleins centraux suffisamment larges pour permettre de traverser ces routes à pied et en toute sécurité. Ces mesures ainsi que de multiples raccords entre les rues locales et des passages à piétons désignés, réduiront au minimum les entraves que les routes régionales pourraient autrement présenter au déplacement des piétons. Toutes les routes et tous les ponts seront aménagés de façon à offrir des pentes sécuritaires pour le déplacement des fauteuils roulants. Enfin, les raccords reliant les rues Booth et Ottawa seront assez larges pour qu'on puisse y installer des rampes et des escaliers.

7.8.2 Le cyclisme

Les besoins du cyclisme, tant récréatif qu'utilitaire, seront pris en considération dans l'aménagement topographique des Plaines. Les rues locales auront des chaussées pavées suffisamment larges pour qu'automobilistes et cyclistes puissent se les partager. La rue Booth, au nord de la station de transport en commun, les routes régionales que constituent le boulevard LeBreton et la rue Preston auront chacune leur piste cyclable; dans le cas de la rue Scott-Wellington-Albert, la priorité établie par le plan permettra éventuellement d'y aménager des pistes cyclables, l'inclusion de telles pistes étant considérée comme inhérente à tout projet de réfection de cette route régionale.

La plupart des rues locales mènent directement ou via de courts embranchements aux sentiers récréatifs bordant l'aqueduc ou la rivière des Outaouais, et

facilitent conséquemment l'accès au vaste réseau régional de sentiers récréatifs.

7.8.3 Le transport en commun

L'un des plus grands avantages du site des Plaines est son emplacement le long du *Transitway*. La commodité et la qualité du service de transport en commun rendent le Site accessible à tous et permettront aux futurs résidents et travailleurs des Plaines de réduire sensiblement leur dépendance vis-à-vis de l'automobile. Toutes les parcelles d'aménagement, au sud du boulevard LeBreton, se situent dans un rayon de 400 mètres de la future station de transport en commun.

Dans le nouvel aménagement des Plaines, le *Transitway* occupera un nouvel alignement est-ouest, à environ 30 mètres au sud de son emplacement actuel à la hauteur de la rue Booth, et à environ 70 mètres plus au sud à la hauteur de la rue Preston. Ce déplacement du *Transitway*, joint à la construction de ponts sur les rues Booth et Preston, permettra une dénivellation entre le réseau routier proprement dit et celui du transport en commun, ainsi que l'aménagement d'une nouvelle station en bordure de la rue Booth. Sur cette même rue Booth, les carrefours à niveau, avec leurs longues files de voitures et d'autobus attendant le changement des feux de circulation, disparaîtront. L'amélioration résultant d'une plus grande efficacité d'exploitation est de nature à avoir une portée significative sur l'efficacité du système de transport en commun. La rue Preston et les embranchements locaux entre les rues Scott et O'Keefe vont aussi passer au-dessus du *Transitway*.

Le tablier des ponts des rues Booth et Preston et des rues locales devra assurer un dégagement de 5 mètres au-dessus du *Transitway*. Au début, dans son nouvel alignement, le *Transitway* sera légèrement encaissé afin d'éviter toute excavation qui risquerait d'atteindre la nappe phréatique². (La nappe phréatique est près de la surface à cet endroit, c'est-à-dire plus ou moins à la hauteur du niveau d'eau de la rivière des Outaouais. Au moment de l'aménagement des parcelles résidentielles et commerciales des côtés nord et sud du *Transitway*, on construira des

² Au cours du processus de planification tripartite, on a examiné plusieurs options de réaligement du *Transitway* pour accommoder la construction d'une nouvelle station sur la rue Booth. Toute option nécessitant la construction d'un élément quelconque du profil du *Transitway* dans la nappe phréatique a été rejetée systématiquement par la MROC à cause de la présence possible de contaminants dans le sol. Compte tenu de cette appréhension, il ne pouvait être question de creuser une tranchée pour le *Transitway* à travers le Site. Par ailleurs, l'idée de le laisser le *Transitway* à son emplacement actuel a aussi été rejetée, vu que, d'une part, il coupe l'accès à l'aqueduc et aux espaces verts linéaires et que, d'autre part, son maintien en place aurait nécessité la construction de ponts d'une longueur inacceptable le long des rues Preston et Booth. L'option d'aménagement de construire une emprise privée au-dessus du *Transitway*, tout comme celle de le faire passer sous une rue locale, ont toutes deux été rejetées pour cause d'un manque d'intérêt du marché (lui-même imputable à la complexité d'un tel aménagement) et des coûts excessifs d'immobilisation et d'exploitation (ventilation). L'alignement recommandé a été optimisé pour réduire le plus possible à la fois la hauteur et la longueur des ponts des rues Booth et Preston tout en permettant d'atteindre l'objectif principal de dénivellation.

murs de soutènement de chaque côté du *Transitway* et le nouveau niveau du sol de ces parcelles sera égal à l'élévation des ponts des rues Booth et Preston. Pour tout le secteur entre la rue Scott-Wellington-Albert et l'aqueduc ouvert, la différence d'élévation entre le niveau actuel et le nouveau niveau prévu sera comblé par les murs de soutènement, les fondations d'immeuble, les constructions de stationnement et de la terre de remplissage.

Le résultat sera fort semblable à l'aménagement actuel du *Transitway*, rue Scott et avenue Parkdale, où il se trouve dans une tranchée et ne présente aucune entrave à la circulation. Au lieu de creuser une tranchée par des explosifs (comme cela s'est fait à l'ouest des Plaines LeBreton), les murs de soutènement et les éléments de construction en sous-sol sur les parcelles adjacentes vont élever le niveau du sol de cette zone pour qu'il donne au-dessus du *Transitway*. L'effet sera le même que si le *Transitway* passait dans une tranchée; il sera ainsi à l'abri des regards sur une bonne partie de son parcours à travers le Site. Les rues locales et régionales faciliteront le passage nord-sud au-dessus du *Transitway*. En fin de compte, les ponts de la rue Booth et de la rue Preston seront visibles aux seuls endroits où ils traversent le *Transitway* et l'aqueduc, ainsi que sur le côté nord immédiat de la station de transport en commun le long de la rue Booth. Le niveau de la rue Booth au nord de l'aqueduc ouvert sera légèrement rehaussé, de sorte que le pont n'apparaîtra pas comme un pont; ce niveau et celui des parcelles adjacentes connaîtront plutôt une légère pente allant du sud au nord.

Les défis de planification, d'ingénierie et d'environnement que posait l'aménagement du *Transitway* pour son parcours à travers les Plaines, ont été relevés et surmontés grâce à la solution ci-haut décrite et proposée dans ce plan. Prise isolément, la hauteur des ponts nécessaire pour traverser le *Transitway* est relativement imposante. Dans le futur aménagement des Plaines, les ponts, qui seront intégrés à l'intérieur du Site de la manière décrite ci-dessus, vont se retrouver au niveau du sol. Le résultat direct sera un *Transitway* qui ne créera plus d'embarras au déplacement nord-sud à travers les Plaines, et le dégagement d'une bande de terrain du côté sud de l'aqueduc qui favorisa la réalisation d'un aménagement résidentiel attrayant et d'un espace public ouvert le long de l'aqueduc.

La conception du réalignement du *Transitway* et du pont de la rue Booth, de même que l'ensemble des travaux reliés à ces réalisations, seront clairement définis dans les lignes directrices que le personnel de la MROC et de la CCN sont en voie d'élaborer, et qui serviront de guide pour ce projet. La MROC va se pencher sur les questions reliées au bruit et à la pollution de l'air, ainsi que sur la question des impacts du drainage des eaux pluviales provenant du *Transitway*, ceci pour satisfaire aux exigences fédérales d'évaluation environnementale. On prévoit entreprendre sous peu les études requises à cette fin et dont les résultats permettront de préciser les paramètres du projet de réalignement du *Transitway*.

7.8.4 Le réseau routier

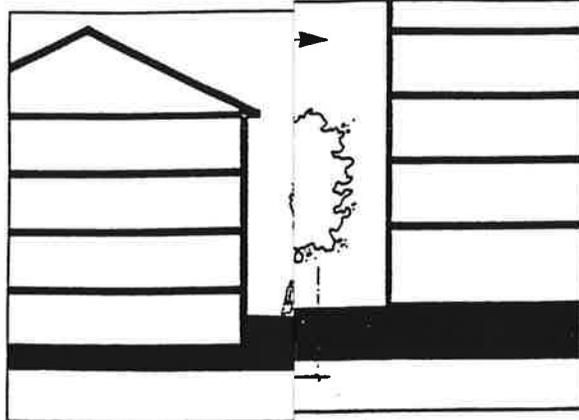
Le réseau routier qui desservira la nouvelle collectivité des Plaines LeBreton, indiqué à la figure 6, combine l'alignement des anciennes rues avec celui des nouvelles rues proposées. Les routes régionales comprennent : la rue Booth dans son alignement actuel; le boulevard LeBreton, comme nouvelle route régionale qui remplacera cette partie de la promenade de l'Outaouais comprise entre la baie d'approvisionnement de l'aqueduc et l'intersection du pont Wellington-Portage; et le prolongement de la rue Preston au nord des rues Scott-Wellington-Albert.

Les rues actuelles suivent de très près l'alignement des anciennes rues qui desservaient jadis la collectivité des Plaines LeBreton et leurs noms (Broad, Sherwood, Lloyd et Lett) ont été conservés. Une nouvelle rue, la rue Fogarty, est située entre les rues Preston et Broad. La rue Ottawa conserve son alignement actuel, bien qu'elle ne traverse plus la rue Booth³ (v. note page suivante). On prévoit l'aménagement de raccords piétonniers entre les rues Ottawa et Booth. Au sud de l'aqueduc, la nouvelle rue O'Keefe ira d'est en ouest le long du côté nord du *Transitway*. Quatre petits ponts et quelques rues raccordent la rue O'Keefe à la rue Scott-Wellington-Albert en travers du *Transitway*. Quant à la rue Oregon, elle assure l'accès aux parcelles du secteur nord des Plaines, allant d'est en ouest le long du côté sud de ces parcelles. Son réalignement, un peu plus au sud que l'ancien tracé, se raccorde, à ses extrémités est et ouest, au boulevard LeBreton et croise aussi la rue Booth.

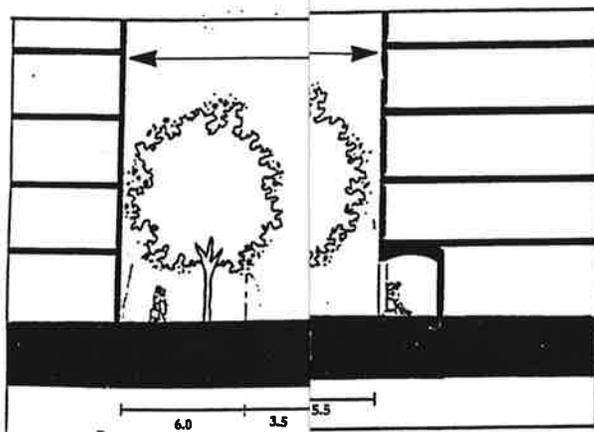
Le tableau suivant énumère les rues qui seront aménagées sur les Plaines, le niveau de gouvernement dont elles relèvent et la largeur des emprises que recommandé. Les vues en coupe de ces rues sont illustrées à la figure 7.

Nom de la rue	Gouvernement responsable	Largeur de l'emprise
Promenade de la Rivière-des-Outaouais	CCN	20 mètres (chaussée)
Boulevard LeBreton	MROC	37,5 mètres
Rue Booth	MROC	33,5 mètres/34,5 mètres
Rue Preston	MROC	26 mètres
Rues Oregon, Fogarty, Broad, Sherwood, Lloyd, Lett, Ottawa et O'Keefe	Ville d'Ottawa	21,5 mètres*

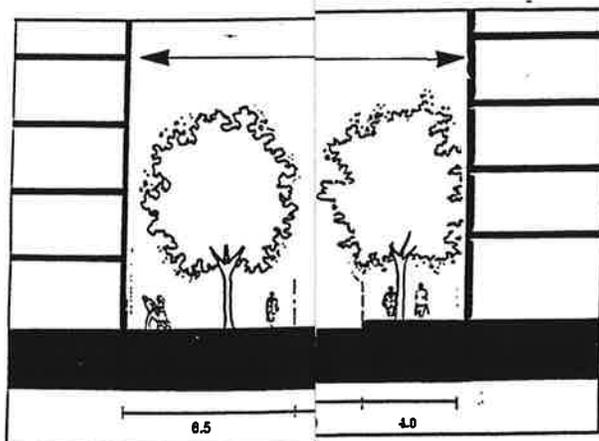
* On reconnaît que cette largeur est supérieure à celle qu'autorise la norme actuelle; l'objectif visé est de permettre l'aménagement de trottoirs plus larges que la moyenne, la plantation d'arbres et la réalisation d'un aménagement paysager, et une chaussée plus large pour les cyclistes. En outre, aucune cour avant n'a été prévu comme prérequis pour l'aménagement de parcelles adjacentes.



Typical Residential Street
Rue résidentielle typique



Scott Street
La rue Scott



LeBreton Boulevard
Boulevard LeBreton

LeBreton Flats

Les Plaines LeBreton

and Street Cross - Sections

Rues proposées - Coupes

7.9 Les impacts sur la circulation et les phases d'aménagement

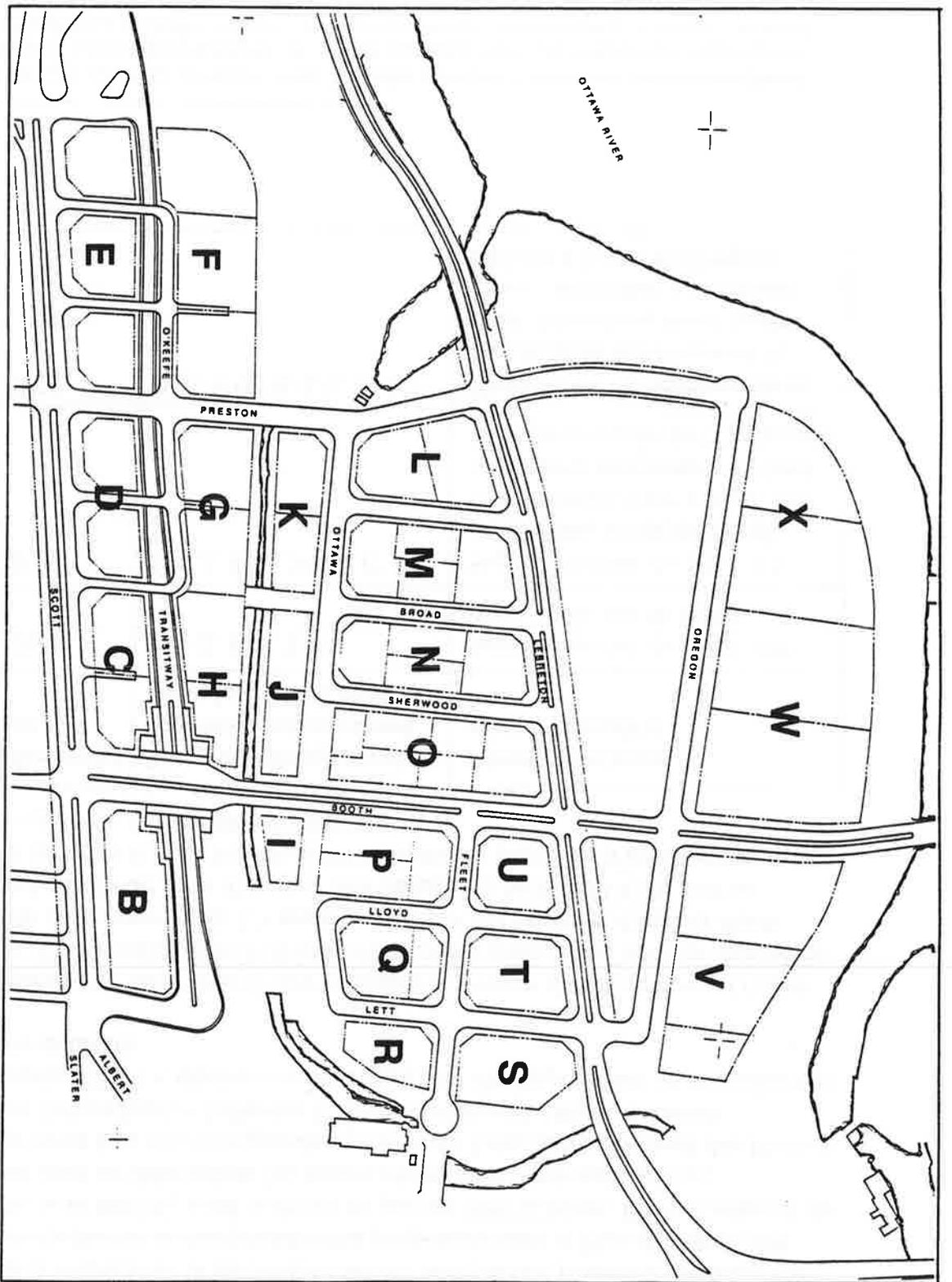
Une étude d'impact sur la circulation tenant compte des phases d'aménagement des Plaines LeBreton et des orientations proposées dans le Plan directeur des transports de la MROC, a été achevée en janvier 1997 (*Delcan, 1997*). L'objectif de cette étude était de déterminer les routes nécessaires pour subvenir au développement lors des trois grandes phases du futur aménagement des Plaines. Le rapport *Delcan* final, « LeBreton Flats Development - Road Network Requirements (1997) », donne une liste complète des hypothèses de modélisation et de leurs résultats.

Trois scénarios ont fait l'objet d'une évaluation, chacun d'eux prévoyant l'aménagement d'un nombre donné de sites et la construction d'un nombre donné de rues (ou de leurs segments). L'« année horizon » 2021 utilisée dans cet étude correspond à celle du Plan directeur des transports de la MROC. Il faut se reporter à la figure 8 pour faire la relation entre les parcelles d'aménagement et les lettres utilisées dans le tableau qui suit.

Étape	Aménagé en ...	Blocs d'aménagement achevés(aménagement complet du Site en 2021)	Ajouts au réseau routier complété
1	2006	I, P, Q, R, S, T, U	Segment initial du boul. LB*, deux voies, est de Booth
2	2011	B, C, J, K, L, M, N, O	Segment initial du boul. LB, deux voies, ouest de Booth; rues Preston, Scott à boul. LB; connecteur temporaire du boul. LB à promenade de l'Outaouais
3	2021	D, E, F, G, H, I, V, W, X	Élimination du segment de la Promenade; achèvement du boul. LB comme rue à quatre voies, raccordées à la Promenade et à la rue Wellington

* LB = boul. LeBreton

³ Il faut remarquer que toutes les rues actuelles de la ville, y compris celles ci-haut mentionnées (Broad, Sherwood, Lloyd, Lett, Ottawa) seront fermées par un règlement municipal et les terrains englobant ces rues seront transférés à la CCN en vertu de l'entente tripartite sur les terrains (voir, à ce sujet, l'annexe 8). Les rues désignées par leur ancien nom dans le Concept seront donc « recrées » dans le futur plan de lotissement.



LeBreton Flats
Les plaines LeBreton

Traffic impact: Development Parcels
Influence de la circulation : îlots aménagés

Les paragraphes qui suivent énoncent d'autres hypothèses importantes du « réseau de transport » présentées dans le cadre de cette étude :

On a supposé que le réalignement du *Transitway* serait achevé avant 2006 - étape 1 d'achèvement. (Les prévisions de planification les plus récentes de la MROC proposent, pour sa construction, la période 2003-2004.).

On a par ailleurs supposé que la construction du lien Bronson-Portage serait terminée pour l'année 2021. On remarquera ici que cette hypothèse ne fait pas partie du Concept et qu'on n'en retrouve aucune mention spécifique dans la présente demande de modifications au Plan directeur. On propose une intersection plus classique au point de rencontre Bronson-Portage, boulevard LeBreton, rue Wellington et pont du Portage, plutôt qu'un carrefour giratoire⁴ à quatre côtés comme il avait été suggéré dans les exercices conceptuels précédents.

L'artère Champagne ne sera plus considérée dans le nouveau Plan directeur de la MROC et n'est donc pas incluse dans le réseau routier proposé.

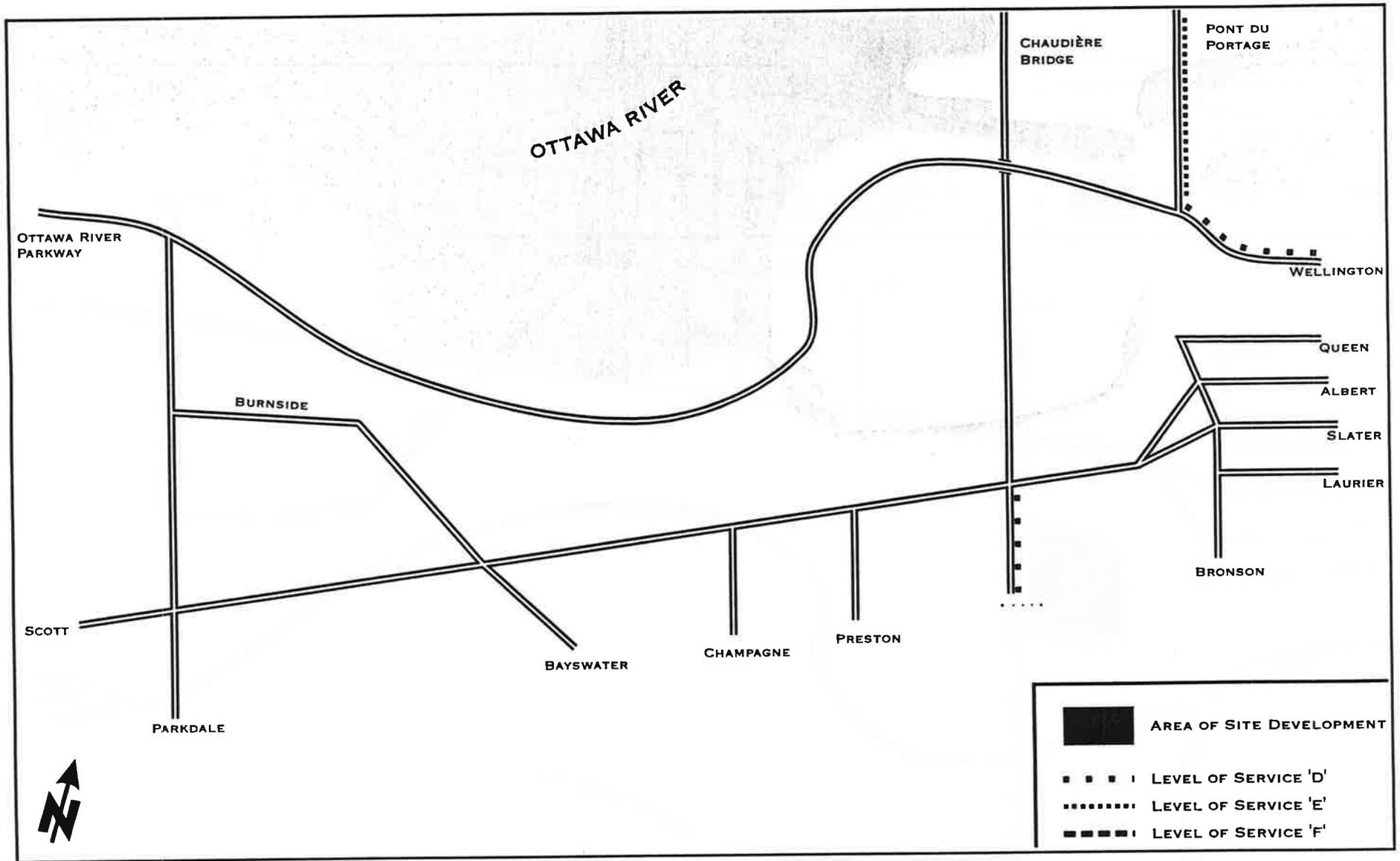
On a jugé nécessaire d'établir, pour l'année 2011, un raccordement temporaire entre l'extrémité ouest du boulevard LeBreton et la promenade de l'Outaouais; cette voie de raccordement ne sera plus nécessaire après le réalignement de la promenade de l'Outaouais et les raccordements du boulevard LeBreton à la rue Wellington ainsi qu'aux extrémités est et ouest de la Promenade.

On a récemment terminé la modélisation des impacts de la circulation dans la zone. Cette modélisation cible essentiellement la circulation passant par le Site (« circulation transitaire ») et la circulation estimée que générera le nouvel aménagement des Plaines LeBreton sur le réseau routier environnant (« circulation dérivée »). On a utilisé, pour cette modélisation, les débits de circulation aux heures de pointe de l'après-midi. La nécessité de construire de nouvelles routes ou d'ajouter des voies supplémentaires sur certaines routes est déterminée par le niveau de service de la route.

⁴ Il s'agit d'un grand carrefour ressemblant fort aux quatre côtés d'un carré et qui a figuré dans les illustrations de démonstration antérieures du Concept. Au centre des quatre rues formant chacune un côté du carré, il y a un grand espace de jardin public. Dans le cadre de certains travaux conceptuels préliminaires du boulevard de la Confédération et de la bretelle Bronson-Portage, cette configuration de carrefour a été recommandée comme solution pour maximiser le volume et le débit de circulation de cette intersection. Sans vouloir mettre en cause les futures décisions conceptuelles d'aménagement de cet endroit, la présente demande de modification du Plan directeur de la ville d'Ottawa ne comprend pas cette configuration et ne cherche pas à l'appuyer.

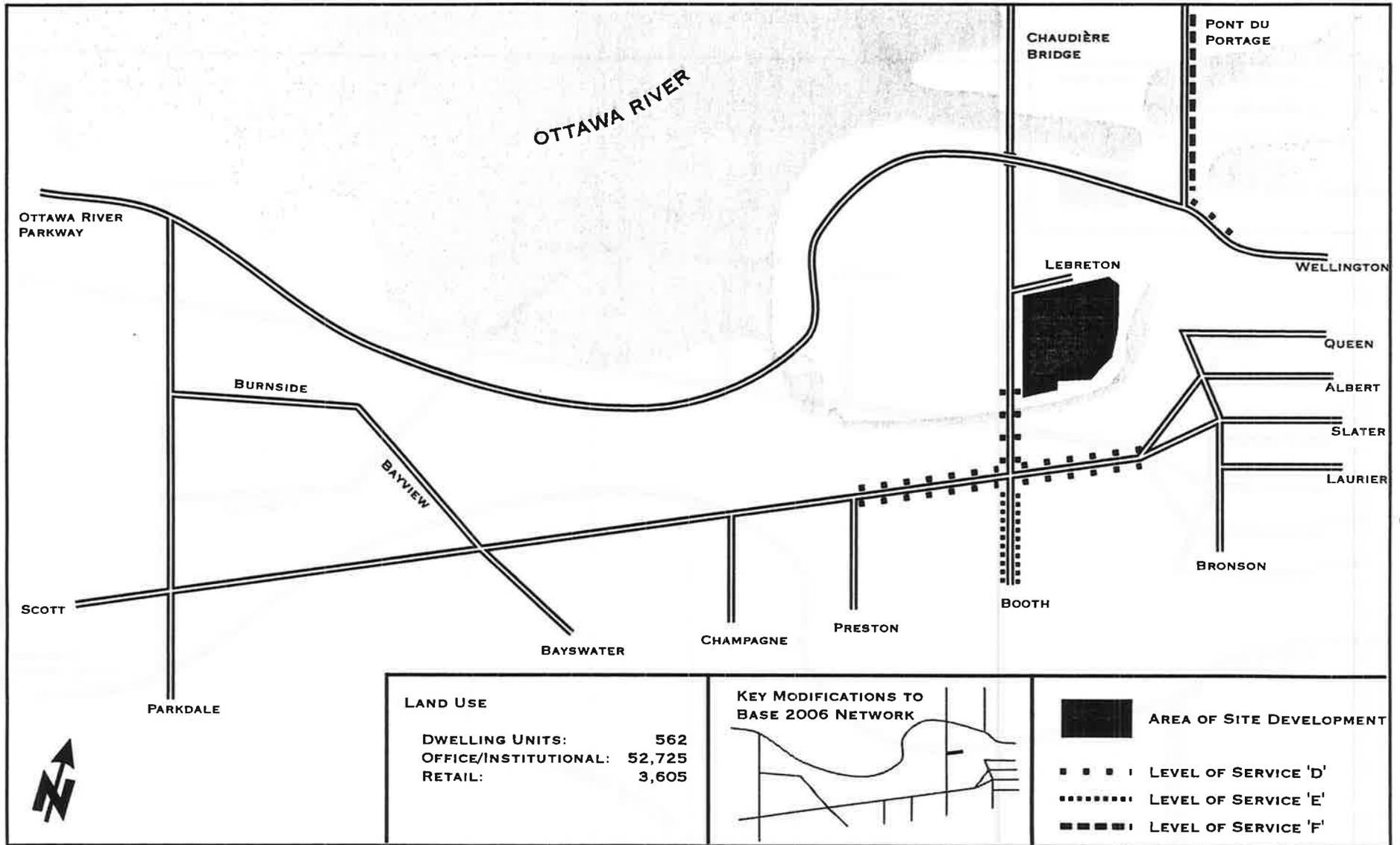
Les figures 9 à 12 illustrent le nouvel aménagement du Site, le réseau routier et le niveau de service des rues de la zone pour l'année de base (1995) et pour chacun des trois scénarios (2006, 2011 et 2021). Le texte qui suit présente les principales constatations qu'ont permis de faire cette modélisation et les questions qu'elles soulèvent.

1. Aux fins de cette étude, on a généralement présumé que la densité de circulation transitaire connaîtrait une augmentation annuelle de l'ordre de 1 p. 100. On a par ailleurs constaté qu'elle s'accroît à des taux inférieurs à 1 p. 100 sur certains embranchements routiers par suite de leur capacité limitée. Le pont du Portage est un de ces liens à capacité routière limitée et, aux fins de la modélisation, on a donc orienté la croissance résiduelle de sa circulation vers le pont des Chaudières, ce qui a entraîné, pour ce dernier, des taux de croissance de sa circulation résiduelle dépassant 1 p. 100.
2. Il y a des « discontinuités » critiques dans l'actuel réseau routier du Site, notamment entre l'avenue Bronson et le pont du Portage et entre la rue Booth et la promenade de l'Outaouais. Les futures améliorations des routes et voies de raccordement qui suivront la réalisation du plan de remise en valeur des Plaines LeBreton, augmenteront la fluidité de la circulation, et partant, l'accessibilité à l'ensemble du réseau.
3. À l'année de base (1995), avant tout réaménagement des Plaines, la plupart des sections du réseau routier de cette zone fonctionnent à un niveau de service D ou à un niveau supérieur pendant les heures de pointe. Les exceptions sont celles du pont du Portage en direction nord (niveau de service E aux heures de pointe). Aucune exigence d'accroissement de capacité n'est requise au réseau actuel du secteur. Il y a lieu de souligner ici qu'on a analysé les caractéristiques d'exploitation générale des sections de route, mais qu'aucune analyse d'exploitation détaillée du fonctionnement aux intersections n'a été entreprise.
4. À la phase 1 de l'aménagement des Plaines (2006), il n'y a qu'une faible diminution du niveau de service sur plusieurs embranchements routiers. On prévoit que la circulation en direction nord du pont du Portage fonctionnera à un niveau de service F et que l'approche ouest du pont de la rue Wellington fonctionnera à un niveau de service D; cette diminution due à la croissance de la circulation transitaire (notamment interprovinciale) n'entraîne que des congestions mineures. Cette phase ne prévoit qu'un nombre limité d'aménagements sur le Site, mais elle comprend par ailleurs la construction d'une partie du boulevard LeBreton comme route locale. Cette circulation combinée avec la croissance de la circulation



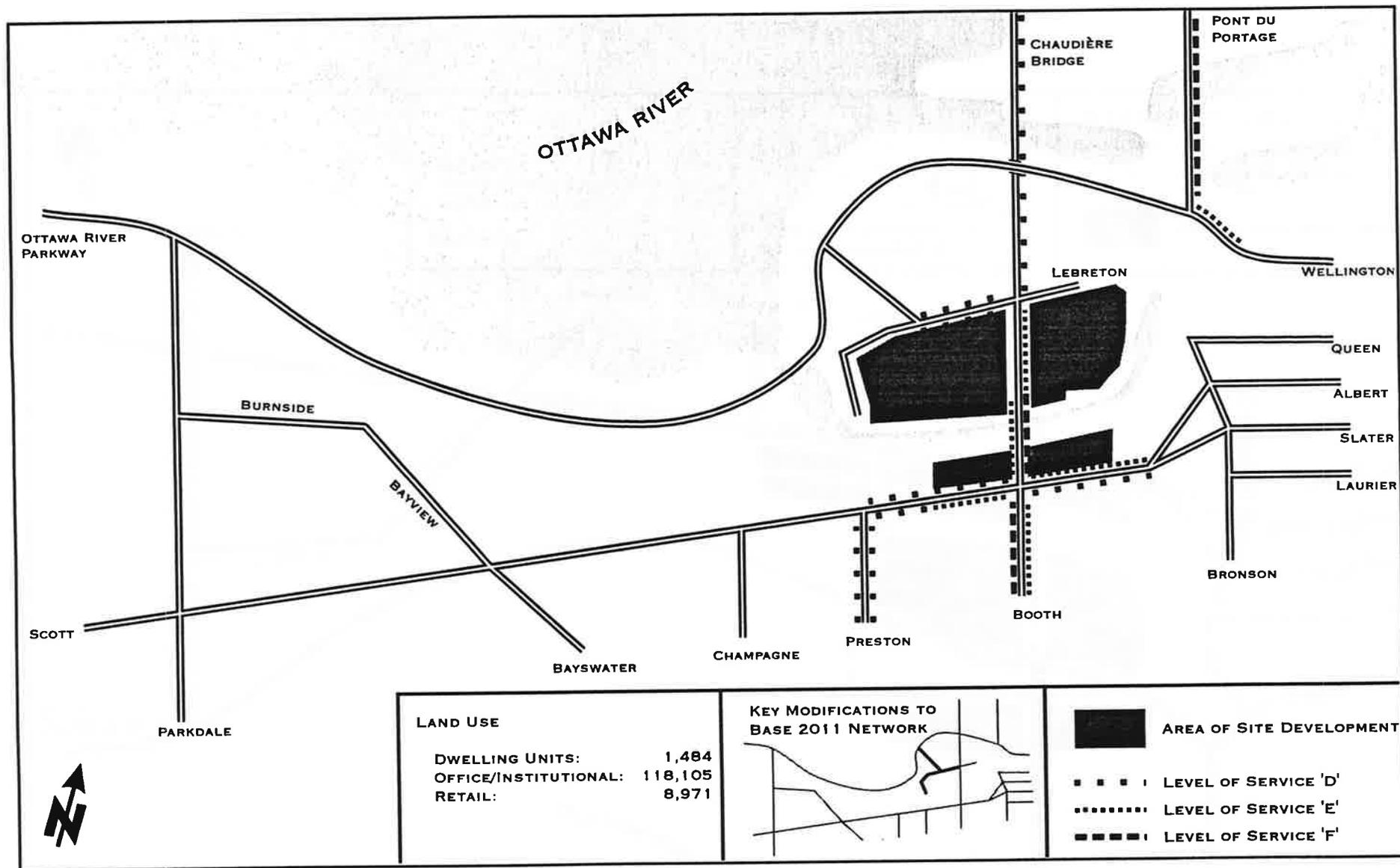
LeBreton Flats
 Les plaines LeBreton

Traffic Impact: Base Year
 Impact de la circulation: année de référence



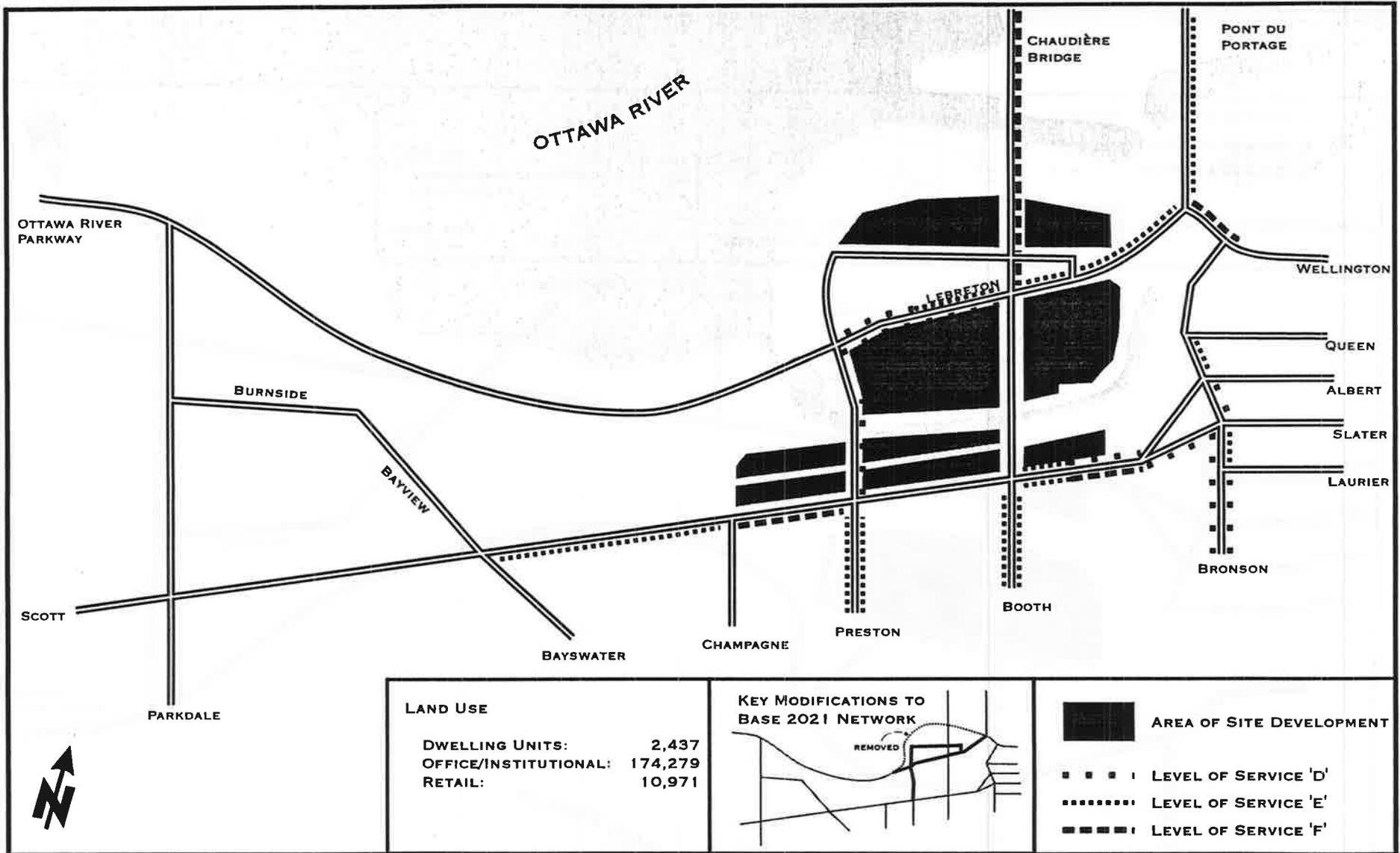
LeBreton Flats
 Les plaines LeBreton

Traffic Impact: 2006
 Impact de la circulation: 2006



LeBreton Flats
Les plaines LeBreton

Traffic Impact: 2011
Impact de la circulation: 2011



LeBreton Flats
Les plaines LeBreton

Traffic Impact: 2021
Impact de la circulation: 2021

transitaire entraîne une réduction du niveau de service à des niveaux D et E, aux approches du carrefour Booth-Albert. Des améliorations visant à accroître l'efficacité de cette intersection peuvent être requises; aucune autre amélioration de capacité n'est jugée nécessaire pour la phase 1 des travaux d'aménagement.

5. En 2011, les bretelles du pont du Portage et les voies de raccordement reliant ledit pont à la rue Wellington, fonctionnent respectivement à des niveaux de service F et E. Le pont des Chaudières atténue quelque peu, à ce moment-là, la congestion du pont du Portage grâce au raccordement temporaire de l'extrémité ouest du boulevard LeBreton à la promenade de l'Outaouais. Parce que l'intersection Booth-Albert constitue le principal accès au Site, l'encombrement persiste et les niveaux de service aux abords de cette intersection continuent de diminuer. La rue Booth, au nord de Scott, et la rue Booth, au sud d'Albert, fonctionnent à un niveau de service F. Pour ces raisons, l'étude recommande la construction du prolongement de la rue Preston (au nord de Scott, vers l'intersection du boulevard LeBreton) dès cette phase plutôt qu'à la phase suivante (2021), comme on l'avait antérieurement envisagé. Ceci permettra de briser le goulot d'étranglement à l'intersection Booth-Albert.

6. En l'an 2021, qui marque la phase finale d'aménagement du Site, on prévoit que le pont des Chaudières fonctionnera à un niveau de service F, en partie à cause de l'accroissement de la circulation originant du Site. Le boulevard LeBreton (entièrement raccordé à ce moment-là) fonctionnera, dans sa section ouest, du pont du Portage jusqu'à l'ouest de la rue Booth, à un niveau de service E. La rue Preston, au nord des rues Scott et Booth, au sud de la rue Albert, aura un niveau de service E, tandis que certaines sections de la rue Scott-Wellington-Albert sont à un niveau de service F. Ces données prêtent à penser qu'il faudra trouver des moyens pour atténuer les problèmes de circulation le long de la rue Scott; une solution suggérée dans l'étude consisterait à élargir la rue Scott de quatre à six voies, et à réduire ainsi les problèmes de congestion. L'aménagement complet du *City Centre* accentuera cette nécessité.

7.10 Les infrastructures

Le nouvel aménagement des Plaines a fait l'objet d'un examen portant sur les besoins en infrastructures. Ce qui suit constitue un exposé détaillé des exigences de la nouvelle communauté en matière de services publics ainsi que des propositions mises de l'avant à cet égard. La société *Anley Graham and Associates* a récemment terminé la mise à jour d'une évaluation des infrastructures requises pour la réalisation du concept LeBreton. Ce rapport (« LeBreton Flats

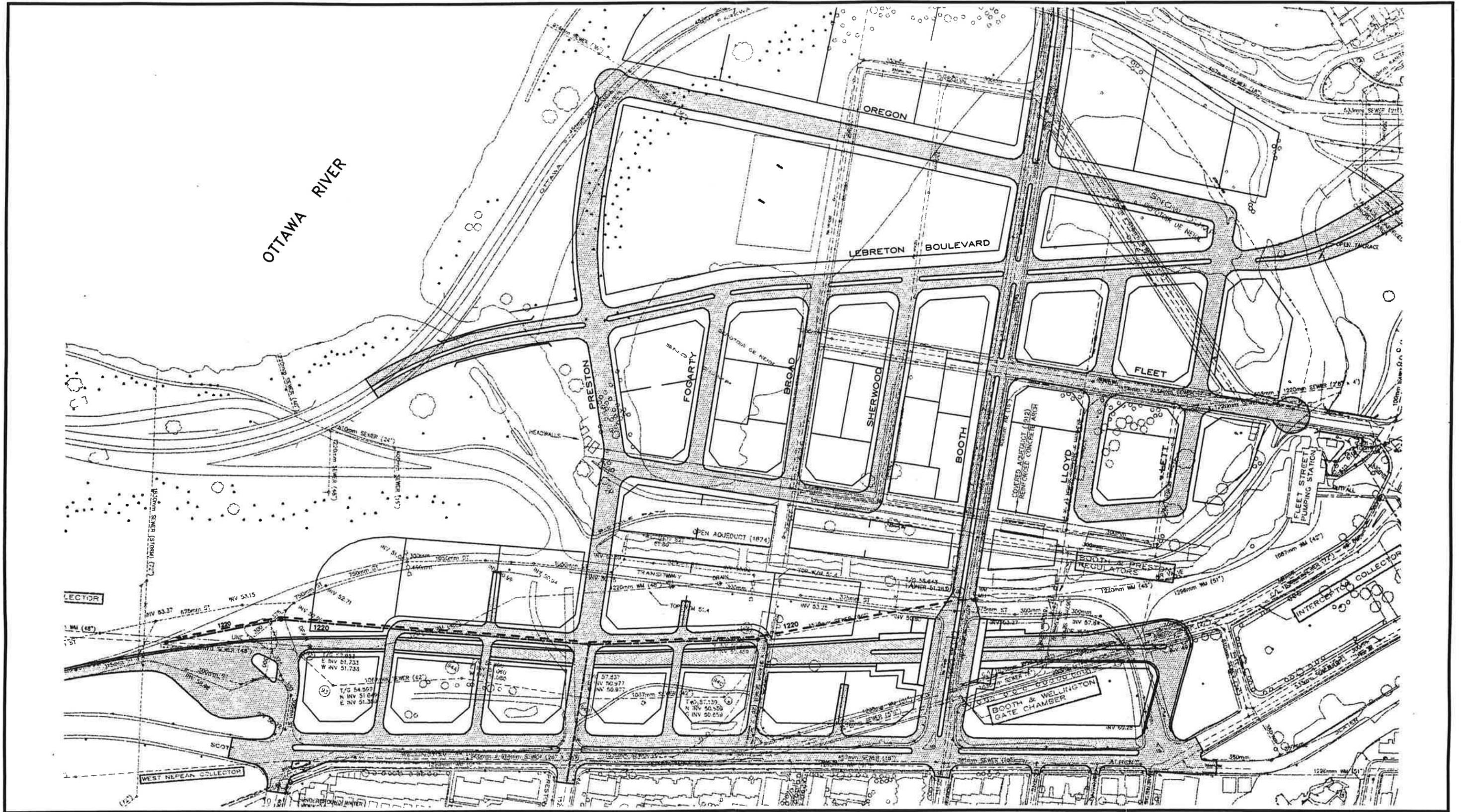
Development - Infrastructure Needs Assessment (1996 update) », December 1996) fait partie de la présente demande de modifications.

7.10.1 Les services sanitaires

Les figures 13 et 14 illustrent les infrastructures des services sanitaires pour la nouvelle collectivité des Plaines. Les effluents sanitaires du Site déboucheront dans deux égouts collecteurs régionaux. Ceux du nord de l'aqueduc ouvert déboucheront dans l'égout *Central interceptor*, via un raccordement reliant le côté nord de l'aqueduc à l'égout de la rue Lloyd, situé immédiatement en aval de la chambre de régulation Lloyd-Preston. (Le raccord en aval du régulateur assure qu'aucun écoulement des Plaines ne contribuera à une augmentation du trop-plein d'égout combiné.) Les écoulements en provenance de la zone comprise entre l'aqueduc ouvert et la rue Scott-Wellington-Albert déboucheront dans l'égout West Nepean, à un point de rencontre se situant sous l'angle sud-est des rues Preston et Wellington.

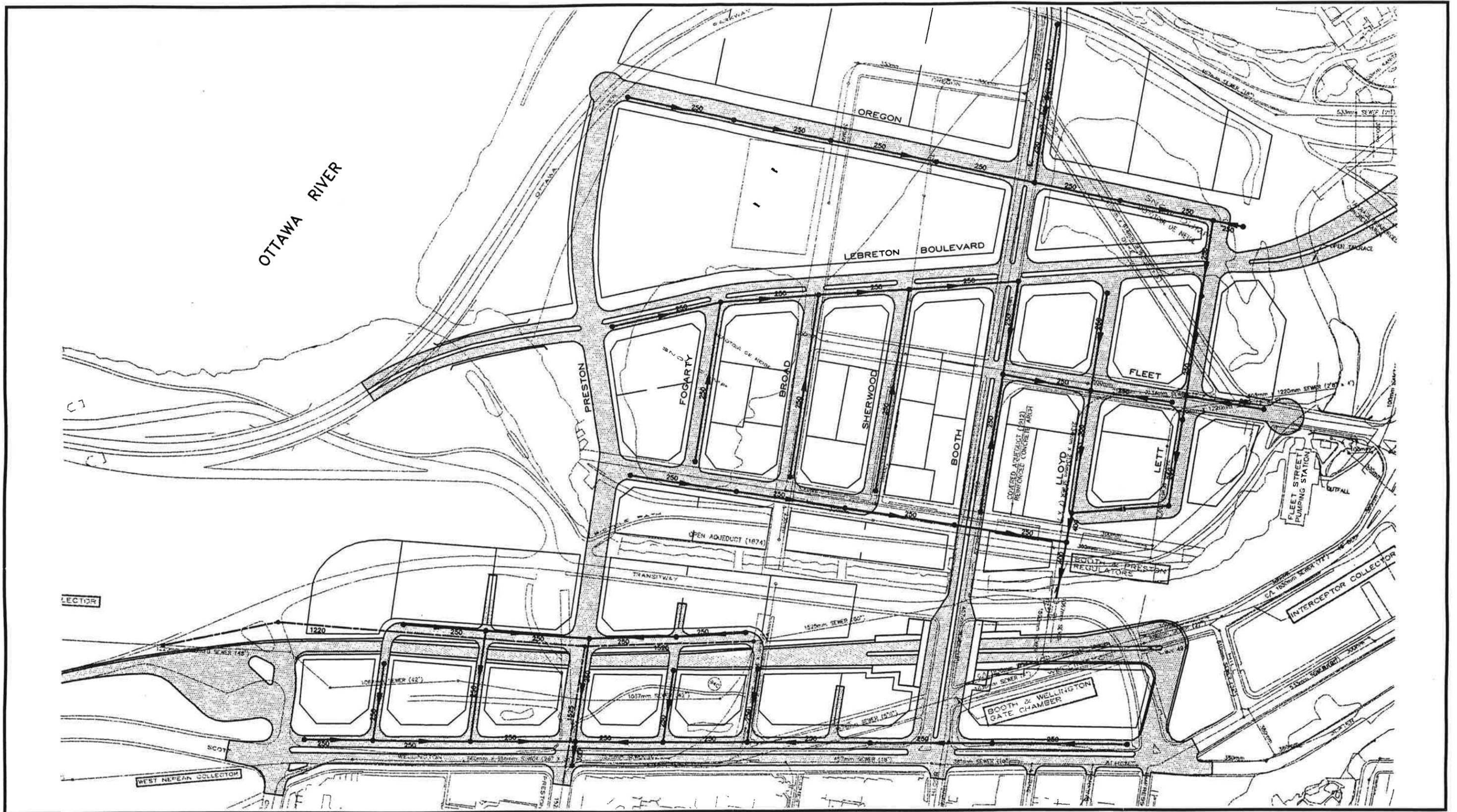
L'égout *Central interceptor* fonctionne actuellement à sa capacité quasi maximale. Selon le Plan directeur du réseau des eaux usées (MROC, 1997), la question d'accroître la capacité du *Central interceptor* est cruciale et doit être résolue avant l'addition de tout nouveau débit dans cet égout, y compris ceux qui pourraient provenir du réaménagement des Plaines. En vue de réduire le débit des égouts qui débouchent dans le *Central interceptor*, plusieurs propositions de travaux ou d'aménagements sont mises de l'avant. Les plus importantes modifications du système consistent en trois déviations (ici suivies des dates d'exploitation) pour le collecteur West Nepean : 1) la déviation *Mooney's Bay/Borden Farm* (vers 1998); 2) la déviation *Crystal Beach/Graham Creek* (vers 1999); et 3) la déviation *Woodroffe/Baseline* (vers 2001). La gestion des vannes dans les régulateurs respectifs de Lloyd-Preston et de Lloyd-Booth sera modifiée de façon à réduire le taux de trop-plein dans le *Central interceptor*. Ces déviations et ces modifications à la gestion des vannes vont réduire les débits dirigés vers le *Central interceptor* et lui redonner, de ce fait, une capacité suffisante pour recevoir le débit en provenance des Plaines.

Pour faciliter l'aménagement du Site, on mettra d'abord hors service les anciens égouts inactifs, après quoi on procédera à l'installation de nouveaux égouts locaux, conformément au schéma du réseau des égouts sanitaires proposé à la figure 14. Pour l'aménagement du secteur compris entre l'aqueduc ouvert et la rue Scott-Wellington-Albert, il faudra commencer par réaligner certains tronçons du collecteur *Cave Creek* et certains égouts de la rue Preston, entre les rues Champagne et Booth. Quant au tronçon *Cave Creek* qui va d'un point situé à environ 100 mètres à l'ouest de la rue Champagne nord jusqu'à un autre qui se trouve juste à l'est de l'actuelle rue Broad, il sera mis hors service et remplacé par un nouveau tronçon



LeBreton Flats
 Les Plaines LeBreton

Proposed Site Servicing: Trunk Services Realignment
 Infrastructures proposées - Réseaux de communications



LeBreton Flats
Les Plaines LeBreton

Proposed Site Servicing: Sanitary Sewer Collection System
Infrastructures proposées - Réseau sanitaire

de 600 mètres, dont l'alignement devra coïncider avec le nouveau tracé proposé pour la rue O'Keefe, immédiatement au nord du *Transitway*. Le tronçon de l'égout de la rue Preston, entre les rues Wellington et Broad, serait déplacé pour s'aboucher au prolongement de la rue Preston, au nord de la rue Wellington, et se rebrancher au nouveau tronçon *Cave Creek*, sous l'intersection des rues O'Keefe et Preston.

7.10.2 Les eaux pluviales

Une étude préliminaire de gestion des eaux pluviales pour les Plaines LeBreton a été complétée en 1991 (*Novatech Engineering Consultants Ltd.*, 1991). Cette étude a délimité trois zones de drainage, dont deux vont de l'aqueduc ouvert à la rivière des Outaouais (zones 1 et 2), la troisième (zone 3) allant de l'aqueduc ouvert à la rue Scott-Wellington-Albert. L'étude propose que les débits de pointe quinquennaux pour l'écoulement des zones 1 et 2 soient dirigés dans la section du canal de fuite située en aval de la station de pompage, ceci via un égout de trop-plein déjà en place, lequel débouche dans le canal de fuite immédiatement au nord du pont Pooley. Pour la zone 3, on propose des débits de pointe quinquennaux donnant sur l'aqueduc ouvert, ceci via le réseau d'égout surdimensionné du *Transitway*.

En vue de répondre aux exigences d'atténuation pour les zones 1 et 2, l'étude propose la mise en place de deux bassins de rétention, l'un dans le parc de la capitale, l'autre, juste en aval de la station de pompage. Pour la zone 3 — à supposer qu'un bassin de rétention soit nécessaire —, on propose son aménagement en aval de l'aqueduc ouvert, près de la baie d'approvisionnement. L'aqueduc ouvert a aussi été considéré pour stocker les eaux pluviales.

Des études récentes ont démontré la présence de sédiments contaminés à la base de l'aqueduc ouvert et, possiblement, la présence d'un habitat poissonnier de type 1 dans la zone du canal de fuite. En conséquence, on procède actuellement à une réévaluation du plan de gestion des eaux pluviales proposé par Novatech en 1991. La section 8.4.3.2 du présent rapport fournit plus de détails sur la question des impacts des eaux pluviales et de la portée de la nouvelle étude. Le devis complet apparaît à l'annexe 7. Au terme de cette étude, on saura si le plan Novatech de 1991 demeure valable; s'il ne l'est pas, on évaluera d'autres options, qui seront ensuite soumises à l'approbation des organismes de réglementation.

7.10.3 L'approvisionnement en eau potable

Le réseau de distribution d'eau potable prévu pour les Plaines LeBreton apparaît à la figure 15. (On peut aussi consulter à ce sujet le rapport *Ainley, Graham et Associates*, 1996, disponible à la CCN.) Le réseau local actuel de distribution sera

abandonné ou remplacé entièrement, exception faite des ouvrages qui sont encore fonctionnels⁵. Le nouveau réseau bouclé sera construit en plusieurs phases, à mesure que se réalisera l'aménagement des Plaines. Le nouveau réseau et le réseau principal actuel de distribution d'eau potable seront raccordés en deux endroits : 1) à partir de la station de pompage de la rue Fleet par une conduite principale de 406 mm de diamètre; 2) à partir de la conduite principale actuelle de 1 295 mm de diamètre, allant de la rue Wellington à la rue Booth, par une deuxième conduite de 406 mm de diamètre. On remplacera la conduite actuelle de 406 mm de diamètre alimentant l'usine E. B. Eddy par une nouvelle conduite de même diamètre.

La capacité des conduites souterraines est fondée principalement sur les demandes de débit en cas d'incendie (l'objectif de capacité de débit visé étant de 15 000 litres/minute pendant 3 heures) plutôt que sur la seule demande quotidienne prévue de la nouvelle collectivité, qui est d'un volume beaucoup plus faible. La collectivité des Plaines tirera avantage de la proximité de l'usine de filtration de l'île Lemieux et de la station de pompage de la rue Fleet, et elle sera conséquemment desservie par des pressions d'eau constantes et élevées.

Avant de procéder à l'aménagement du secteur compris entre la rue Scott-Wellington-Albert et l'aqueduc ouvert, la section de la conduite principale C, qui va de l'aire d'attente pour autobus (situé à 100 mètres à l'ouest de la rue Champagne nord) à la rue Booth, sera remplacée par un nouveau tronçon aligné sur la rue O'Keefe. Cette conduite ainsi que l'égout *Cave Creek* (mentionné plus haut), suivront l'alignement de la rue O'Keefe, traverseront l'espace vert juste au nord ouest de la station de transport en commun et se rebrancheront du côté ouest de la rue Booth, juste au sud de l'aqueduc ouvert.

7.11 Les phases d'aménagement

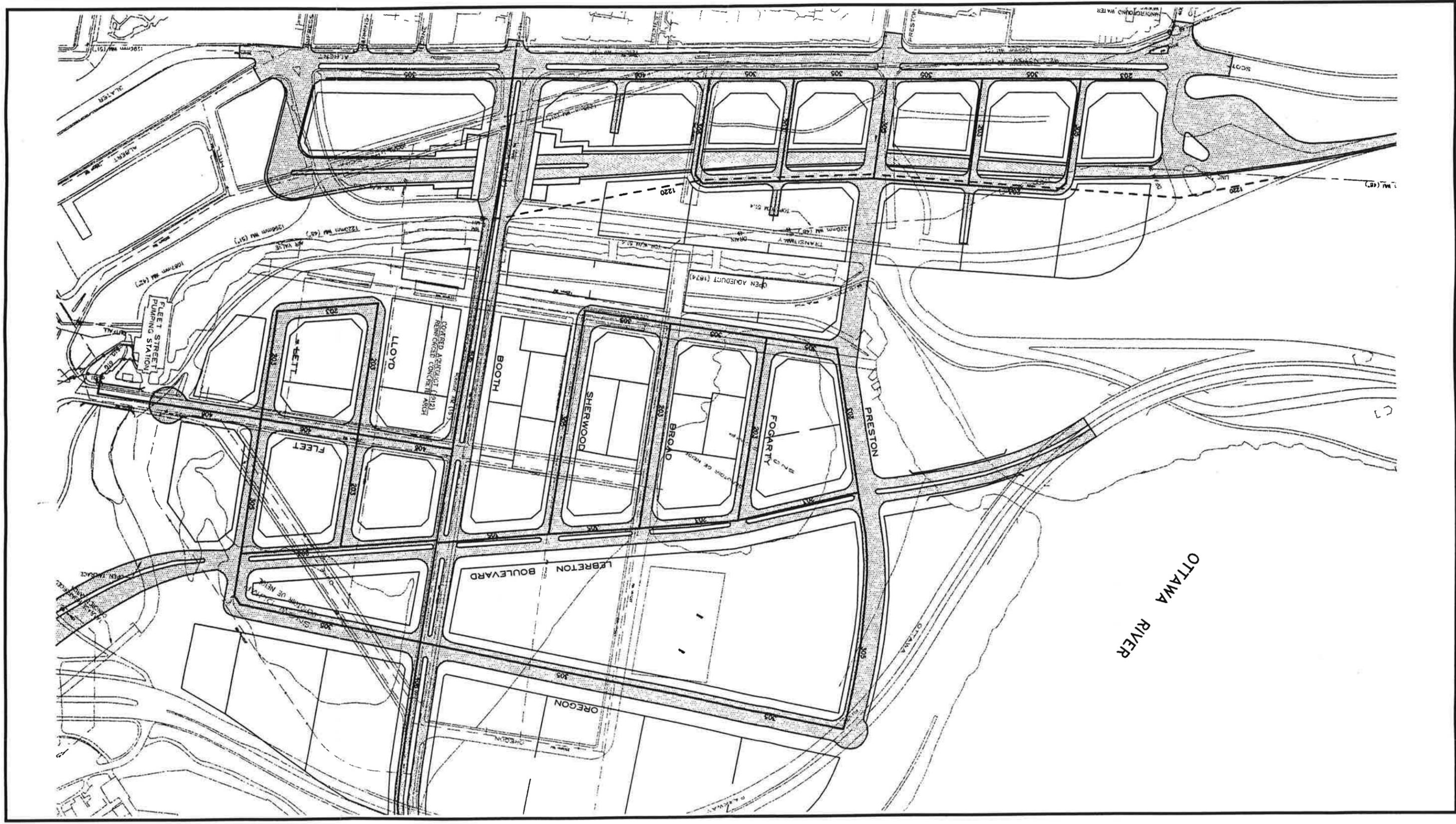
La discussion suivante est fondée sur un déroulement probable des phases d'aménagement prévues pour les Plaines LeBreton, sur une analyse de marché et sur les scénarios d'aménagement utilisés dans l'étude *Delcan* sur la circulation (1997), section 7.9.

⁵ Les ouvrages que la MROC a reconnus comme étant encore fonctionnels comprennent la station de pompage de la rue Fleet (y compris les ouvrages de commande d'admission, les aqueducs ouverts et fermés), les conduites B et C, ainsi que les conduites de distribution [203 mm (ancienne rue Wellington), 127 mm (rue Hill), 406 mm (rue Booth), 305 mm (rue Fleet), 127 mm (rue Lett) et 127 mm (rue Ottawa)].

LeBreton Flats

Les Plaines LeBreton

Proposed Site Servicing: Water Distribution System
Infrastructures proposées - Réseau d'aqueduc



7.11.1 Le développement immobilier

Étant donné l'étendue du site des Plaines LeBreton et l'ampleur de l'aménagement proposé, on prévoit que la réalisation de ce projet prendra au moins 20 ans. Un développement immobilier par phases a été utilisé aux fins de la modélisation des impacts sur la circulation (section 7.9). C'est toutefois le dynamisme de l'économie et, à son tour, la vigueur du marché immobilier qui, en fin de compte, détermineront le rythme de la construction sur les sites et la rapidité d'occupation des nouveaux bâtiments.

Les terrains situés au sud du boulevard LeBreton seront vendus à des promoteurs. Pour ces terrains, on procédera, au moment du développement, à la création de lots à construire par voie d'un plan de lotissement. Les terrains situés au nord du boulevard LeBreton sont considérés comme d'intérêt national et la CCN en conservera la propriété. Ces terrains seront vraisemblablement concédés par voie de baux à long terme. Eu égard aux terrains sous propriété fédérale, on poursuivra l'objectif de créer des lots par le biais de plans de lotissement ou par d'autres moyens appropriés à cette fin.

Le calendrier d'aménagement des Plaines LeBreton est fonction d'un autre calendrier, soit celui du réaligement d'une section du *Transitway* ainsi que de la construction du pont de la rue Booth et de la station de transport en commun. Étant donné l'envergure des travaux que ces projets engendreront ainsi que l'ampleur des incidences sur les environs immédiats, il est convenu que la construction du *Transitway* et des aménagements connexes devra précéder tout développement sur les Plaines⁶.

Selon l'analyse de marché effectuée en rapport avec le futur aménagement du Site, la première zone qui sera développée est celle comprise entre la rue Booth, le boulevard LeBreton, le canal de fuite et l'aqueduc ouvert. Cette zone, qui est destinée à une mixité d'utilisations (résidentielle, commerciale ou d'espaces à bureaux), se distinguera comme un emplacement résidentiel parmi les plus convoités sur les Plaines LeBreton; on propose, pour cette emplacement, tout un éventail de densités et de formes de logement. On prévoit, pour la suite, un développement mixte résidentiel-commercial le long de la rue Booth, suivi d'aménagements résidentiels et commerciaux entre les rues Booth et Preston, toujours du côté nord de l'aqueduc. Il est probable que l'aménagement de deux blocs, du côté sud de la station de transport en commun, aux angles des rue Booth et Albert, suivra les développements précédents.

⁶ Il est concevable que la construction sur certaines parcelles résidentielles donnant sur certaines rues locales (tant à l'est de la rue Booth, dans le voisinage du bassin d'admission, qu'à l'ouest de la rue Booth, dans les blocs internes sans façade situés sur les rues Booth et Preston) pourrait précéder la construction du tronçon réaligné du *Transitway* et des ouvrages connexes.

Il est également probable que le développement des parcelles comprises entre l'aqueduc et la rue Scott-Wellington-Albert aura lieu après celui de la zone située au nord de l'aqueduc. Comme décrit dans la section 7.8.3 ci-dessus, les rues Preston et Booth traversent le *Transitway* et l'aqueduc sur des ponts construits en hauteur, ce qui exige du même coup que les raccordements devant relier les rues locales aux parcelles d'aménagement soient aussi effectuées au nouveau niveau correspondant à celui des ponts. Le vide entre le niveau de sol actuel et ce nouveau niveau sera comblé par du remplissage et la construction de stationnements souterrains et de murs de soutènement; ce sont là des entreprises qui seront dispendieuses et qui représentent un véritable défi. De plus, la rue Scott est une route régionale fort achalandée. On estime toutefois qu'en préconisant des aménagements appropriés — conçus avec un oeil attentif aux caractéristiques intrinsèques du Site —, il sera possible de rehausser l'attrait de ces parcelles.

La zone culturelle/institutionnelle, au nord du Site, est propice à tout un éventail d'utilisations, et le secteur public est appelé à jouer un rôle de premier plan pour en orienter le développement. Le calendrier de réalignement du tronçon de la promenade de l'Outaouais sera déterminé par l'intérêt et la demande que susciteront ces terrains à vocation culturelle/institutionnelle. Il est donc difficile, pour ces raisons, d'établir le calendrier de développement pour cette zone qui, prévoit-on, sera probablement la dernière sur laquelle on entreprendra des constructions.

7.11.2 Les routes

Les résultats de l'étude d'impact sur la circulation, décrits dans la section 7.9 ci-dessus, indiquent qu'un certain nombre de modifications au réseau routier régional sera nécessaire si l'on veut donner au réseau routier global la capacité requise. La présente demande suggère des largeurs pour l'emprise de certaines routes régionales et locales, mais celles-ci seront déterminées par le gouvernement régional et la Ville d'Ottawa, après examen.

La construction du boulevard LeBreton se fera en plusieurs phases. On commencera par en faire une route locale à deux voies, en vue de desservir les parcelles d'aménagement adjacentes (aux étapes d'aménagement 2006 et 2011), pour ensuite la convertir en une route régionale à quatre voies (au moment du développement complet du Site, en 2021). Une voie de raccordement temporaire entre l'extrémité ouest du boulevard LeBreton et la promenade de l'Outaouais, au nord de la baie d'admission à l'aqueduc, sera nécessaire en 2011; ce raccordement sera toutefois éliminé quand le boulevard LeBreton, entièrement terminé, sera raccordé à la Promenade et à la rue Wellington, remplaçant dès lors effectivement le tronçon de la Promenade qui longe actuellement le côté nord du Site. L'élimination de ce tronçon coïncidera avec le raccordement du boulevard LeBreton à la Promenade, au point de la baie d'approvisionnement de l'aqueduc,

et à l'intersection Wellington-pont du Portage. La bretelle Wellington-pont du Portage nécessitera la construction d'un pont pour traverser le canal de fuite, et aussi pour permettre d'améliorer l'agencement et la configuration de l'intersection actuelle Promenade-Wellington-pont du Portage. Le raccordement de la rue Bronson au pont du Portage, s'il était achevé en 2021, constituerait l'approche sud à cette intersection.

Le prolongement de la rue Preston (une route régionale) au nord de la rue Scott-Wellington et son raccordement au boulevard LeBreton, constitueront une route alternative pour la circulation interprovinciale de remplacement, ce qui permettra, par la même occasion, de dégager le goulot d'étranglement à l'intersection des rues Booth et Albert. Cet aménagement routier, nécessaire en 2011, comprendra essentiellement un pont s'étendant de Scott-Wellington jusqu'à la partie nord de l'aqueduc et visant à dégager tout à la fois le *Transitway* et l'aqueduc ouvert. Des dispositions seront prises pour assurer un dégagement suffisant au-dessus de l'aqueduc dans le but de conserver la continuité du corridor récréatif.

Essentiellement, les améliorations à la rue Booth comprennent la construction d'un pont incorporant la station de transport en commun au-dessus du sol et le croisement de l'aqueduc, ainsi que les améliorations à l'intersection de la rue Albert et du boulevard LeBreton. Le calendrier des travaux de la rue Booth correspondra à celui du réalignement du *Transitway* et de la construction du boulevard LeBreton (aux étapes des années 2006, 2011 et 2021). Selon l'étude des impacts sur la circulation, on estime qu'en 2021, la rue Scott-Wellington-Albert recevra une circulation suffisamment dense pour justifier sa transformation en une route à six voies; l'emprise proposée ici sera suffisante pour permettre la matérialisation des six voies et des couloirs cyclables ainsi que l'élargissement du trottoir du côté sud de la rue.

L'homologation des rues locales, la délimitation précise de leur emplacement respectif ainsi que les devis d'aménagement, seront effectués à l'étape de l'adoption du plan de lotissement du Site.

7.11.3 Le *Transitway*

La construction par encaissement d'un segment du *Transitway* constitue le projet d'infrastructure le plus important du plan d'aménagement des Plaines. Comme expliqué à la section 7.11.1, il faudrait que ce projet soit réalisé avant la construction de tout nouvel aménagement sur le Site, soit avant 2006. La construction de ce tronçon s'échelonnera sur deux ans. Pour assurer, durant ce temps, le passage continu des autobus et permettre à la circulation interprovinciale de contourner le site de construction, il faudra maintenir le parcours actuel du *Transitway* et assurer un accès au-dessus de l'aqueduc autre que le pont actuel de la rue Booth.

7.11.4 Les canalisations

Une série de mesures correctives seront appliquées aux égouts collecteurs *Central interceptor* et *West Nepean* afin d'assurer que le réseau aura une capacité disponible suffisante pour desservir la nouvelle collectivité des Plaines (voir section 7.10.1). Dans le Plan directeur des eaux et des eaux usées de la MROC, on propose que ces déviations soient complétées pour l'an 2001.

Le réalignement de certaines infrastructures souterraines est nécessaire pour permettre le développement de la zone comprise entre la rue Scott-Wellington-Albert et l'aqueduc ouvert. Des tronçons de l'égout *Cave Creek* et de la conduite d'eau principale de la ligne C seront redispesés sur l'alignement de la rue O'Keefe, du côté nord du *Transitway*. On déplacera également un tronçon de l'égout de la rue Preston pour l'aligner sur le futur tracé de la rue Preston. Ces ouvrages devront être complétés avant tout développement dans secteur, tel développement ne pouvant advenir, selon l'étude des impacts sur la circulation, qu'en 2021.

Le remplacement de la conduite principale d'adduction d'eau de la rue Booth, actuellement en piètre état, pourrait avoir lieu avant le développement du Site.

Les travaux de parachèvement du réseau local d'égout et d'adduction d'eau se feront au fur et à mesure que l'aménagement procédera conformément aux plans de lotissement approuvés. Ceci nécessitera la mise hors service des canalisations désuètes.

Des détails plus élaborés sur les infrastructures sanitaires, les étapes de leur installation et les prévisions de coût sont expliqués dans le rapport de *Ainley Graham and Associates* (1996).

La planification visant la gestion des eaux pluviales pour les Plaines LeBreton se poursuit. Comme indiqué dans la section 7.10.1, l'étude en cours sera présentée aux organismes de réglementation pour obtenir leur approbation. Les travaux spécifiques requis, y compris la nécessité d'effectuer toute étude complémentaire ou d'élaborer des plans complémentaires de gestion des eaux de ruissellement, seront définis explicitement dans l'approbation de cette demande de modifications. De même, les spécifications, le calendrier et l'emplacement des ouvrages de gestion des eaux pluviales seront définis en accord l'approbation.

7.11.5 L'amélioration des espaces publics et des biens patrimoniaux

L'amélioration des espaces publics et des espaces verts sera effectuée par étapes successives, de concert avec la construction des immeubles et des infrastructures. On prévoit que l'aménagement complet du parc municipal aura lieu à une étape coïncidant avec l'aménagement complet du secteur compris entre l'aqueduc ouvert et le boulevard LeBreton. Le parc de la capitale ne sera entièrement aménagé qu'au moment où l'on aura éliminé la section nord de la promenade de l'Outaouais; il deviendra possible, à ce moment-là, d'améliorer les terrains du couloir riverain et d'y aménager un sentier récréatif.

Les améliorations à l'aqueduc ouvert seront déterminées par le calendrier du projet d'amélioration de l'aqueduc, tel que spécifié dans l'Entente cadre sur la structure foncière des Plaines LeBreton. Ce projet doit être entrepris par la MROC, et il englobera les travaux décrits dans la section 7.3.1. Le calendrier précis de ces améliorations n'est pas encore déterminé; il est cependant possible qu'il constitue la première intervention sur le site des Plaines (c.-à-d. avant la construction de tout immeuble ou de tout ouvrage d'infrastructure).

7.11.6 Transferts de terrain (« Entente cadre sur la structure foncière des Plaines LeBreton »)

Suite à l'approbation de la présente demande de modifications aux Plans directeurs, on pourra procéder aux échanges de terrains prévus dans l'entente ci-haut indiqué. Le résultat général se traduira par la consolidation des terrains (parcelles d'aménagement et espaces verts) identifiés dans le plan des Plaines LeBreton comme appartenant à la CCN. Des terrains seront transférés à la MROC pour le réalignement d'un segment du *Transitway* et des ouvrages connexes ainsi que pour l'élargissement des emprises des routes régionales.

Toutes les infrastructures encore fonctionnelles sur le Site seront protégées par le transfert des servitudes, de la CCN à la Ville d'Ottawa ou à la MROC. Ceci comprendra les servitudes pour le réalignement du collecteur *Cave Creek* et de la conduite principale d'eau potable de la ligne C. Des servitudes permettant l'accès aux installations municipales d'adduction d'eau (ouvrages de contrôle d'admission d'eau, parois du réservoir, station de pompage, etc.) seront transférées à la MROC.

Le résultat net des transferts de terrain se traduira par une amélioration du futur aménagement des Plaines et éliminera les entraves que suscite aujourd'hui cette mosaïque de terrains appartenant à différents propriétaires. Pour plus de détails sur les transferts de terrains déterminés dans l'Entente conclue à ce sujet, se reporter à l'annexe 8.

8.0 L'ÉVALUATION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES

8.1 Introduction

La question environnementale représente et continuera de représenter l'un des aspects majeurs du processus de planification pour la matérialisation du Concept de remise en valeur des Plaines LeBreton. Cette section se veut une mise à jour exhaustive de l'état actuel de la situation sur cette question.

Conformément à la politique et aux procédures d'évaluation environnementale de la Commission de la capitale nationale et au processus d'évaluation et d'examen des incidences environnementales (PÉEIE) du gouvernement fédéral, on a fait effectuer, en 1991, une première évaluation environnementale, dite « évaluation environnementale initiale » (ÉEI), du site des Plaines.

Cette ÉEI a permis de constater l'insuffisance de données sur certains éléments fondamentaux du projet, insuffisance susceptible d'avoir des répercussions sur tout le processus de planification; on y recommandait donc de mener certaines études supplémentaires et celles-ci furent effectivement exécutées. En 1994, à la suite de diverses modifications apportées au Concept en vue de l'améliorer et résultant, pour une part, des audiences publiques tenues en 1991 et 1992, on a ajouté à l'ÉEI, sous forme d'addendum, les résultats des études effectuées sur les impacts susceptibles de résulter de ces modifications. On a aussi conduit d'autres études environnementales et techniques parallèlement au processus d'évaluation environnementale ou consécutivement à la rédaction de l'Addendum précité (voir la liste complète des références à l'annexe 1). L'ÉEI (*Beauchemin-Beaton-Lapointe*, 1991), l'Addendum (CCN, 1994) et les autres études environnementales constituent le fondement de l'évaluation environnementale (ÉE) visant le projet de remise en valeur des Plaines, ainsi que de la présente demande de modifications aux Plans directeurs (Ville d'Ottawa et MROC). Sont présentées ci-après les principales conclusions et recommandations de ces études. De façon plus spécifique, cette section analyse les contraintes environnementales qui pèsent sur le réaménagement des Plaines et explique les incidences environnementales et socio-économiques qui pourraient résulter des utilisations du sol et des types de développements immobiliers proposés. On y traite également des aspects qui touchent plus particulièrement les paliers fédéral ou municipal. On y présente aussi, le cas échéant, des mesures d'atténuation et un processus de suivi. Pour plus ample information sur les questions environnementales, on peut consulter les rapports listés à l'annexe 1.

On a donné suite aux recommandations émanant de l'ÉEI et de l'Addendum, et satisfait ainsi, pour ce qui est de la présente phase du processus de planification, aux exigences fédérales et à celles de la CCN relatives à l'évaluation

environnementale. De nouvelles évaluations seront requises au fur et à mesure qu'avancera le processus de planification et qu'arrivera le moment de la mise en oeuvre du plan de remise en valeur des Plaines. Et d'autres évaluations, de ressort fédéral, provincial et municipal, pourront encore être requises dans l'avenir, dépendant de la nature des propositions mises de l'avant et des instances concernées. Quoi qu'il en soit, on s'appliquera à éviter, dans la mesure du possible, toute répétition indue des ces diverses évaluations.

Le processus municipal d'évaluation environnementale de la Ville d'Ottawa (PMÉE) s'applique à tout projet requérant l'approbation de la Ville. Dans le présent cas toutefois, le PMÉE n'exigera pas une reprise des évaluations déjà comprises dans le processus d'ÉE fédérale, sous réserve que celui-ci englobât, en quelque sorte, les éléments qui concernent plus particulièrement la municipalité.

La Direction de la gestion de l'environnement de la Ville d'Ottawa a présenté, en 1993, certains commentaires au sujet de l'ÉEI et de l'Addendum. Ces commentaires soulevaient certaines questions sur, notamment, le réseau de verdure, la forêt urbaine, les habitats fauniques, la conservation de l'énergie, la qualité de l'air, la qualité de l'eau, la contamination des sols et, enfin, sur l'instabilité de certaines pentes. Le présent rapport fait l'examen de ces commentaires et préoccupations.

Aucune exigence provinciale en matière d'évaluation environnementale ne s'applique à la présente phase du processus de planification. Des ÉE provinciales seront requises à des étapes ultérieures, lors de la mise en oeuvre des projets se rapportant aux infrastructures municipales, aux routes et au *Transitway*.

8.2 La méthodologie

La méthodologie utilisée pour intégrer les composantes environnementales au processus de planification des Plaines, et aussi pour évaluer les incidences environnementales de la réalisation du Concept, comporte les points suivants :

- Un inventaire des ressources biophysiques et socio-économiques du secteur central ouest a été dressé en 1990 (B.-B.-L., 1990). Ce secteur est composé de trois zones : les Plaines LeBreton; les îles Victoria, Chaudière et Amelia; et le Ruisseau de la Brasserie, à Hull. Des études additionnelles et des mises à jour de l'inventaire ont été faites en 1996 relativement à l'écologie terrestre du Site (*Ecological Services for Planning Ltd.*, 1996) ainsi qu'à la biologie aquatique de l'aqueduc et du canal de fuite (*Jacques Whitford Ltd.*, 1996). La section 7 fait le point sur ces mises à jour, qui visaient à déterminer si les infrastructures sociales et communautaires prévues correspondent aux besoins du milieu. Depuis 1988, le Site a fait l'objet d'études de caractérisation et de décontamination ponctuelles comprenant, entre autres, celles menées par Intera (1998) et

par *Raven Beck Environmental Ltd.* (1991, 1992 et 1994). Toutes ces études, auxquelles s'en ajoutent d'autres d'ordre technique portant sur les infrastructures (*Ainley, Graham and Associates*, 1991, 1993 et 1996), sur les impacts de la circulation (*Delcan* 1992, 1993 et 1997) et sur le bruit (*Rowan, Williams, Davies & Irwin Inc.*, 1993), renferment les données de base utilisées pour l'évaluation des incidences environnementales de la matérialisation du concept des Plaines.

- L'ÉEI s'est déroulée en trois temps : primo, l'évaluation sélective de cinq concepts d'aménagement distincts; secundo, l'évaluation du concept choisi; et tertio, celle d'une version bonifiée du concept choisi. Les deux premières évaluations sont documentées dans le rapport B.-B.-L. de 1991; la troisième est décrite dans l'Addendum de l'ÉEI (CCN, 1994).
- L'évaluation environnementale a joué un rôle-clé dans la sélection et la bonification du concept choisi. La première phase de l'ÉEI portait sur chacun des cinq concepts d'aménagement proposés et visait, pour ainsi dire, à les classer par ordre de valeur et d'adéquation. On y mettait en comparaison un certain nombre de paramètres biophysiques et socio-économiques versus les diverses composantes de chacun des concepts en cause. On a aussi évalué ces concepts en regard de leur compatibilité avec les politiques d'orientation des trois niveaux de gouvernement concernés. Les rubriques de classement des paramètres biophysiques et socio-économiques étaient les suivantes : atmosphère, eaux, sol, faune et flore, ambiance, contexte social et urbain, contexte de réglementation et éléments historiques. Les paramètres touchant l'aménagement physique des Plaines figuraient sous les rubriques suivantes : affectations des sols, espaces verts, circulation, infrastructures municipales et aménagement des zones riveraines. Quant aux politiques d'orientation, elles se partageaient les rubriques suivantes : espaces verts et riverains, qualités esthétiques, éléments historiques, contraintes environnementales et réseau de transport. Aux fins de l'évaluation des cinq concepts d'aménagement et de l'établissement d'un ordre de préférence, on a eu recours à une méthode de classification ordinaire, la « méthode Holmes ».
- Les incidences environnementales ont été évaluées selon un certain nombre de paramètres comprenant, entre autres, la nature de l'incidence, son ampleur, sa portée géographique, sa durée, sa probabilité de matérialisation, etc. On a déterminé la nature de chacune d'elles en considérant l'importance et la vulnérabilité de la composante environnementale susceptible d'être affectée et la gravité de l'incidence anticipée. En vertu du PÉEIE du gouvernement fédéral, si on peut déterminer que les incidences environnementales ont une portée plutôt négligeable, ou qu'on peut en atténuer les effets par le recours à des technologies reconnues, le projet peut alors aller de l'avant. Si, par ailleurs, il est clair que des incidences environnementales néfastes sont susceptibles de se matérialiser, on doit alors abandonner le projet, le modifier

ou le référer à une commission indépendante. Suite à l'examen de ce dossier, le PÉEIE a accepté de donner le feu vert au projet, mais sous condition que soient menées un certain nombre d'études supplémentaires.

- Le concept favori étant choisi — « Une agora pour la capitale » —, la firme B.-B.-L. a entrepris, en étroite collaboration avec des planificateurs en urbanisme et autres conseillers techniques, l'évaluation des incidences environnementales potentielles reliées à ce concept d'aménagement.
- On a adopté des mesures d'atténuation, des lignes directrices d'aménagement et des stratégies de gestion environnementale, le tout en vue de prévenir, réduire ou éliminer les incidences environnementales négatives, et aussi d'assurer la prise de diverses initiatives susceptibles de réhabiliter la qualité environnementale du site des Plaines. On a mis au point un programme de suivi afin de pouvoir cerner les éléments requérant une intervention plus poussée et trouver les agences qui sont en mesure de s'en charger.
- Une composante majeure du processus de planification des Plaines a été la mise sur pied d'un programme de participation du public, programme faisant appel à diverses techniques pour tenir informés du projet tant la population en général que les groupes d'intérêt spécifiques, et pour recueillir, par la même occasion, leurs vues et préférences sur l'aménagement futur des Plaines. Dans le cadre de l'ÉEI, on a tenu une série d'audiences publiques destinées, avant tout, à fournir une information pertinente sur les différentes étapes du processus d'évaluation et à sonder les préoccupations d'ordre environnemental en regard du projet de remise en valeur des Plaines. Les audiences publiques sur le concept en voie d'élaboration se sont tenues en mai, septembre, octobre et décembre 1989, mars et juin 1990, mai 1991 et mai 1992.
- D'autres modifications furent par la suite apportées au Concept. Celles-ci visaient à améliorer la répartition des utilisations foncières, la séquences des étapes de développement, le tracé des rues locales et celui du réalignement du *Transitway*, et à ainsi éliminer un certain nombre de sources potentielles d'impact. Pour évaluer les effets des changements proposés, on a poussé plus loin l'ÉEI en procédant à de nouvelles études utilisant une méthodologie similaire; ces études, effectuées en 1994, ont fourni de nouvelles données et donné lieu à de nouvelles recommandations dont fait état l'« Addendum à l'ÉEI » (CCN, 1994). Ces nouvelles études ont permis de déceler un certain nombre d'incidences majeures et mineures concernant notamment le *Transitway*, la contamination du sol et des eaux souterraines, la gestion des eaux pluviales et l'adéquation des infrastructures. Pour tous les cas d'incidences majeures, on a proposé des mesures d'atténuation ou souligné la nécessité de procéder à des études supplémentaires.

Les sous-sections qui suivent font le point sur les principales composantes des analyses environnementales, ainsi que sur les mesures d'atténuation, les études supplémentaires requises et les exigences de suivi.

8.3 Les incidences anticipées et les mesures d'atténuation recommandées

Le concept de remise en valeur des Plaines LeBreton et les modifications corrélatives qu'il entraîne au niveau du Plan directeur auront des incidences — tout à la fois positives et négatives — sur divers éléments de l'environnement biophysique et humain des Plaines elles-mêmes et du milieu environnant.

Les incidences et les aspects environnementaux du projet ont été classés sous les rubriques suivantes :

- facteurs écologiques;
- utilisations foncières;
- infrastructures des services du Site;
- transport et circulation;
- environnement socio-économique;
- contamination du sol et des eaux souterraines; et
- patrimoine et archéologie.

8.3.1 Les facteurs écologiques

Les anciennes activités industrielles qui se sont déroulées sur les Plaines et les travaux de remblai qui y ont été effectués, ont mis le Site à dure épreuve. À l'heure actuelle, d'importantes voies de circulation le sillonnent et son emplacement, à proximité du noyau urbain, n'est pas de repos. Sa végétation s'élève principalement sur de vastes terrains laissés à l'abandon, qui offrent une faible diversité écologique et sont peu propices à la prolifération de la faune. La flore est composée principalement d'espèces exotiques et d'échappés de culture. Les conditions ne sont pas propices à l'implantation d'espèces rares.

Le Concept proposé réserve près de 40% du site des Plaines à l'aménagement d'espaces verts, de parcs et d'aires naturelles, . Le réseau d'espaces verts et le lacs de sentiers favoriseront et faciliteront l'accès du public aux berges de la rivière des Outaouais, au système d'aqueduc et à d'autres espaces verts.

Les aires boisées adjacentes à la station de pompage ou bordant le canal de fuite constituent le milieu naturel le plus intéressant des Plaines LeBreton, bien que n'ayant que peu de valeur sur le plan écologique. Ces aires seront préservées en tant que faisant partie intégrante de la désignation « réseau de verdure/couloir riverain » proposée pour l'ensemble du système d'aqueduc. La préservation de

ces espaces boisés assurera la stabilité des pentes dans et le long du canal de fuite. Une partie de la végétation qui se trouve à l'ouest du réservoir de la station de pompage devra être sacrifiée pour permettre l'aménagement de sentiers récréatifs et pour mettre en valeur le caractère patrimonial de l'aqueduc. L'emplacement exact et la quantité de végétaux qu'il faudra transplanter pour restaurer le caractère patrimonial de l'aqueduc et des ponts n'ont pas encore été déterminés. Toutefois, l'une des composantes du projet de remise en relief de l'aqueduc comprend le recours à des aménagements paysagers, qui seront de nature à minimiser la perte d'une portion de la végétation actuelle (voir les sections 7.3.1 et 7.12.5).

Le délocalisation d'une section de la promenade des Outaouais appelée à devenir partie du boulevard LeBreton entraînera l'élimination des grands saules pleureurs situés le long de la rive sud-ouest de la baie d'approvisionnement de l'aqueduc. La perte de ces arbres est inévitable. Comme ce changement en est un à long terme, il est recommandé que l'on procédât immédiatement à la plantation de jeunes saules ici et là dans le voisinage afin de compenser la perte éventuelle des grands saules.

La désignation et la préservation d'un large ruban d'espaces verts en bordure de l'aqueduc et du canal de fuite assureront le maintien des caractéristiques naturelles de ces endroits tout en permettant de restaurer le caractère patrimonial de l'aqueduc et d'offrir des occasions d'activités récréatives dites passives. Cet élément du projet se veut un compromis raisonnable entre la protection de l'environnement, la restauration des ressources patrimoniales et la satisfaction des besoins de la communauté en même temps que le respect de ses valeurs.

L'aménagement d'un espace protégé le long de la rivière des Outaouais favorisera, à long terme, une amélioration substantielle de l'état des habitats de cette zone, les rendant plus propices à l'épanouissement de la faune et de la flore. C'est là, semble-t-il, un résultat positif. L'aménagement d'un sentier récréatif dans ce corridor devrait toutefois éviter d'empiéter sur les habitats riverains.

En résumé, le Concept entraînera l'élimination d'une partie de la végétation actuelle et, conséquemment, une perte des habitats qui s'y trouvent ainsi qu'un amenuisement de la vocation écologique du Site. On préservera par ailleurs la zone boisée la plus importante du Site, soit celle du canal de fuite, en l'intégrant à l'ensemble du réseau d'espaces verts. L'aménagement et la restauration des habitats situés le long de la rivière des Outaouais devraient amplement compenser la perte, ici et là, de quelques îlots de végétation et d'habitats naturels.

Il est à noter qu'aucun changement n'est à prévoir, dans un avenir prévisible, en ce qui concerne l'ancien site d'enfouissement situé juste à l'est de la voie ferrée

du Canadien Pacifique. Les arbres et autres types de végétation qui s'y trouvent pourront continuer de croître naturellement. Un autre élément qui contribuera à augmenter la superficie de la forêt urbaine est la plantation d'arbres dans les futurs parcs et le long des rues.

On considère que la matérialisation du Concept n'aura que des incidences mineures sur la vocation écologique des Plaines et qu'elle offre par ailleurs la possibilité d'en tirer, à long terme, des effets positifs résultant de l'expansion et de la multiplication des parcelles boisées du Site ainsi que de la restauration des habitats fauniques le long de la rivière des Outaouais.

8.3.2 L'utilisation des sols

Le concept de remise en valeur des Plaines LeBreton propose une grande variété d'utilisations des terrains, et une grande accessibilité au Site par l'aménagement d'un vaste réseau de sentiers et d'espaces verts. Le texte qui suit fait une évaluation des diverses composantes de l'utilisation du bien-fonds.

8.3.2.1 Les utilisations à des fins d'espaces verts

Il est proposé qu'environ 40% de la superficie des Plaines soit désignée comme « espaces verts ». Cette mosaïque d'espaces verts offrira un large éventail de possibilités pour répondre aux besoins nationaux, régionaux et locaux, ceci grâce à : l'aménagement d'un parc de la capitale et d'un parc municipal; la préservation et l'amélioration du lacs de sentiers récréatifs, y ajouté l'aménagement de plusieurs points de jonction avec le réseau régional; le maintien d'une large bande d'espaces verts le long de la rivière des Outaouais; la réhabilitation des biens et attributs patrimoniaux du Site; et la conservation de la grande superficie boisée qui longe le canal de fuite. Le réseau d'espaces verts permettra de satisfaire pleinement les besoins de la nouvelle collectivité des Plaines tout en atténuant les incidences négatives que son aménagement pourrait avoir sur les communautés avoisinantes. De la plus haute importance : la vocation actuelle des espaces verts du Site sera non seulement préservée mais renforcée.

En plus de constituer un bien patrimonial unique et de grande valeur, le corridor de l'aqueduc est le site d'habitats fauniques, ainsi qu'un lieu de chassé-croisé d'activités récréatives. La réhabilitation de l'aqueduc ouvert, tout à la fois comme site et ouvrage à caractère patrimonial, entraînera un rehaussement de sa valeur en tant que source d'interprétations historiques, mais aura aussi, comme conséquence moins heureuse, la disparition d'une partie de son habitat faunique. Les travaux de réaménagement du corridor de l'aqueduc nécessiteront une approche équilibrée, soucieuse de ne pas compromettre, dans la mesure du possible, le rôle et les attributs de ce bien patrimonial.

Le Concept prévoit l'aménagement d'un sentier récréatif le long de la rivière des Outaouais, en retrait du rivage.

8.3.2.2 Les utilisations à des fins résidentielles

Le Concept propose que la majeure partie des terrains situés entre le *Transitway* et le boulevard LeBreton soient utilisés à des fins résidentielles, commerciales et industrielles, de densité moyenne à élevée. Le nombre d'unités résidentielles prévu serait de l'ordre de 2 400. On a modifié le concept original retenu afin de favoriser un développement immobilier donnant sur la rue, notamment en ouvrant plus de rues suivant un axe nord-sud. Bien que les densités résidentielles proposées soient généralement supérieures à celles que l'on retrouve dans les quartiers immédiatement situés au sud des Plaines, l'échelle humaine préconisée dans les types et formes de construction ainsi que l'accès direct à la rue, en atténueront l'impact. Un aménagement immobilier à forte densité d'habitation signifie aussi une utilisation plus efficiente des terrains urbains et des services collectifs municipaux. Le nombre accru de rues orientées suivant l'axe nord-sud dans les zones résidentielles permettra d'agrandir le champ visuel entre les blocs d'immeubles et réduira la perception de l'existence d'une « sorte de mur » qui traverserait les Plaines.

En ce qui a trait aux complexes résidentiels qui seront érigés le long du *Transitway*, il sera nécessaire, de toute évidence, d'adopter des mesures d'atténuation ou d'apporter des modifications spécifiques aux devis de construction et d'aménagement en vue de parer le plus efficacement possible les problèmes éventuels de bruit et de pollution de l'air. Des études supplémentaires seront donc nécessaires pour qu'on puisse traiter ces questions adéquatement avant de passer à la phase de mise en oeuvre; pour sa part, la MROC mènera des études sur le terrain en vue de la préparation des plans et devis relatifs au réaligement du *Transitway*. Les mesures d'atténuation pourraient se traduire par des modifications au design du réaligement du *Transitway* ou à la structure architecturale des immeubles, le tout visant à réduire les incidences ci-haut mentionnées (voir Section 8.3.4.2).

8.3.2.3 Les aménagements à des fins d'utilisations mixtes

On propose que les aménagements de ce type soient principalement concentrés en bordure des grandes artères de transport ou de circulation comme, par exemple, le *Transitway* ou encore les rues Scott et Booth. On propose également un aménagement de ce genre sur le côté nord du corridor de l'aqueduc.

Ces aménagements à vocation polyvalente permettront d'intégrer, dans un même environnement immédiat, lieu de travail et lieu de résidence; et il pourrait

également en résulter une baisse du niveau de la circulation automobile et de la demande de stationnement, de même qu'une utilisation plus soutenue (plus étendue dans la journée) des équipements et services collectifs comme le transport en commun, les espaces verts, etc., ou autres types de services : commerces, restaurants, etc., d'où un plus grand va-et-vient en soirée sur les lieux publics et conséquemment un milieu plus sécuritaire.

Comme déjà ci-haut mentionné, il faudra mener des études plus poussées sur la pollution par le bruit et la pollution de l'air susceptibles d'affecter les résidents des complexes érigés le long des principales voies de circulation. Un certain nombre de mesures d'atténuation combinées à des concepts spéciaux applicables soit aux constructions elles-mêmes soit aux routes concernées, sont déjà prévus en vue de minimiser ces inconvénients.

8.3.2.4 Les utilisations à des fins culturelles/institutionnelles

On propose de réserver à des fins culturelles/institutionnelles d'ordre national une vaste étendue de terrains situés entre la rue Oregon et le couloir riverain, y ajouté un terrain plus petit situé au coin nord-est des rues Fleet et Lett. On n'a décelé aucune incidence négative quant à ces emplacements, non plus qu'aucun élément conflictuelle en rapport avec les milieux environnants. La délocalisation d'une section de la promenade des Outaouais en vue de dégager l'espace riverain et de laisser ainsi place à ce type d'utilisations ainsi qu'à l'aménagement d'espaces verts, est considérée comme un élément positif.

8.3.3 Les canalisations

Un certain nombre d'études ont été entreprises à ce sujet dans le but de cerner les besoins particuliers des Plaines LeBreton (*Ainley, Graham and Associates, 1991,1996*). Généralement parlant, les résultats indiquent que le réseau d'égouts et d'eau potable des services municipaux actuels pourront répondre aux besoins de la nouvelle collectivité, moyennant toutefois l'installation de nouvelles canalisations ou conduites et leur raccordement aux systèmes actuels d'égouts et de distribution de l'eau. La question de la gestion des eaux pluviales sera toutefois plus difficile à résoudre, vu qu'elle requiert l'examen et l'agencement d'un plus grand nombre d'éléments. La section 7.10 fournit une plus ample information à ce sujet. L'entreprise d'expansion du système d'égouts et d'eau potable sera sujette au processus provincial évaluation environnementale. Il est également fort probable qu'on devra aussi satisfaire à certaines exigences d'ÉE fédérales et municipales.

8.3.3.1 Le système d'égouts et d'eau potable

Deux égouts collecteurs régionaux desserviront la collectivité des Plaines, soit le collecteur *Central Interceptor* et celui de West Nepean. Vu que ces collecteurs sont presque déjà surchargés, la MROC propose, dans son Plan directeur des eaux et des eaux usées (1997), l'aménagement d'un certain nombre de déviations ainsi que des modifications à la gestion des vannes; ces mesures permettraient de réduire le débit des émissaires et de redonner ainsi au *Central Collector* une capacité suffisante pour absorber les effluents des Plaines, et d'éviter du même coup l'accroissement du nombre de déversements du trop-plein de l'égout combiné donnant dans le canal de fuite.

L'installation d'un nouveau système de collecte des eaux usées entraînera la mise hors service d'un certain nombre de canalisations dont certaines servent encore, d'autres pas. De façon plus particulière, mentionnons que certaines canalisations désuètes pourraient contenir des substances contaminées provenant des anciennes exploitations industrielles. Un examen en bonne et due forme des canalisations abandonnées devra nécessairement entrer en ligne de compte dans la préparation des plans et devis pour la construction du nouveau système de canalisation.

En ce qui concerne l'eau potable, il appert que la matérialisation du concept LeBreton n'aura pas d'incidence significative sur le système actuel de distribution de l'eau. Grâce à la proximité de l'usine de filtration de l'île Lemieux et de la station de pompage de la rue Fleet, les Plaines bénéficieront d'une pression d'eau constante.

8.3.3.2 La gestion des eaux pluviales

La société *Novatech Engeneering Consultants Ltd.* a effectué, en 1991, une étude initiale sur la gestion des eaux pluviales pour les Plaines (voir référence à l'annexe 1, n° 3). *Novatech* a examiné, dans le cadre de cette étude, différents scénarios de drainage et présenté une liste d'enjeux critiques identifiés par les agences d'approbation et de réglementation consultées.

Quelques-uns des systèmes de drainage retenus par l'étude de *Novatech* consistent à : déverser d'importants volumes d'eaux pluviales directement dans la rivière des Outaouais ainsi que dans l'aqueduc et le canal de fuite; utiliser le système de drainage du *Transitway* (qui se déverse dans l'aqueduc). On a également proposé l'installation, juste à l'ouest de la rue Booth, d'un grand bassin de rétention intégré au parc de la capitale, et d'un système de rétention et de traitement des eaux pluviales qui serait situé en aval de la station de pompage, tout juste à l'ouest du canal de fuite. Pour desservir la partie ouest, on

a suggéré l'installation d'un bassin de rétention qui serait situé du côté sud de la baie d'approvisionnement de l'aqueduc.

Le questionnement des agences d'approbation et de réglementation consultées sur les options de gestion des eaux pluviales, mettait en évidence la nécessité de mener des travaux plus poussés dans ce domaine, et notamment sur :

- le besoin d'une évaluation de l'habitat aquatique;
- l'évaluation des incidences et l'incorporation des mesures d'atténuation correspondantes;
- l'évaluation des incidences sur les habitats aquatiques et sur l'exploitation de l'aqueduc;
- l'évaluation des incidences sur l'esthétique de l'aqueduc ouvert; et
- la détermination des effets négatifs que pourraient avoir les bassins de rétention sur l'utilisation des parcs.

Durant l'automne 1996, des dispositions furent prises en vue de mener une étude exhaustive de faisabilité sur la gestion des eaux pluviales pour les Plaines. L'objet de cette étude est de donner suite au questionnement des agences et d'examiner de plus près chacun des éléments critiques signalés; l'étude doit aussi servir d'appui aux modifications demandées aux Plans directeurs, relatives à l'aménagement des Plaines. On a également procédé à des évaluations des habitats aquatiques et à des analyses qualitatives de sédiments de l'aqueduc ouvert et du canal de fuite. Les résultats de ces travaux indiquent la présence de contaminants dans l'aqueduc ouvert et le canal de fuite, mais aussi, dans ce dernier, la présence possible d'un habitat poissonnier de classe 1. Étant donné les inquiétudes que suscitent la remise en suspension de contaminants qu'entraînerait un flux accru des eaux pluviales à la base de l'aqueduc et la présence possible d'un habitat poissonnier de classe 1 dans le canal de fuite, le plan de 1991 sur la gestion des eaux pluviales fait l'objet d'une révision. Les tâches principales à accomplir au cours de cette étude de faisabilité comprennent notamment : une analyse plus exhaustive des sédiments et de la qualité de l'eau dans l'aqueduc ouvert; un inventaire du frai printanier dans le canal de fuite (pour confirmer ou infirmer la classe 1 de l'habitat poissonnier); un monitoring du débit consécutif aux précipitations faibles et abondantes; et l'établissement de paramètres sur la qualité et la quantité d'eau acceptables relativement aux futurs effluents des eaux pluviales. (Les devis de cette étude se retrouvent à l'annexe 7 du présent rapport.) Les résultats de ces travaux seront disponibles au cours de l'été de 1997. On saura, à ce moment-là, si le concept *Novatech* de 1991 est viable du point de vue environnemental, à défaut de quoi on devra élaborer un concept alternatif pour ensuite le soumettre aux agences d'approbation et de réglementation. Les travaux permettront également de déterminer s'il y a lieu d'inclure le problème de la contamination sédimentaire de l'aqueduc dans le le programme de

décontamination du sol. Cette étude de gestion des eaux pluviales est conçu pour répondre aux exigences des étapes 1 et 2 des ÉE de portée générale pour les « projets municipaux d'eaux et d'eaux usées »; elle implique également la consultation du public et l'évaluation d'un certain nombre d'options de recharge possibles. L'évaluation des incidences environnementales et sociales fera partie de ce processus et elle se continuera tout au cours des phases subséquentes de planification.

On estime qu'il est possible, par diverses mesures, d'intégrer un schéma acceptable de gestion des eaux pluviales pour les Plaines au Concept LeBreton; ces mesures comprennent notamment la mise en oeuvre d'aménagements intégrés, le recours aux meilleures solutions sur le plan de la gestion et de l'aménagement, et la mise en place de mesures d'atténuation.

8.3.4 Le transport et la circulation

Le déplacement des gens à l'intérieur et autour de la nouvelle collectivité des Plaines LeBreton sera favorisé par un réseau d'espaces verts et de routes, ainsi que par le système de transport en commun. Les questions relatives au transport et à la circulation sont réparties sous trois rubriques : la circulation cycliste et piétonnière, le transport en commun et le réseau routier.

8.3.4.1 La circulation cycliste et piétonnière

Le concept LeBreton met l'accent sur un aménagement propice à la marche et aux randonnées pédestres ou déambulations amicales. Également, les gens qui se servent d'un vélo pour leur plaisir ou comme moyen de déplacement, bénéficieront du réseau de sentiers et de l'ajout de voies cyclables sur les routes locales. Sur le réseau des principales rues des Plaines, soit la rue Booth, le boulevard LeBreton, la rue Scott-Wellington-Albert et la rue Preston, on a en effet prévu, spécialement pour le cyclisme de navette, des voies réservées ainsi que l'aménagement de bordures de trottoir beaucoup plus larges.

Le réseau de sentiers et d'espaces verts, combiné à divers aménagements spéciaux dans le design des rues (trottoirs beaucoup plus larges) favorisera le déplacement ambulateur. La plantation d'arbres le long des rues et divers types d'aménagements paysagers amélioreront la qualité de l'environnement piétonnier.

Le plan reconnaît aussi la valeur patrimoniale des ponts qui enjambent l'aqueduc. Il prévoit de réserver les ponts patrimoniaux du *Grand Trunk Railway* ainsi que ceux des rues Lloyd, Lett et Broad au déplacement des cyclistes et des piétons. Il prévoit préserver également, à l'abri des nouveaux ponts qui traverseront l'aqueduc, les ponts patrimoniaux des rues Booth et Preston, grâce auxquels

piétons et cyclistes jouiront, en ces endroits, d'un passage continu et sécuritaire à travers l'aqueduc. La traverse de la rue Preston est essentielle pour atteindre le parc municipal, et celle de la rue Booth facilitera grandement l'accès à la station de transport en commun.

Somme toute, l'aménagement d'un réseau mieux organisé et plus fonctionnel améliorera les déplacements cyclistes et pédestres à travers le Site.

8.3.4.2 Le transport en commun

Le réalignement du *Transitway* à travers les Plaines constitue un ouvrage d'infrastructure majeur dans l'aménagement du Site. Le Concept propose un réalignement plus au sud, à peu près à mi-chemin entre la rue Scott et l'aqueduc ouvert.

Puisque c'est au nord de l'aqueduc que doit se faire la première phase de construction immobilière, la zone située entre l'aqueduc et la rue Scott restera stationnaire, sur le plan immobilier, pour un certain nombre d'années. Les premières et seules constructions qui seront effectuées dans cette zone seront le réalignement du *Transitway* et l'édification de la nouvelle station de transport en commun (la construction immobilière, comme nous l'avons dit plus haut, devant d'abord se faire au nord de l'aqueduc). Durant la construction du réalignement du *Transitway* et de la station LeBreton, le parcours actuel du *Transitway* servira de voie de contournement. Dans les premiers temps qui suivront leur construction, la section réalignée du *Transitway* et la nouvelle station seront de niveau avec le sol et visibles de toutes parts. Une forme d'écran quelconque serait peut-être à prévoir à ce sujet.

Le temps venu de commencer à construire des immeubles dans la zone située entre l'aqueduc et la rue Scott, on érigera des murs de soutènement de chaque côté du *Transitway* afin que les immeubles qui seront construits de part et d'autre aient leur rez-de-chaussée au niveau du pont passant au-dessus du *Transitway*. Il en résultera que le *Transitway* se trouvera encaissé. De part et d'autre de la rue Preston, on ouvrira une rue longeant d'est en ouest le côté nord du *Transitway* et rejoignant, au sud, la rue Scott. À quatre endroits différents, des passerelles (deux à l'est de la rue Preston et deux autres à l'ouest) relieront les secteurs situés de part et d'autre du *Transitway*. L'élévation du niveau du sol de chaque côté du *Transitway* se réalisera par la construction des stationnements souterrains combinée à des opérations de remplissage.

L'aire d'attente pour autobus d'OC Transpo restera, à peu de chose près, à son emplacement actuel. On propose l'aménagement d'un écran-tampon composé de végétaux appropriés afin de réduire, pour les zones résidentielles situées directement à l'est, les incidences visuelles et autres reliées à ce genre d'emplacement.

La firme *RWDI* (voir annexe 1, n°17) a complété une étude traitant des incidences sonores reliées au réalignement du *Transitway*. Les critères de référence pour le bruit relié à la circulation sont énoncés par le ministère de l'Environnement et de l'Énergie de l'Ontario (MEÉO). Pour respecter le protocole d'évaluation du niveau sonore proposé par le MEÉO, on a utilisé les volumes de circulation prévus en 2012 comme base des projections sur les niveaux sonores auxquels on peut s'attendre dix ans après la construction du *Transitway*. On a aussi fait des projections semblables, fondées sur les mêmes paramètres de modélisation, pour les rues avoisinantes (Scott, Booth, Preston et O'Keefe). L'étude conclut que les niveaux sonores prévus dépasseront vraisemblablement les normes prescrites, et ce, de façon encore plus marquée aux points d'échantillonnage situés au sud du *Transitway*. Par ailleurs, les niveaux sonores diurnes enregistrés au nord de l'aqueduc, loin de la rue Scott, seraient pour leur part de très faible intensité (en deçà de 50 décibels).

Les directives du MEÉO précise les mesures d'atténuation requises lorsque sont dépassés les niveaux autorisés. Ces mesures d'atténuation, une fois matérialisées, réussissent à réduire le bruit à des niveaux acceptables. Il est prévu qu'on devra procéder à une évaluation finale des incidences sonores et des mesures d'atténuation qui s'imposent (avec force détails sur les matériaux de construction, les systèmes de climatisation, les types de fenêtres et autres mesures ou dispositifs physiques appropriés, etc.), le tout afin que puisse se réaliser le développement immobilier prévu sur les terrains adjacents au *Transitway* et aux artères régionales, et afin aussi d'obtenir l'approbation du MEÉO pour l'exploitation projetée. La responsabilité de cette ultime évaluation incombera aux futurs promoteurs, et ces derniers devront s'en acquitter avant de pouvoir entreprendre toute construction.

En vue d'obtenir l'approbation de la CCN pour la construction du *Transitway* et de la station de transport en commun, tous deux compris dans le Concept, et aussi pour le transfert à la MROC des terrains requis, il faudra mener, au préalable, d'autres études d'évaluation des incidences environnementales. Celles-ci incomberont à la MROC et à OC Transpo; leur objet ne comprend toutefois pas les questions ou préoccupations relatives aux développements immobiliers adjacents, ceux-ci ne devant vraisemblablement advenir que plusieurs années après la construction du *Transitway*.

8.3.4.3 Le réseau routier

En novembre 1996, la firme *Delcan* a été retenue pour mettre à jour les études qu'elle avait menées en 1992 et 1993 concernant la circulation routière dans le secteur LeBreton/Bayview (voir l'annexe 1 pour référence). Elle s'est alors servi des taux de développement modifiés en les associant aux nouvelles prévisions quant au niveau de service, à la répartition modale, etc., selon les données

contenues dans le Plan directeur des transports de la MROC (1997). Les constatations de cette étude (complétée en 1997) sont présentées à la Section 7.9; de plus, le rapport en question est joint au présent document et il donne un compte rendu détaillé des incidences de la circulation en rapport avec le projet de remise en valeur du Site. Les études *Delcan* de 1992 et 1993 peuvent également être consultées.

Les principales artères affectées par un accroissement de la circulation sont les rues Booth et Scott. La largeur de l'emprise proposée pour la rue Scott permettra d'élargir cette rue, advenant que la MROC le juge nécessaire. À ce jour, les incidences sur la rue Booth ne sont pas considérées comme importantes.

Dorénavant, tout projet de construction de route régionale sera sujet, au moment même de son élaboration, aux exigences d'ÉE provinciales. Il se peut aussi que l'on doive satisfaire à certaines exigences d'ÉE fédérales et municipales. Des études d'incidences du bruit seront également requises, particulièrement en ce qui a trait aux développements résidentiels prévus le long des routes régionales (question aussi traitée à la sous-section 8.3.4.2).

8.3.5 L'environnement socio-économique

La sous-section 2.4 fournit des informations générales concernant la démographie de la collectivité vivant au sud des Plaines LeBreton.

Cette zone résidentielle située immédiatement au sud du Site sera la plus touchée par le futur aménagement des Plaines. Tel qu'indiqué à la sous-section 2.4, les maisons du secteur « LeBreton phase 1 », au sud de la rue Scott, construites dans le cadre d'un projet-pilote d'habitation de la Société centrale d'hypothèques et de logement (SCHL) datant des années 1970, constituent un développement résidentiel de densité moyenne. On avait conçu ce projet de telle façon que la façade des maisons donnât comme sur un vaste préau communautaire d'espace ouvert (terrains de stationnement, parcs). Par exemple, les maisons érigées le long de la rue Scott font dos à la rue ou en sont séparées par un mur.

En raison de leurs caractéristiques physiques et des infrastructures limitées dont elles sont pourvues, les Plaines LeBreton n'offrent actuellement qu'un faible potentiel récréatif. Les deux seules activités récréatives formelles qu'on y trouve sont le réseau de sentiers et le terrain de camping. Un terrain de football situé à l'ouest de la rue Broad a été loué à la Ville d'Ottawa et a été le théâtre d'une activité soutenue jusqu'en 1995. Un réseau de sentiers informels permet de parcourir le Site en tous sens et donne accès à différentes parties de la ville. Des résidents des Plaines et des personnes venant des alentours ou de plus loin utilisent régulièrement ces sentiers. La marche, le ski de fond et la pêche sont d'autres activités qui sont pratiquées sur le Site.

Le Concept propose un développement comportant divers types d'utilisations et le rétablissement d'une communauté urbaine durable s'appuyant sur une forte composante résidentielle, un vaste réseau d'espaces verts et de sentiers récréatifs, etc. La future collectivité des Plaines LeBreton représentera un apport socio-économique dont bénéficieront les quartiers avoisinants et l'ensemble de la région. Le plan proposé :

- offrira divers types de logements susceptibles de répondre aux besoins des personnes de tous âges et à certaines exigences particulières, accessibles à diverses catégories de revenus et dont les baux de location pourront être d'une grande souplesse;
- assurera l'aménagement d'espaces multi-fonctionnels d'un type inédit et offrant place à une variété d'utilisations : culturelles/ institutionnelles, résidentielles, commerciales et récréatives (notamment un vaste réseau d'espaces verts);
- élargira la gamme des attraits touristiques de la zone;
- créera un réseau de parcs et de voies piétonnières publiques axé sur la zone riveraine et sur celle de l'aqueduc;
- minimisera les incidences de la circulation automobile et piétonnière sur les communautés avoisinantes;
- assurera un aménagement à échelle humaine susceptible de favoriser la tenue de diverses activités à longueur d'année, le jour et en soirée.

Les relations de la future collectivité des Plaines avec les collectivités avoisinantes a été prise en considération dans le plan de répartition et d'affectation des terrains, de la trame et de l'orientation des rues, des tracés des sentiers piétons et des pistes cyclables, etc. Il a été jugé important d'assurer l'aménagement d'un réseau continu assurant un accès facile et sans obstacles aux quartiers avoisinants dont, entre autres, la Colline parlementaire, le quartier des affaires du centre-ville, les îles et les collectivités de Dalhousie et de Mechanicsville. On estime que la nouvelle collectivité des Plaines saura développer sa propre identité et qu'elle n'affectera ni le tissu social ni l'identité propre des collectivités avoisinantes.

Il faut toutefois reconnaître que l'achalandage de la rue Scott et les types d'exploitation qui se trouvent au sud de celle-ci, représentent un obstacle à l'établissement de liens entre la nouvelle communauté des Plaines et les communautés actuelles. L'élargissement de l'emprise de la rue Scott, qui fait partie de la présente demande de modification au Plan directeur régional, permettra d'améliorer l'environnement de cette artère, en particulier du côté sud.

Le quadrillé des rues sera semblable à celui des quartiers avoisinants. On tentera, dans le développement de ce secteur, d'aménager des espaces verts, des sentiers piétons et des pistes cyclables afin de faciliter le va-et-vient à l'intérieur des Plaines et avec les quartiers environnants.

Les questions relatives au contrôle des hauteurs de construction, à l'emplacement des édifices, à la sauvegarde des champs visuels, à l'esthétique du profil et de l'environnement des immeubles et aux lieux destinés à des utilisations spécifiques seront réglées par voie de zonage. C'est ainsi, par exemple, que le Plan directeur de la Ville d'Ottawa protège l'une des plus belles vues qu'on puisse avoir de la Colline parlementaire, vue dont on peut jouir du haut du pont de la promenade des Outaouais, là où il enjambe la voie ferrée du Canadien Pacifique.

Pour ce qui est des services et installations communautaires actuellement disponibles, il apparaît que les services et installations essentiels sont déjà en place dans le voisinage et qu'ils sont en mesure de répondre aux besoins des résidents et travailleurs de la nouvelle collectivité des Plaines. Il en est ainsi pour les services de police et d'incendies, les soins de santé et les écoles. Il semble toutefois que la nouvelle collectivité aura besoin de garderies, d'un centre communautaire et d'un parc municipal.

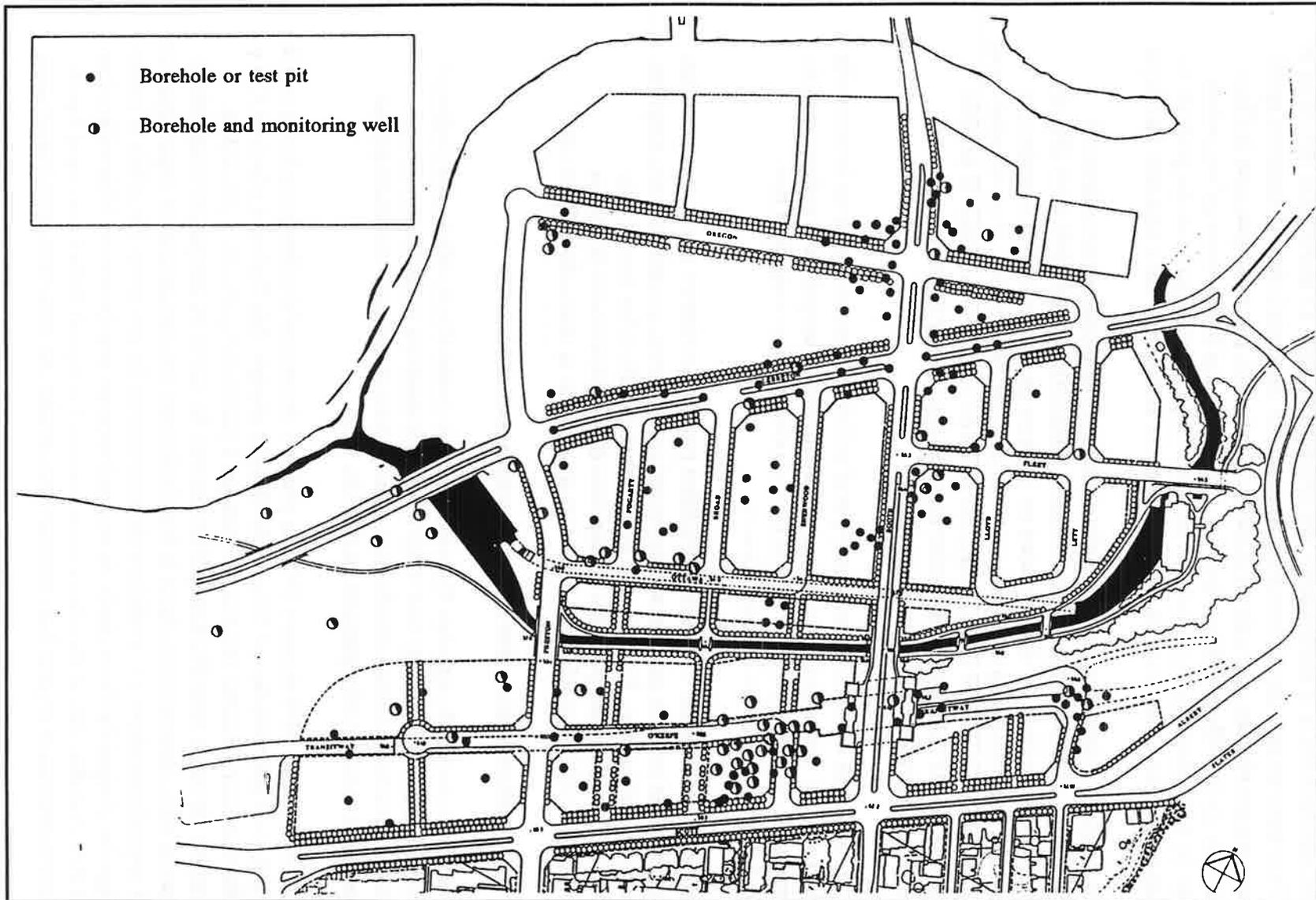
Les commerces de détail et autres types d'activités commerciales de la nouvelle collectivité ne devraient pas offrir une concurrence marquée aux entreprises du centre-ville, vu les champs d'action plus modeste des premiers et leur orientation axée sur les besoins locaux.

La mise en oeuvre du Concept se traduira par de nombreux avantages pour les entreprises et pour le gouvernement municipal : taxes, permis et frais, emplois directs (construction, fournitures) et indirects pendant les travaux de construction; contrats pour les entreprises d'assainissement des lieux contaminés; et des emplois permanents au sein de la nouvelle collectivité.

8.3.6 La contamination des sols et des eaux souterraines

La majeure partie du site des Plaines ayant un passé d'activités industrielles et ferroviaires, on y a décelé, tant dans le sol que dans les eaux souterraines, certaines contaminations résiduelles susceptibles d'imposer des contraintes importantes au développement projeté du Site.

Entre novembre 1990 et mars 1993, la phase 1 de caractérisation ponctuelle sur le terrain s'est concentrée sur l'étude de 19 sites choisis des Plaines LeBreton. On y a effectué cent soixante dix-neuf sondages à partir desquels on a procédé à l'analyse de deux cent dix-huit prélèvements de sol et de cinquante-cinq échantillons d'eaux souterraines dans le but de déceler les contaminants organiques et non organiques dont il y avait lieu de soupçonner la présence. On a fait le monitoring de cinquante-deux puits de surveillance en vue de mener à bien l'évaluation de l'état des sols et des eaux souterraines. La figure 16 fait une mise à jour des sites étudiés à ce jour. Les résultats des études de caractérisation ponctuelle



Source: "Raven Beck Environmental"

LeBreton Flats
Les plaines LeBreton

Location of Boreholes, Test Pits & Monitoring Wells
Forages, sondages et puits de surveillance

effectués sur le Site et le programme de décontamination envisagé sont résumés dans les rapports de *Raven Beck Environmental Ltd.* (voir références à l'annexe 1 et les abrégés aux annexes 2 à 5 inclusivement). Plus récemment, on a effectué des analyses de sédiments prélevés dans l'aqueduc et le canal de fuite (*Jacques Whitford Limited*, 1996).

Les principaux contaminants trouvés à ce jour dans les Plaines LeBreton, soit des métaux lourds et des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), sont ceux que l'on retrouve généralement aux emplacements des anciens parcs à ferraille, des fonderies, des aciéries et des ateliers de fabrication de chaudières. De façon générale, la contamination par les métaux lourds est limitée aux 2 mètres supérieurs de la couche de remblai et celle, par les HAP, se retrouve dans des poches de la couche de remblai et, occasionnellement, à une plus grande profondeur dans la colonne de sol. La plupart du temps, les teneurs constatées sont moins de trois fois supérieures aux critères provinciaux et fédéraux actuellement en vigueur quant à l'utilisation des sols à des fins résidentielles.

Hormis les analyses de sédiments de l'aqueduc et du canal de fuite effectuées récemment (*Jacques Whitford Limited*, 1996), aucune autre étude de caractérisation ponctuelle conduite sur les Plaines n'a décelé la présence de BPC. On n'en a détecté, de fait, que dans la partie ouest de l'aqueduc ouvert, mais à des concentrations en deçà de trois fois supérieures aux critères prescrits par le MEÉO quant à la qualité des sédiments. En se fondant sur les données disponibles concernant la contamination du Site par les BPC et en considérant que ceux-ci ne sont ni particulièrement solubles, ni particulièrement migrants, il est raisonnable de considérer comme un cas isolé leur présence dans l'aqueduc ouvert. Dans le cadre de l'étude de gestion des eaux pluviales, des analyses plus poussées seront menées pour déceler la source des BPC et autres contaminants dans l'aqueduc, évaluer l'ampleur des risques qu'ils représentent et déterminer les mesures d'atténuation requises.

La qualité des eaux souterraines des Plaines LeBreton est affectée, en premier lieu, par les effets des déversements de neige qui ont eu lieu en trois endroits du Site et qui ont entraîné la présence de fortes concentrations de chlorure dans les eaux souterraines; elle est également affectée par les anciennes activités de stockage et de manutention de peinture et de carburants sur certains endroits du Site. Les activités de l'*Ottawa Paint Works* ont entraîné la formation, dans les eaux souterraines, de nappes de diffusion causée par les solvants utilisés en peinture et dont la caractéristique est de générer de fortes concentrations de sous-produits de benzène. On s'attend à trouver de petites poches de contamination par des hydrocarbures à certains endroits précis du Site, là où se trouvaient les anciens emplacements de stockage et de manutention de solvants et de carburants à base de pétrole. La majeure partie des eaux souterraines se déverse dans l'aqueduc et le canal de fuite, occasionnellement, dans la rivière des Outaouais. Afin

d'évaluer l'incidence des eaux souterraines sur la qualité de l'eau dans les aqueducs, on a prélevé et analysé des échantillons de cette eau. Les résultats indiquent que le déversement des eaux souterraines n'a aucun effet décelable sur la qualité de l'eau dans les aqueducs (*Raven, Beck Environmental Ltd., 1994*).

Entre 1992 et 1994, un comité directeur inter-agences, le *LeBreton Site Remediation Steering Committee*, a été mis sur pied pour orienter les études de caractérisation ponctuelle et l'élaboration de plans de d'assainissement pour les Plaines. Ce comité regroupait des représentants de la Commission de la capitale nationale et des principales agences de réglementation : Environnement Canada, Santé et Bien-être Canada et le ministère de l'Environnement et de l'Énergie (de l'Ontario). L'exercice s'est terminé en 1994 avec l'achèvement d'une étude préliminaire de faisabilité sur les mesures d'assainissement du Site, effectuée par *Raven Beck Environmental Ltd.*

En raison de l'étendue de la contamination sur les Plaines LeBreton, le nettoyage et la gestion des contaminants feront partie intégrante du plan de développement du Site. L'établissement d'objectifs d'assainissement pour le Site tout entier sera fondé sur le processus d'évaluation dit « analyse du risque ». Il est impératif que les travaux d'assainissement protègent effectivement l'environnement et la santé humaine. Pour l'évaluation des risques écologiques, on utilisera les lignes directrices recommandées par Environnement Canada dans « Cadre de travail pour l'évaluation du risque écologique que présentent les lieux contaminés au Canada : études et recommandations » (Environnement Canada, 1996).

En ce qui concerne l'évaluation des risques pour la santé humaine, le premier principe à respecter est d'utiliser des normes d'assainissement suffisamment élevées pour que soit assurée, sans l'ombre d'un doute, la protection de la santé humaine. Les risques associés aux contaminants dépendent de leur nocivité potentielle et de leur exposition. Ainsi, l'évaluation des risques que peut présenter un site contaminé implique une quantification des dangers potentiels et l'évaluation des voies d'exposition potentielles par lesquels les contaminants atteindront un « récepteur », c'est-à-dire une personne. Des modèles simplifiés seront conçus et des équations génériques serviront au calcul des risques, de sorte que, dans son ensemble, le potentiel des risques pour la santé humaine sera circonscrit. Les calculs requis pour l'établissement des profils spécifiques nécessiteront des données particulières sur un certain nombre de variables telles que les taux de lixiviation et la concentration des contaminants se retrouvant dans différentes composantes de l'environnement LeBreton, les taux d'ingestion ou d'absorption (taux d'ingestion quotidienne acceptable et taux d'ingestion quotidienne estimative), la fréquence et la durée des expositions aux contaminants. Une évaluation détaillée des risques d'exposition aux contaminants se fera lorsque les affectations des terrains (zonage) auront été confirmées.

À ce jour, l'évaluation préliminaire des risques pour les Plaines LeBreton suggère fortement — étant donné la profondeur des poches de contamination de métaux lourds et d'HAP, ajoutée au fait qu'elles n'atteignent pas la surface — que la contamination actuelle ne représente qu'un faible risque pour la santé humaine. D'autre part, les eaux souterraines et de ruissellement des Plaines n'étant pas destinées à la consommation, la présence de contaminants dans ces eaux ne présente, elle non plus, aucun risque potentiel pour la santé humaine.

Il n'en reste pas moins, toutefois — comme l'ont souligné les rapports de l'ÉEI —, que la présence, dans les Plaines, de sol et d'eaux contaminés représente un potentiel d'incidences environnementales importantes, surtout durant la période de construction, mais aussi à long terme. L'étude préliminaire de faisabilité relative à l'assainissement des Plaines (*Raven Beck Environmental Ltd.*, 1994) indique que celle-ci est techniquement possible si l'on met en oeuvre une série de pratiques spécifiques : tri, traitement *in situ*, récupération, transport hors site pour rejet ou traitement, etc. Pour le traitement des eaux souterraines, il est recommandé que l'extraction des contaminants soit faite site par site. Cela peut se faire de différentes façons. Ainsi, le nettoyage de l'ancien emplacement de l'*Ottawa Paint Works* peut se faire par l'utilisation de techniques de restauration biologiques, et c'est précisément ce qui est prévu pour 1997-1998. Des études plus approfondies seront nécessaires afin d'établir, pour d'autres sites nécessitant restauration, les exigences appropriées et les coûts.

L'ancien site d'enfouissement de déchets de la baie de Nepean, désigné comme réserve d'espaces ouverts très difficilement exploitable, ne présente aucun risque d'incidences environnementales pour l'instant. Toutefois, la proposition d'aménager un parc municipal et autres installations récréatives sur le côté est de cet ancien dépotoir exigerait, au préalable, qu'au moins un mètre de la couche supérieure du sol soit purgé de ses contaminants.

8.3.7 Les aspects patrimoniaux et archéologiques

Les Plaines LeBreton possèdent un certain nombre de biens ou ressources historiques qui seront préservés lors de la matérialisation du Concept proposé. La station de pompage de la rue Fleet, l'aqueduc et les ponts ont été désignés « biens patrimoniaux » en 1982 et en 1994, en vertu de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario. L'aqueduc et les ponts seront restaurés et entretenus pour les générations à venir, et intégrés au futur développement des Plaines LeBreton (voir Section 7).

Bien que le moulin *Thompson-Perkins* (l'actuel restaurant *The Mill*) n'ait pas été officiellement désigné comme « bien patrimonial », des politiques incluses dans les modifications aux Plans directeurs ont été conçues pour en protéger l'existence et l'usage.

La conservation et la restauration des biens et aménagements patrimoniaux existantes sont considérées comme des éléments positifs. Il se peut aussi que le sol des Plaines dissimule des vestiges de constructions (fondations, notamment) d'anciens peuplements ou des anciens établissements industrielles. Si, durant l'exploitation du Site, les travaux mettent à jour des artefacts archéologiques, lesdits travaux seront suspendus et on fera alors appels à des archéologues pour en faire l'examen et pour indiquer la marche à suivre quant à la gestion de ces artefacts.

La proximité des Plaines LeBreton avec les berges de la rivière des Outaouais et les Chutes Chaudière, laisse présager un potentiel important de vestiges archéologiques amérindiens. Toutefois, cette mince couche de terre d'origine a été fortement perturbée par l'activité industrielle et les opérations de remblai pratiquées au cours du siècle dernier.

8.4 Le suivi

Le processus de remise en valeur des Plaines LeBreton n'en est qu'à ses débuts. Il reste encore un certain nombre d'inconnues que l'on ne pourra résoudre qu'au moment où l'on disposera de propositions mieux définies suivies d'études plus détaillées. Il est donc primordial de bien identifier dès maintenant les points-clés qui devront faire l'objet d'un suivi afin de pouvoir en traiter à point nommé.

Les points suivants requièrent un examen plus approfondi :

- la contamination des sols et des eaux souterraines;
- la gestion des eaux pluviales;
- le design du *Transitway*;
- le design des projets de construction résidentielle le long des artères régionales et du *Transitway*;
- des précisions sur les types d'aménagements paysagers destinés à embellir et à agrémente le couloir de l'aqueduc;
- le design et la matérialisation des nouvelles routes régionales.

La CCN dirigera et assurera l'exécution d'études plus approfondies sur la contamination des sols et des eaux souterraines ainsi que sur les plans d'assainissement, et ce, tout au cours du processus de planification. La restauration se fera sur la base des lignes directrices établies par le MEÉO et le Conseil canadien des ministres de l'environnement (CCME) selon les types d'utilisations prévus pour le Site. Le processus municipal d'évaluation environnementale sera aussi appliqué au cours des phases de développement du Site.

Une étude de gestion des eaux pluviales dirigée par la CCN est présentement en cours, qui bénéficie de l'apport du MEÉO, de l'Office de protection de la nature de la vallée de la rivière Rideau, de la MROC et de la Ville d'Ottawa. Cette étude et ses phases subséquentes suivront les procédures prescrites par le processus provincial d'ÉE de portée générale pour les projets municipaux d'eaux et d'eaux usées municipales et satisferont également aux exigences d'ÉE fédérales.

Le design du *Transitway* relève de la MROC. La CCN exige toutefois que des études d'évaluation environnementale sur le bruit, la qualité de l'air et les incidences des eaux pluviales soient préalablement effectuées en vue de l'élaboration final du projet. L'approbation du gouvernement fédéral concernant l'utilisation des terrains, le design et l'évaluation environnementale est préalablement requise à la matérialisation de ce vaste projet de remise en valeur des Plaines LeBreton.

Le design détaillé des projets de construction résidentielle prévue le long des artères régionales et du *Transitway* sera laissé au secteur privé et il devra être conforme à la réglementation provinciale en ce qui a trait aux incidences reliées au bruit et à la qualité de l'air ainsi qu'aux mesures d'atténuation acceptables. Ces mesures s'appliqueront lors de l'approbation des plans spécifiques de chaque projet, à l'étape du lotissement des terrains visés. Le tout est sujet au processus municipal d'évaluation environnementale.

Les plans d'aménagement paysager, considéré comme partie intégrante du projet de restauration de l'aqueduc, seront soumis à la Ville d'Ottawa pour révision. Ce projet sera toutefois dirigé par la MROC. Toutes les exigences en matière d'évaluation environnementale seront observées; celles-ci dépendront des paramètres du plan d'aménagement final, conjointement mis au point par la CCN et la MROC.

La construction des nouvelles routes régionales sera sujette au processus d'ÉE provincial. Si la participation de la CCN et de la Ville d'Ottawa est requise, les processus d'ÉE fédéraux et municipaux seront également concernés. Enfin, toute question relative à l'amélioration de l'environnement des sentiers piétons prévus aux abords ou sur l'emprise des routes régionales sera du ressort de la MROC.

8.5 Conclusion

L'évaluation environnementale du Concept de remise en valeur des Plaines LeBreton a été réalisée par l'ÉEI de 1991 ainsi que par les études complémentaires effectuées en 1994 et qui ont donné lieu à la production de l'Addendum. Ces évaluations s'appuyaient sur de nombreuses études techniques et environnementales riches de données, constatations et recommandations

touchant diverses composantes du Site et du concept proposé. Ces études ont permis de déceler un certain nombre d'incidences mineures et majeures. Pour tous les cas d'incidences négatives majeures, des mesures d'atténuation ou des études pertinentes plus approfondies ont été recommandées, préalables à la mise en oeuvre du projet. Un programme de suivi a également été esquissé, qui servira de guide dans la mise en oeuvre des mesures d'atténuation recommandées et dans le parachèvement des études supplémentaires requises. L'impact environnemental global de l'aménagement proposé sur les Plaines est jugé acceptable et atténuable avec des mesures et techniques connues.

Des études plus approfondies et des informations supplémentaires seront requises concernant divers aspects de la restauration du Site. Dépendant des situations, d'autres évaluations environnementales fédérales, provinciales et municipales sont également à prévoir.

Le transfert à la MROC de terrains appartenant à la CCN pour le réaligement du *Transitway* nécessitera aussi certaines études d'évaluation environnementale essentielles à l'obtention des approbations de la CCN. Le processus provincial d'ÉE s'appliquera aux projets relatifs aux routes régionales et aux infrastructures du Site.

D'autres études et plans concernant les eaux pluviales et la capacité du réseau d'égouts et de distribution d'eau potable seront commandées par la MROC; celles-ci seront indiquées spécifiquement dans l'approbation des modifications au Plan directeur et dans toute autre demande d'approbation de planifications subséquentes. Certaines infrastructures municipales sont sujettes au processus provincial d'ÉE. Des ÉE municipales et fédérales peuvent aussi être requises.

Le travail déjà entrepris sur le problème de la contamination du sol et des eaux souterraines se poursuivra. Les exigences des gouvernements fédéral et provincial concernant l'assainissement des lieux seront respectées à la lettre et feront l'objet d'études supplémentaires.

9.0 LES MODIFICATIONS AU PLAN DIRECTEUR RÉGIONAL

9.1 Introduction

Afin de matérialiser le Concept, tel que décrit à la Section 7, le Plan directeur de la MROC doit être modifié de façon à ce que les désignations actuelles, « espace urbain général » et « espace vert riverain », appliquées aux Plaines LeBreton soient remplacées par les désignations « zone centrale » et « espace vert riverain ». La figure 17 ci-jointe indique les secteurs qui devront être ainsi désignés dans le Plan directeur régional. Le texte qui suit précise les changements requis aux politiques et aux cartes de l'actuel Plan directeur régional. Ces changements sont conformes au concept de remise en valeur des Plaines LeBreton, tel que décrit à la section 7.

9.2 Object des modifications

L'objet de ces modifications est de permettre la réalisation du Concept de remise en valeur des Plaines LeBreton. L'annexe B - plan de politiques urbaines du Plan directeur régional - sera modifiée pour que le Site soit désigné « zone centrale » et « espace vert riverain », tel qu'indiqué à la figure 17.

L'annexe C2 - plan de politiques de protection des emprise des routes régionales en sol urbain - sera modifiée pour désigner certaines routes : « routes régionales », et pour préserver les couloirs des emprises des routes régionales existantes et futures.

9.3 Détails des modifications au Plan directeur régional

9.3.1 Modifications dans les annexes

1. L'annexe B - plan de politiques urbaines de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton - sera modifiée pour désigner la majeure partie des Plaines LeBreton « zone centrale » et pour délimiter l'espace qui sera désigné « espace vert riverain », tel qu'indiqué à la figure 17.
2. L'annexe C2 - plan de politiques de protection des emprises des routes urbaines régionales - sera modifiée pour que soient désignées les emprises suivantes :
 - a) une emprise de 34,5 m pour la rue Booth, entre la rue Albert et l'aqueduc ouvert (y compris la portion de la rue Booth où se trouve la station de transport en commun); et une emprise de 33,5 m pour la rue Booth, de l'aqueduc ouvert à la rivière des Outaouais;

- b) une emprise de 26 m pour la rue Preston, de la rue Scott-Wellington au boulevard LeBreton;
- c) une emprise de 37,5 m pour le boulevard LeBreton, de la rue Preston à l'intersection de la rue Wellington et du pont du Portage;
- d) une emprise de 40 m pour la rue Scott-Wellington-Albert, de la rue Champagne à la rue Empress.

9.3.2 Objectifs et politiques

Les objectifs et politiques qui suivent devraient régir le futur développement des Plaines LeBreton.

Les objectifs

- a) Favoriser une présence accrue de la capitale dans la zone centrale.
- b) Offrir la possibilité de construction, dans la zone centrale, d'une variété de nouveaux complexes à utilisations mixtes (résidentielles et commerciales), assortis d'utilisations et d'activités diverses.
- c) Faire en sorte que le public puisse avoir accès à l'aqueduc.
- d) Mettre en valeur les caractéristiques et attraits uniques des ouvrages hydrauliques, dont l'aqueduc, les ponts et le canal de fuite.
- e) Préserver les structures patrimoniales actuelles.

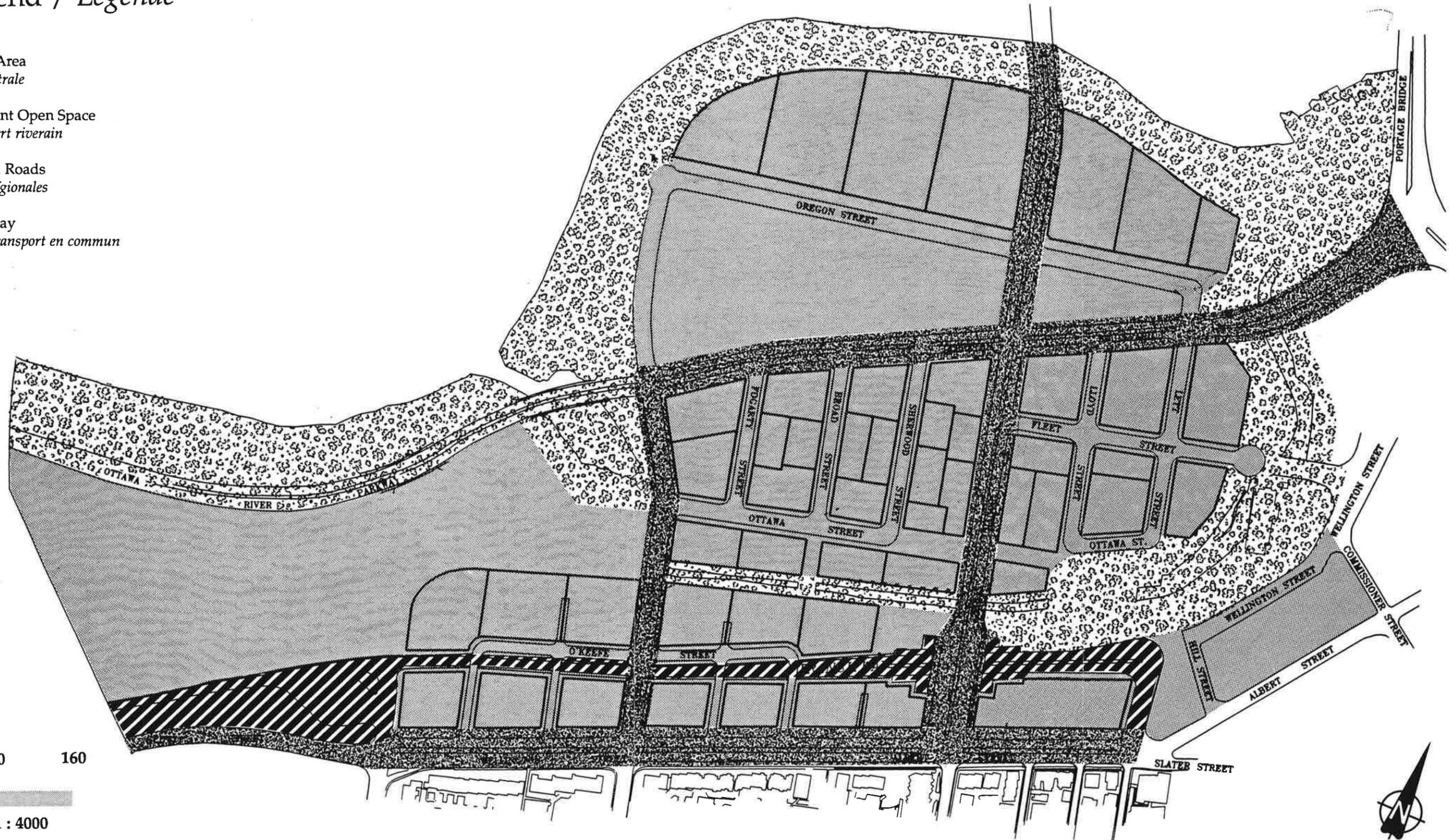
Les politiques

- a) Promouvoir un peuplement plus dense et accroître l'emploi dans le voisinage immédiat de la station de transport en commun.
- b) Encourager l'utilisation du parc de la capitale pour la tenue de festivals régionaux et autre événements spéciaux.
- c) S'assurer que le design et l'entretien des routes régionales soient compatibles avec les affectations des terrains adjacents.
- d) Encourager un aménagement facilitant l'aller retour à la station de transport en commun.
- e) Appuyer le réalignement du *Transitway* afin de rendre son fonctionnement, ainsi que celui du réseau de routes régionales, plus efficace, et la construction d'une station de transport en commun sécuritaire et d'accès facile.
- f) Promouvoir la construction de larges trottoirs en bordure des routes régionales.
- g) Préserver et protéger les ponts patrimoniaux lors des travaux d'amélioration des routes et des voies de passage.

- h) S'assurer que les plans conçus ainsi que les méthodes et matériaux de construction utilisés pour l'érection d'immeubles résidentiels à proximité des routes régionales et du *Transitway* soient appropriés au caractère particulier de leur emplacement.
- i) Appuyer la délocalisation d'un segment de la promenade des Outaouais.
- j) Appuyer l'intégration de couloirs cyclables sur les routes régionales.
- k) Préserver et protéger les ouvrages patrimoniaux lors des travaux d'amélioration du Site ou de tout ouvrage d'infrastructure.
- l) Protéger et améliorer les espaces naturels importants situés le long du bassin d'admission (réservoir) et du canal de fuite.
- m) Protéger les ressources qui évoquent le caractère patrimonial et culturel de l'aqueduc.
- n) S'assurer de l'établissement, avant l'approbation du plan de lotissement final, d'un plan de décontamination conforme aux principes et procédures des lignes directrices énoncées par le MEÉO, eu égard à l'assainissement des sites contaminés destinés à l'habitation.
- o) S'assurer de l'établissement, avant l'approbation du plan de lotissement final, d'un plan de gestion des eaux pluviales spécifique au Site.

Legend / Légende

-  Central Area
Zone centrale
-  Waterfront Open Space
Espace vert riverain
-  Regional Roads
Routes régionales
-  Transitway
Voie de transport en commun



80 40 0 80 160

Scale / Échelle 1 : 4000

LeBreton Flats *Les Plaines LeBreton*

Regional Official Plan Amendment
Modification du Plan directeur régional

10.0 LES MODIFICATIONS AU PLAN DIRECTEUR DE LA VILLE D'OTTAWA

10.1 Introduction

Pour permettre la réalisation du Concept (tel qu'il est décrit à la section 7) et procéder à la prochaine étape de développement (ce qui implique l'adoption de nouveaux plans de lotissement et de zonage pour le Site), il faut adopter certaines modifications au Plan directeur de la Ville d'Ottawa. Celle-ci consiste à désigner les Plaines LeBreton non pas seulement sous l'appellation « zone centrale », comme c'est le cas actuellement, mais sous les appellations « zone centrale » et « réseau de verdure », et à adopter un Plan de politique secondaire qui servira de guide à l'aménagement futur des Plaines LeBreton. Ce qu'on entend couramment par *réseau de verdure*, ce sont principalement les espaces riverains. Les modifications toucheront donc tous les espaces verts compris dans le réseau de verdure. Procéder au relotissement et au rezonage des Plaines ne fait pas partie des préoccupations immédiates de la CCN. Il appartiendra plutôt aux futurs propriétaires de terrains de franchir ces étapes qui, de fait, sont reliées au processus municipal de planification et de développement. Le schéma ci-joint (figure 18) indique les changements de désignations requis au Plan directeur, changements qui traduisent bien la nature du Concept selon la description qui en est faite à la section 7.

10.2 Objet de ces modifications

L'objet des modifications requises est de redésigner le site des Plaines sous l'appellation « zone centrale et réseau de verdure » et d'adopter le Plan de politique secondaire pour le développement futur des Plaines. Le Plan de politique secondaire donne non seulement la vision d'avenir qui sous-tend le Concept, mais il définit également les objectifs généraux de celui-ci, en même temps qu'il préconise des orientations pour l'élaboration des politiques touchant les domaines culturel et institutionnel, le réseau de verdure, les utilisations mixtes, la construction résidentielle, le transport, l'environnement et les infrastructures requises pour desservir la future population des Plaines.

10.3 Détails des modifications au Plan directeur de la Ville d'Ottawa

10.3.1 Modifications au Plan

Plan A - Le Plan directeur de la Ville d'Ottawa touchant l'utilisation du sol est modifié en donnant l'appellation de « zone centrale » à la majeure partie du Site et les appellations, tantôt de « réseau de verdure/couloir riverain », tantôt de « réseau de verdure/grande aire de verdure » ou de « réseau de verdure/liaison » à certaines parties du Site, conformément à la carte de la figure 18.

10.3.2. Modifications rédactionnelles au Plan directeur et au Plan de politique secondaire

Une nouvelle rédaction remplacera celle du chapitre 1.11 du volume II du Plan directeur, intitulé « Les Plaines LeBreton : Plan de politique secondaire du Plan directeur ». L'utilisation du sol est indiquée à la figure 19. Cette nouvelle rédaction est celle qui suit.

NOUVELLE RÉDACTION DU CHAPITRE 1.11 DU PLAN DIRECTEUR

1.11 Les Plaines LeBreton

Ce chapitre s'applique à l'emplacement connu sous le nom de Plaines LeBreton qui, grosso modo, est bordé (voir figure 19) au nord par la rivière des Outaouais, à l'ouest, par les voies ferrées du Canadien Pacifique, à l'est, par la rue Commissioner et le canal de fuite, et, au sud, par la rue Scott-Wellington-Albert.

1.11.1 Regards sur l'avenir

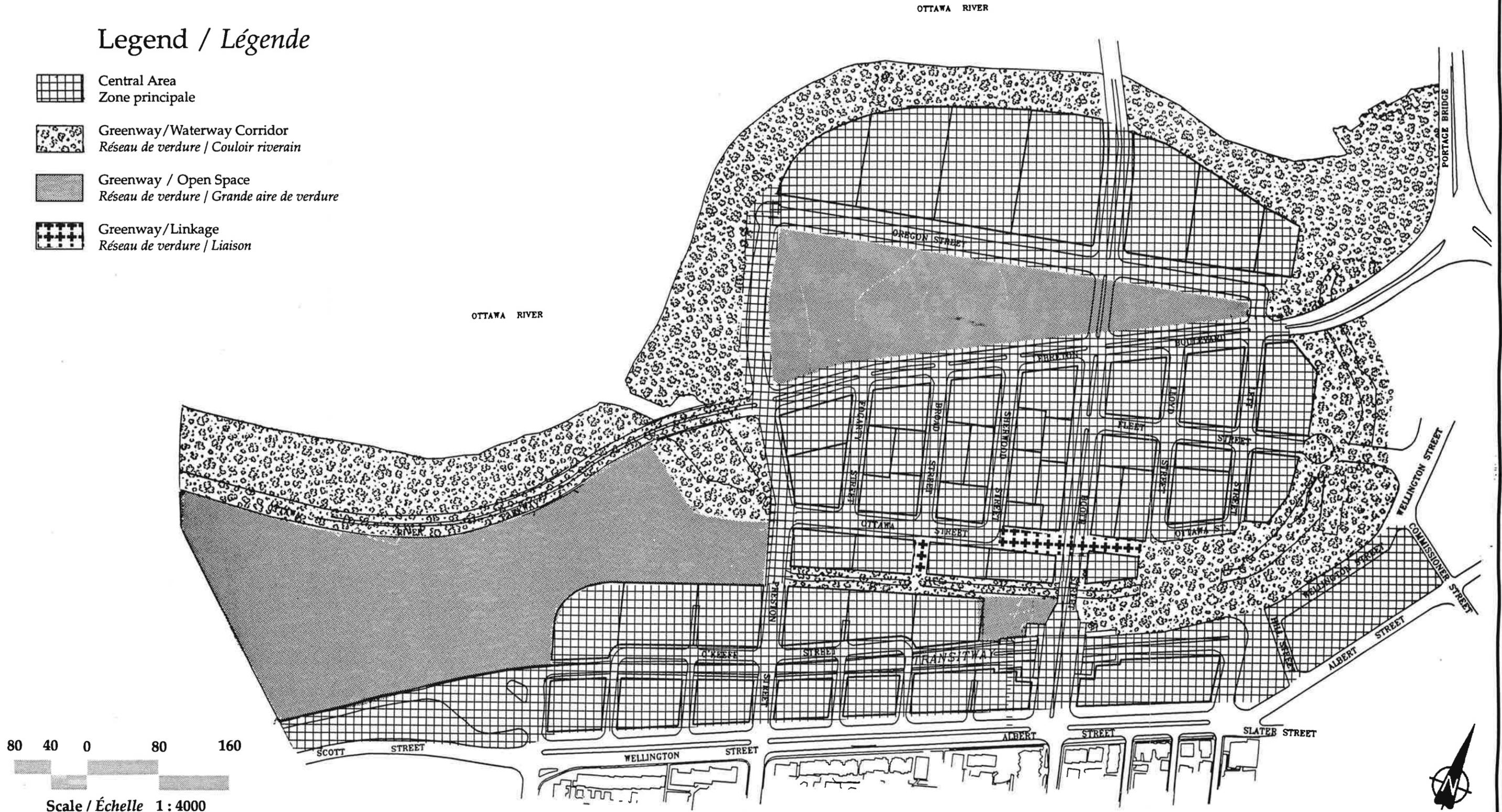
Les Plaines LeBreton constituent un site comme il en existe peu. La superficie des Plaines et leur emplacement le long de la rivière des Outaouais, à proximité des îles Chaudière et Victoria, presque à la porte du Parlement et au coeur de la capitale nationale, en font un site unique et d'une grande importance en regard d'une vision futuriste de la Région de la capitale nationale.

Le passé des Plaines est riche et varié. Plusieurs se rappelleront encore comment cette agglomération a été en quelque sorte effacée, au début des années 1960, par la frénésie du renouveau urbain qui prévalait à cette époque. Depuis, le Site est resté comme une terre en friche, servant de terrain de camping et continuant d'être utilisé comme décharge pour la neige et comme terrain de stationnement. Le réseau de transport en commun, la promenade de l'Outaouais et les routes régionales permettaient aux gens de traverser le Site, mais peu d'entre eux y faisaient escale pour en jouir, alors qu'il est pourtant situé au coeur même de la capitale.

Les Plaines LeBreton ont une vocation particulière, autre que celle de demeurer un terrain vague, et elles peuvent redevenir le milieu de vie d'une communauté très active. Depuis le début des années 1970, tout un groupe de personnes (planificateurs, architectes, environnementalistes, ingénieurs, hommes politiques, leaders communautaires et simples citoyens) ont travaillé assidûment et ardemment pour leur redonner vie et y construire un avenir. Les philosophies et les approches touchant leur remise en valeur ont été tout aussi variées que les intervenants eux-mêmes, mais la majorité d'entre eux partage aujourd'hui le même avis : « Il faut revitaliser les Plaines LeBreton! ».

Legend / Légende

-  Central Area
Zone principale
-  Greenway/Waterway Corridor
Réseau de verdure / Couloir riverain
-  Greenway / Open Space
Réseau de verdure / Grande aire de verdure
-  Greenway/Linkage
Réseau de verdure / Liaison



LeBreton Flats Les Plaines LeBreton

City of Ottawa Official Plan Amendment
Ville d'Ottawa - Modification du plan directeur

Le processus de planification tripartite mis en oeuvre en 1989 a débouché sur le Concept, qui constitue la base du Plan de politique secondaire. L'optique du Concept est de régénérer un milieu de vie répondant à la modernité du prochain siècle, soit dit, d'inciter les promoteurs à créer, dans la zone centrale, une composante urbaine où les gens pourront vivre, travailler, se récréer. Il s'agira d'une zone où les principes de développement durable présideront à l'aménagement des quartiers; il s'agira d'une zone de développement polyvalent, entourée de grandes aires de verdure; il s'agira d'une zone où les quartiers, reliés entre eux par des sentiers et permettant un accès immédiat aux transports publics, connaîtront une grande densité d'exploitation; il s'agira enfin d'un peuplement où l'on tentera de répondre aux attentes d'aujourd'hui et de demain.

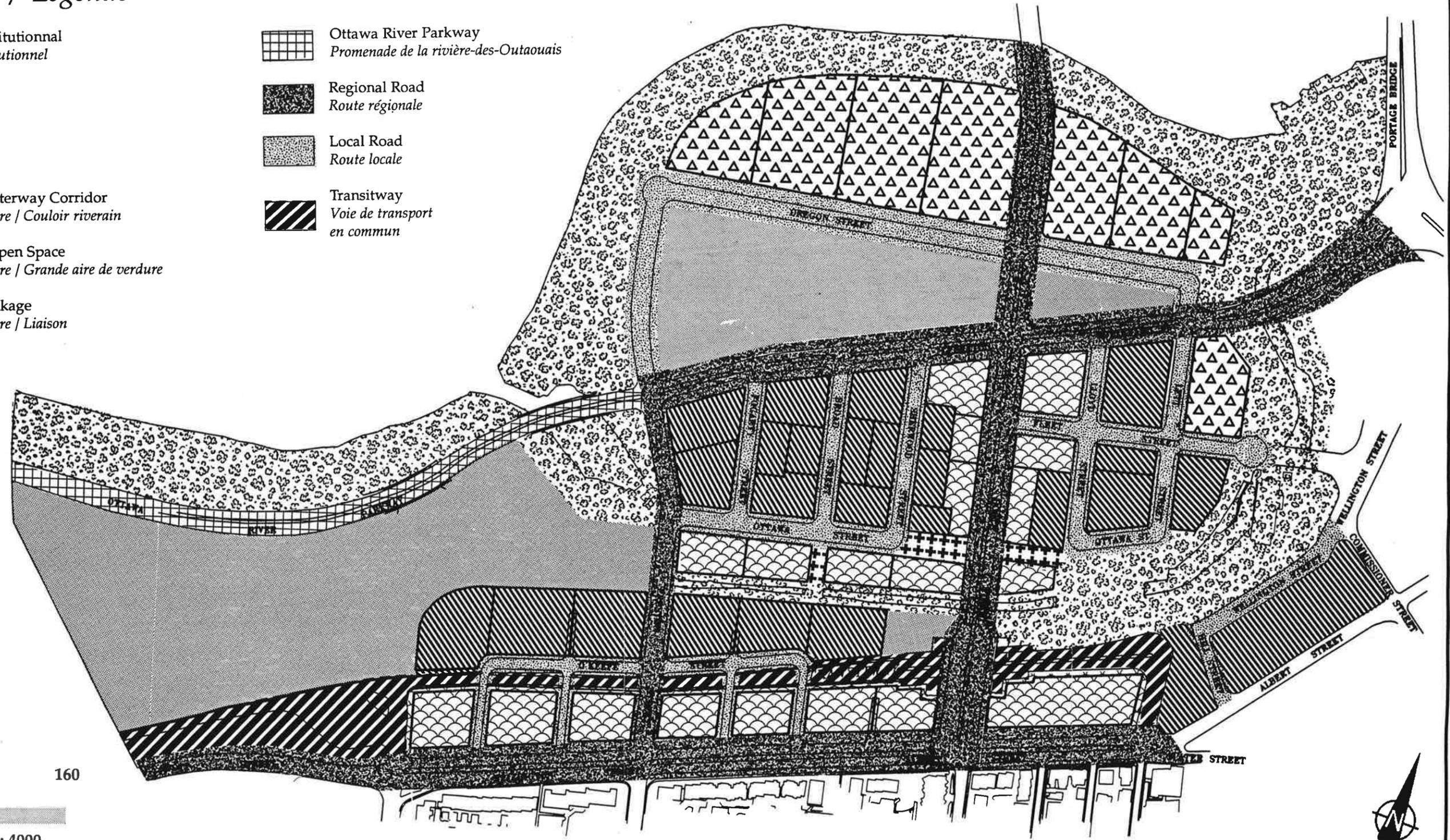
Les plans et politiques actuels de la Ville et du gouvernement régional reflètent cette vision de l'avenir. La zone centrale doit offrir plus d'espaces habitables au bénéfice des personnes désireuses de se rapprocher du centre-ville. Il faut maintenant parvenir à une utilisation beaucoup plus intense et plus efficace des ressources et biens onéreux que sont respectivement le terrain urbain et les services publics. Les villes ne peuvent continuer de se développer en s'éloignant continuellement du centre, donnant ainsi naissance à des agglomérations où la densité de population est toujours faible et le réseau routier, de plus en plus long et congestionné. Les gens doivent pouvoir, si bon leur semble, vivre près de leur lieu de travail. Il doit y avoir une tentative de faire converger et d'équilibrer, dans un même secteur donné, domiciles et emplois. C'est là un enjeu important pour la zone centrale et c'est là le défi auquel on doit répondre dans la mise en oeuvre de la stratégie de développement régional.

La population change et des changements dramatiques continueront de se produire durant les prochaines décennies, au moment où la génération des *baby boomers* atteint l'âge de la retraite. Les besoins pour de nouveaux types d'habitations et de milieux de vie ne cessent de croître et il faut répondre à ces besoins. Une unité d'habitation de dimension adéquate, la proximité d'une vaste gamme de lieux et d'activités de loisirs, de détente et de récréation, ainsi que de services divers, des voies et des moyens de circulation diversiformes - voilà les avantages *ad hoc* du Site que plusieurs rechercheront dans l'avenir, tout autant que les familles vivant en zone suburbaine sont aujourd'hui intéressées à une résidence de quatre chambres à coucher sise sur un lot de bonne dimension.

Le développement du commerce et de l'emploi dans la zone centrale constitue également un apport important à la diversité et à la vitalité économiques de la ville. Le site des Plaines LeBreton est propice à l'intégration de ce créneau à d'autres affectations du sol, notamment résidentielles. On ne saurait ici conclure à une duplication du négoce qui occupe actuellement le coeur de la ville. Au contraire, les espaces à bureaux, les commerces de détail et les entreprises

Legend / Légende

- | | | | |
|---|---|--|---|
|  | Cultural / Institutionnel
Culturel / Institutionnel |  | Ottawa River Parkway
Promenade de la rivière-des-Outaouais |
|  | Mixed-Use
Mixte |  | Regional Road
Route régionale |
|  | Residential
Résidentiel |  | Local Road
Route locale |
|  | Greenway/Waterway Corridor
Réseau de verdure / Couloir riverain |  | Transitway
Voie de transport en commun |
|  | Greenway / Open Space
Réseau de verdure / Grande aire de verdure | | |
|  | Greenway/Linkage
Réseau de verdure / Liaison | | |



80 40 0 80 160

Scale / Échelle 1 : 4000

LeBreton Flats Les Plaines LeBreton

City of Ottawa Official Plan Amendment
(Secondary Policy Plan)
Ville d'Ottawa - Modification du plan directeur
(Plan de politique secondaire)

institutionnelles se situeront, pour ainsi dire, à une autre échelle, tant sur le plan du type des immeubles que sur celui des espaces impartis à chaque exploitant. Ceci s'explique du fait que la quantité et la configuration proposées pour le développement commercial dans les zones d'utilisations mixtes s'intégreront plus facilement à d'autres types d'utilisations. Les Plaines permettront aux résidents de travailler à l'intérieur ou à proximité de leur quartier d'habitation; ainsi donc, les employés des commerces pourront choisir de loger tout juste au bout de la rue de leur lieu d'emploi.

Les Plaines représentent l'un des derniers espaces riverains disponibles au coeur même de la capitale. Elles constituent un emplacement privilégié pour l'implantation d'un nouveau milieu de vie, et ce développement sied bien au rôle de la Ville d'Ottawa en tant que capitale nationale. Une vision d'avenir de celle-ci exige de rendre l'espace riverain des Plaines accessible au public. Depuis tout près de trente ans, la section riveraine au nord du Site est restée pratiquement inaccessible, si ce n'est pour la circulation automobile sur la promenade de l'Outaouais. Rendre cette section accessible entraîne le réaligement vers le sud d'un segment de la Promenade, mais les avantages de ce réaligement sont incontestables : un couloir riverain ouvert au public, un nouveau grand parc de la capitale et une réserve de terrains pour des institutions d'envergure nationale. Ces terrains de la partie nord du Site, dont bénéficiera la communauté des Plaines, appartiendront aussi à tous les Canadiens et feront la joie de tous les visiteurs, que ceux-ci viennent des alentours ou de régions plus éloignées.

Voilà donc la Vision d'avenir des Plaines. En cherchant à satisfaire les désirs de tous et de chacun, on a dû accepter divers compromis qui, curieusement, ont renforcé les lignes de force du Concept. La CCN estime qu'elle a réussi à élaborer un projet réaliste qui, en regard d'un objectif global bien défini, permet un certain équilibre et une certaine flexibilité grâce auxquelles les décideurs de l'avenir pourront bâtir, au sein même de la capitale, un milieu de vie à vocation mixte, où prévaudront qualité de vie et développement durable.

1.11.2 Les objectifs

À l'appui de la vision d'avenir et du Concept élaborés pour les Plaines, les objectifs suivants constituent les assises des orientations d'aménagement du Plan de politique secondaire. Ces objectifs consistent à :

- a) créer, dans la zone centrale, un milieu communautaire unique, où les gens pourront vivre, travailler, se recréer;
- b) y offrir la possibilité d'un développement polyvalent, susceptible de permettre une grande variété d'utilisations et d'activités;
- c) y susciter la possibilité de renforcer le rayonnement de la capitale;

- d) y promouvoir un développement à haute densité, et donc favoriser une utilisation optimale du sol en conjugaison avec un accès facile au réseau de transport en commun;
- e) offrir la possibilité d'accroître le nombre et les types d'unités d'habitation dans la zone centrale;
- f) y promouvoir l'accroissement de l'emploi;
- g) mettre en relief les caractéristiques et avantages particuliers du Site;
- h) favoriser et faciliter l'accessibilité au réseau de verdure;
- i) rendre les sentiers longeant la rivière des Outaouais et l'aqueduc de plus en plus attrayants;
- j) assurer que les améliorations à apporter aux infrastructures soient bien définies et que les travaux requis à cette fin soient effectués à point nommé;
- k) protéger, en les intégrant au développement, les caractéristiques patrimoniales du Site.

1.11.3 Les politiques

Les politiques qui suivent s'appliquent aux utilisations du sol indiquées à la figure 19. Ces dernières comprennent les utilisations suivantes : utilisations à des fins culturelles et institutionnelles, utilisations destinées à composer le réseau de verdure, utilisations à des fins mixtes et utilisations à des fins résidentielles. Les politiques élaborées englobent également l'orientation à suivre concernant le transport et l'environnement, ainsi que les infrastructures requises pour réaliser la vision d'avenir du site LeBreton.

Les utilisations à des fins culturelles et institutionnelles

L'aire destinée à ce type d'utilisations est réservée, en premier lieu, pour des institutions gouvernementales et des organisations non gouvernementales (ONG), exception faite des terrains situés au sud du boulevard LeBreton, à l'est de la rue Lett. Cette aire, dans son entier, est retenue par la CCN pour subvenir aux besoins spécifiques de la capitale en tant que siège du gouvernement canadien. Les terrains concernés sont en bordure du boulevard de la Confédération, à son extrémité ouest, et de la colline du Parlement. Les utilisations considérées pour ces terrains pourraient comprendre de petits musées, des bureaux pour des organismes nationaux ou internationaux et des agences spéciales, et, en complément, un certain nombre de boutiques et restaurants. Ces boutiques et restaurants devront être d'un type permettant de répondre aux besoins des employés du secteur comme à ceux des visiteurs. Les aménagements dans ce secteur devront avoir un profil allant de bas à moyen.

Le Conseil municipal se doit de :

- a) approuver les espaces prévus pour l'établissement éventuel de nouveaux organismes gouvernementaux ou d'organismes non gouvernementaux jouant un rôle de premier plan, de même que des activités commerciales complémentaires de petite envergure, telles que des boutiques et restaurants, le tout sans exiger une modification au Plan directeur;
- b) favoriser la création d'une thématique proprement canadienne et l'élargissement de la gamme des attraits touristiques;
- c) s'assurer que les immeubles destinés à des fins culturelles et institutionnelles aient un profil allant de bas à moyen;
- d) autoriser l'implantation de boutiques et restaurants au niveau du rez-de-chaussée;
- e) favoriser, touchant l'emplacement des immeubles, de généreuses marges de recul le long du couloir riverain, ceci afin de permettre au public de bénéficier de vastes espaces de plein air;
- f) appuyer et favoriser le stationnement partagé;
- g) répondre aux besoins des personnes handicapées et autres groupes ayant des besoins particuliers.

Les utilisations destinées à composer le réseau de verdure

Le réseau de verdure comprend trois composantes bien distinctes : espaces verts riverains; grande aire de verdure; et réseau de verdure/liaison. Les principes qui sous-tendent le réseau proposé sont les suivants : accessibilité publique des berges, protection des sites naturels, sauvegarde d'espaces pour l'aménagement de grands parcs, lacs de sentiers reliant entre eux tous les espaces verts et donnant également accès au plus vaste réseau d'espaces verts de la capitale. Ces trois composantes mises ensemble représentent quarante pour cent (40%) de la superficie totale des Plaines. Elles permettront l'aménagement d'un parc de la capitale et d'un parc de quartier, la préservation et la mise en relief du lacs de sentiers récréatifs qui sillonnera l'ensemble du réseau de verdure, l'accès aux berges de la rivière des Outaouais, la préservation des aires boisées le long du réservoir et du canal de fuite, et la mise en valeur de l'aqueduc.

Le Conseil municipal se doit de :

- a) collaborer avec la CCN pour faciliter l'accès du public à la zone riveraine et promouvoir l'aménagement du réseau de sentiers récréatifs le long de la rivière des Outaouais et de l'aqueduc;
- b) s'assurer que la zone riveraine de la rivière des Outaouais ait au moins 40 mètres de largeur et que l'espace dégagé de chaque côté du couloir de l'aqueduc ait au moins 5 mètres;

- c) favoriser les utilisations destinées à des activités d'animation et à des installations récréatives susceptibles de répondre aux attentes des usagers de la zone riveraine, du parc de la capitale et du parc de quartier;
- d) promouvoir, dans le parc de la capitale, la tenue d'activités et manifestations récréatives et culturelles, ainsi que d'événements spéciaux;
- e) soutenir et promouvoir l'utilisation continue du parc de la capitale, soit dit, à longueur d'année, celui-ci devant être considéré comme un lieu privilégié pour la tenue de cérémonies diverses et d'activités de loisirs;
- f) protéger les ressources qui constituent ou reflètent les valeurs patrimoniales naturelles ou culturelles du Site, notamment les voies d'eau, l'aqueduc, la station de pompage et les ponts;
- g) attribuer à l'aqueduc, à la station de pompage et aux ponts la valeur patrimoniale qui leur appartient;
- h) autoriser l'utilisation permanente du moulin *Thompson-Perkins* à des fins commerciales;
- i) assurer la protection des caractéristiques et attraits naturels aux abords du canal de fuite;
- j) faciliter l'afflux de la communauté dans le voisinage de l'aqueduc et autres espaces verts;
- k) assurer l'inclusion des sentiers récréatifs dans le plan de développement.

Les utilisations à des fins mixtes

La philosophie d'aménagement qui sous-tend le Concept élaboré pour les Plaines est axé sur une utilisation mixte du Site. Ceci se traduira par l'aménagement de noyaux d'utilisations mixtes (habitations et commerces), où la densité de la construction s'apparentera à celle de certaines parties du centre-ville. Ces utilisations mixtes sont suggérées aux abords des routes régionales, vu leur accessibilité et les avantages de leur emplacement. On favorisera également ce type d'utilisations le long de la partie nord de l'aqueduc, où des activités assorties (commerces de détail, entreprises de service et restaurants) constitueront, en quelque sorte, autant de lieux d'animation. Ces diverses utilisations mixtes sont sujettes à une grande densité de construction : les édifices devront avoir un profil allant de moyen à élevé (environ 12 étages au maximum), ceci pour assurer une utilisation optimale du sol, des infrastructures et du système de transport en commun. Cette façon de procéder facilitera le rapprochement entre lieu de résidence et lieu d'emploi. On favorisera l'utilisation mixte des immeubles, de même que celle des îlots ou des blocs d'habitation. Une variété d'utilisations rehaussera le rôle des Plaines dans la zone centrale. Elle fera

aussi que, même en dehors des heures normales d'ouverture des commerces, résidents et visiteurs seront attirés par divers agréments du Site, ce qui accroîtra la sécurité dans les rues.

Le Conseil municipal se doit de :

- a) autoriser une vaste gamme d'utilisations : logements/habitations, magasins de détail, espaces de bureaux, lieux de divertissement, entreprises culturelles et institutionnelles, activités récréatives, dans des immeubles d'un profil d'élévation allant de moyen à élevé;
- b) appuyer la mixité, dans un même bloc de constructions ou dans un même immeuble, de logements et d'entreprises commerciales;
- c) autoriser et favoriser prioritairement, dans les zones d'utilisations mixtes, le volet résidentiel, mais en le combinant à des utilisations complémentaires susceptibles de générer des activités en soirée et ce, à longueur d'année;
- d) promouvoir une haute densité d'utilisation des Plaines;
- f) permettre l'aménagement jusqu'à la ligne des lots et favoriser la construction de larges trottoirs, le tout afin de créer un environnement plaisant et sécuritaire pour les piétons;
- g) favoriser le développement à haute densité (tant sur le plan résidentiel que commercial) dans la zone immédiatement adjacente à la station de transport en commun;
- h) s'assurer que le design des unités construites à proximité de la voie de transport en commun et des routes régionales prévoit des mesures et dispositifs susceptibles de parer aux problèmes de bruit et de pollution atmosphérique;
- i) appuyer les dispositions requises pour assurer l'aménagement d'une aire de stationnement de dimensions réduites à proximité de la station de transport en commun;
- j) appuyer et favoriser le partage des espaces de stationnement en tenant compte de leurs diverses utilisations possibles et de la nature variée de la demande en la matière, de façon à atteindre une utilisation optimale du sol.

Les utilisations à des fins résidentielles

Les terrains résidentiels permettront la construction d'une variété de types d'habitations appropriés à la zone centrale. La multiplication des logements dans les Plaines incitera les gens à vivre près de leur lieu de travail, les rendant ainsi moins dépendants de l'automobile. Le développement résidentiel doit être dense afin de permettre une utilisation optimale du sol et des services publics. La typologie d'habitation envisagée pourra varier de maisons en rangées

superposées jusqu'à des unités faisant partie de grands immeubles d'habitation ne dépassant pas 12 étages. D'une façon générale, les constructions à profil d'élévation moyen seront situées aux abords de l'aqueduc, alors que les immeubles à profil d'élévation élevé seront situés le long des routes régionales.

Le Conseil municipal se doit de :

- a) appuyer les dispositions prévoyant la construction de divers types d'habitation de hauteur moyenne à élevée;
- b) appuyer les dispositions prévoyant une mixité de typologies d'habitations accessibles à toutes les bourses et répondant aux besoins de tous les âges;
- c) favoriser un développement à la fois compact et dense;
- d) appuyer les dispositions prévoyant l'aménagement d'un stationnement de dimensions réduites aux abords de la station de transport en commun;
- e) favoriser la construction d'immeubles en hauteur aux abords de la station de transport en commun;
- f) s'assurer que les études visant à parer le bruit soient entreprises avant l'approbation du plan de lotissement.

Les transports

Le Conseil municipal se doit de :

- a) appuyer le réalignement du *Transitway*;
- b) appuyer le nouveau tracé du tronçon de la promenade de la Rivière-des-Outaouais, appelé à devenir partie du boulevard LeBreton;
- c) s'assurer qu'une étude d'impact de la circulation soit entreprise avant l'approbation du plan de lotissement, ceci afin d'avoir la certitude de pouvoir répondre adéquatement aux besoins en la matière ou que les mesures requises à cette fin aient été prises.

L'environnement

Le Conseil municipal se doit de :

- a) s'assurer de l'approbation des plans de décontamination et de gestion du Site, et s'assurer également, au moment de cette approbation, que ceux-ci sont conformes à la réglementation fédérale et provinciale en vigueur, ceci antérieurement à l'adoption du plan de lotissement;

- b) s'assurer, avant l'approbation du plan de lotissement, que le plan de gestion des eaux pluviales — ou tout au moins une esquisse acceptable de celui-ci — ait été établi à sa satisfaction;
- c) assurer la protection des attraits et caractéristiques naturels le long du canal de fuite;
- d) assurer, dans la mesure du possible, la conservation en bonne santé et la vigueur de la végétation existante.

Les infrastructures

Le Conseil municipal se doit de :

- a) exiger que les plans d'aménagement des services publics aient été établis à sa satisfaction et ce, avant l'approbation du zonage.

11.0 CONCLUSION

Le présent document, y compris les rapports et annexes qui y sont attachés, constitue une documentation d'information exhaustive supportant les demandes de modifications au Plan directeur régional et au Plan directeur de la Ville d'Ottawa. L'exposé des modifications requises figure aux sections 9 et 10.

Le Concept présenté mérite d'être retenu pour plusieurs raisons. En proposant la remise en valeur d'un secteur oublié du centre-ville, les instigateurs du projet LeBreton proposent une approche de restauration urbaine fondée sur le développement durable et l'utilisation optimale du sol. La philosophie du Concept émane, avant tout, d'une prise de conscience de la valeur environnementale des Plaines, dont plusieurs composantes sont, à cet égard, dignes d'intérêt. Cette philosophie de développement durable met l'accent sur un développement à utilisations mixtes, sur des rues et des sentiers favorisant la marche et le cyclisme, sur un réseau de transport facilement accessible, sur le maintien et la création de vastes espaces verdoyants, et sur la diminution de la demande sur le plan du transport en favorisant le rapprochement entre domicile et lieu de travail. Ce sont là autant de caractéristiques attrayantes pour la future collectivité des Plaines. Le concept LeBreton s'oppose, en quelque sorte, au développement suburbain à faible densité (aussi appelé « étalement urbain »), qui a entraîné des impacts environnementaux défavorables, tels qu'embouteillages, pollution atmosphérique, éloignement entre domicile et lieu de travail, ainsi que, conséquemment, durées de migration plus longues, coûts élevés au niveau des ressources naturelles et de l'économie, pertes de terres arables, etc. Choisir la mise en oeuvre du concept LeBreton, c'est préférer le resserrement du tissu urbain à son étalement et à tous les effets qui en découlent.

LISTE DES ANNEXES

- Annexe 1 : Liste des rapports techniques à l'appui de la présente proposition.
- Annexe 2 : Abrégé : « Mapping, Assessment and Prioritization of Former Land Uses in LeBreton/Bayview Area », *Raven Beck Environmental Ltd.*, décembre 1992.
- Annexe 3 : Abrégé : « Site Remediation Program Plan for LeBreton » *Raven Beck Environmental Ltd.*, juin 1992.
- Annexe 4 : Abrégé : « Summary Report: Phase I Site Characterization - LeBreton Flats, Ottawa » *Raven Beck Environmental Ltd.*, mars 1993.
- Annexe 5 : Abrégé : « Preliminary Remediation Feasibility Study -LeBreton Flats, Ottawa » *Raven Beck Environmental Ltd.*, septembre 1994.
- Annexe 6 : « Description sommaire de cinq concepts d'aménagement : processus de planification tripartite des Plaines LeBreton. »
- Annexe 7 : « Les Plaines LeBreton - Étude de gestion des eaux pluviales, Devis d'étude », CCN, 1996.
- Annexe 8 : « Résumé des transactions et engagements issus de l'Entente cadre sur la structure foncière des Plaines LeBreton. »

ANNEXE 1

Rapports techniques de soutien (non inclus dans la présente demande de modification)

1. LeBreton : Assessment of Social & Community Facilities and Services, September 1993, updated November 1996, NCC
2. LeBreton Flats Development Infrastructure Needs Assessment Study, Ainley Graham and Associates, 1991 (original) and 1993 (updated)
3. LeBreton Flats Stormwater Management Study, Novatech Engineering, June 1991
4. LeBreton/Bayview Transportation Study, Delcan, February 1992
5. LeBreton Flats Transportation Review, Delcan, April 1993
6. Ecological Inventory Update of LeBreton Flats Site, Ecological Services Group, December 1996
7. LeBreton Flats Aqueduct Sediment Sampling, Jacques Whitford Environmental, October 1996
8. LeBreton Flats Aqueduct Fish Habitat Assessment, Jacques Whitford Environmental, November 1996
9. Economic Analysis- LeBreton/Bayview Development, Regional Real Estate Consultants, July 1994
10. LeBreton Flats Master Land Agreement, March 1996, NCC, Regional Municipality of Ottawa-Carleton, City of Ottawa
11. LeBreton Flats Master Land Agreement, Environmental Screening, March 1996, NCC
12. Ottawa Waterworks: The Aqueduct & Bridges at LeBreton Flats Inventory and Assessment of Heritage Resources; Padolsky Architect, Commonwealth Historic Resource Management, McNeely Engineering, December 1992
13. Mapping, Assessment and Prioritization of Former Land Uses in the LeBreton/Bayview Area, Raven Beck Environmental Ltd., December 1991
14. Site Remediation Program Plan for LeBreton, Raven Beck Environmental Ltd., June 1992
15. Summary Report: Phase I Site Characterization, LeBreton Flats, Ottawa; Raven Beck Environmental Ltd., March 1993
16. Preliminary Remediation Feasibility Study, LeBreton Flats, Ottawa; Raven Beck Environmental Ltd., September 1994
17. LeBreton/Bayview Noise Monitoring, Rowan Williams Davies and Irwin Inc., November 1992 (LeBreton Option D Noise Design Review, March 1993)
18. Inventaire des composantes environnementales du Secteur central ouest, Beauchemin Beaton Lapointe, March 1990
19. Mapping and Assessment of Former Industrial Sites, City of Ottawa, Intera Technology Ltd. 1988

ANNEXE 2

Mapping, Assessment and Priorization of Former Land Uses in the LeBreton/Bayview Area, Raven Environmental Ltd., 1991

Abrégé

La cartographie des anciennes utilisations du sol des Plaines LeBreton pour la période s'étendant de 1870 à nos jours a reconnu l'existence de 51 sites dont le sol ou les eaux souterraines sont susceptibles d'avoir été contaminés. Les 51 sites ont été classés en catégories, fondées sur la similitude des opérations qui s'y sont déroulées et la nature semblable des déchets résiduels. Ce classement a permis d'établir les 8 catégories suivantes :

- 1) Industries de traitement de métaux primaires et de fabrication de produits métalliques (16 sites)
- 2) Matériaux de bric-à-brac, parc à ferraille et entrepôts de métaux (12 sites)
- 3) Vente et service de véhicules automobiles (16 sites)
- 4) Terrains de chemin de fer (7 sites)
- 5) Fourniture de matériaux de construction, entrepôts de marchandises diverses et services d'entreposage (16 sites)
- 6) Enfouissement de déchets municipaux (3 sites)
- 7) Décharges municipales pour la neige (4 sites)
- 8) Emplacements industriels divers (10 sites)

Plusieurs des sites considérés donnaient lieu à plusieurs utilisations.

Les sites de chaque catégorie ont été évalués par déduction, en considérant les contaminants susceptibles de s'y trouver ou de s'y manifester et d'avoir un impact sur l'environnement. Pour chaque catégorie, on a déterminé une liste prioritaire de 3 à 5 sites particuliers en se fondant sur les caractéristiques de chaque site, entre autres sa dimension, la nature et la durée des opérations qui s'y sont déroulées, et aussi les données disponibles recueillies à la suite de l'examen de certains sites effectué dans le secteur LeBreton/Bayview et d'autres sites semblables situés dans d'autres secteurs. Il est à prévoir que la présence de déchets résiduels et conséquemment leurs effets éventuels sur l'environnement seront plus marqués sur ces sites prioritaires.

La classification complète, par ordre de priorité, de toutes les utilisations des terrains dans les sites du secteur LeBreton retenus pour un examen et une évaluation ultérieures a été effectuée en prenant en considération les incidences environnementales susceptibles de se produire à l'occasion de la restauration de tel ou tel site prévue par la CCN dans l'une des phases du développement du secteur LeBreton.

La liste des sites prioritaires de l'aire de développement de la Phase 1 est :

Haute priorité :

Ottawa Paint Works

Moyenne priorité :

Cours du Canadien Pacifique

Garage d'autobus et station de service (raison sociale inconnue)

Basse priorité :

Ottawa Brass Manufacturing Co.

Sites hautement prioritaires compris dans les aires de développement des Phases 2 et 3 :

Phase 2 :

Dépotoir/cours de ferraille Sachs Brothers

Fonderie J.H. Connor and Sons

Phase 3 :

Usine d'asphalte Dibblee

Dépotoir/cours de ferraille/station-service Baker Brothers Ltd.

ANNEXE 3

Site Remediation Program Plan for LeBreton Raven Beck Environmental Ltd., 1992

Abrégé

Les études de caractérisation de site effectuées dans le secteur LeBreton ont décelé des indices de contamination par métaux lourds et hydrocarbures à des degrés de concentration supérieures aux critères fédéraux et provinciaux disponibles, eu égard à l'assainissement des terrains. Ces indices confirment la nécessité d'effectuer une recherche plus poussée, d'une part, et celle d'élaborer un programme d'ensemble d'assainissement des sites pour la remise en valeur des Plaines LeBreton. En vue d'aider à l'élaboration d'un tel programme, le présent rapport fait la revue du plan d'aménagement proposé par la CCN en 1992, des anciennes utilisations des Plaines et des études de caractérisation ponctuelle effectuées entre 1990 et 1992.

Les études de caractérisation ponctuelle

Quand on étudie le passé des Plaines LeBreton, la méthode tout indiquée pour identifier les sites prioritaires de contamination du sol consiste à faire la revue des anciennes activités qui s'y sont déroulées. Tel fut le premier objet des études entreprises à ce sujet. Les résultats obtenus à ce jour donnent à penser que la contamination est susceptible d'être plus importante dans les catégories de sites où le sol a été utilisé aux fins suivantes : enfouissement des déchets municipaux; matériaux de bric-à-brac, cours de ferraille et lieux de stockage de métaux; industries de traitement de métaux primaires et de fabrication de produits métalliques. Il y a 21 sites dans les Plaines qui sont ainsi contaminés. La contamination se manifeste aussi dans divers sites industriels spécifiques (là, par exemple, où se trouvaient la firme *Ottawa Paint Works* et l'usine d'asphalte Dibble), ainsi que dans des poches qui se sont formées sur les anciens terrains ferroviaires et sur divers autres sites. Les sites qui ont servi de dépotoirs à neige, aux commerces de véhicules automobiles, aux stations-service, aux installations d'entreposage et de stockage, semblent avoir un sol moins contaminé, bien qu'on ait décelé dans les eaux souterraines, sous les sites où l'on déversait la neige, de hauts niveaux de contamination sous forme de chlorure.

Les prélèvements de sol et les caractéristiques chimiques analysés à ce jour montrent que les métaux, en premier lieu les métaux lourds (par ex., plomb, cuivre, zinc) et les hydrocarbures, notamment les HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques), constituent les principaux types de contamination des Plaines. Chacun de ces deux groupes de contaminants persiste dans

l'environnement et plusieurs membres de ces groupes ont des effets préoccupants pour la santé publique. C'est dans la partie supérieure des sites concernés, jusqu'à une profondeur de 1,5 mètre, qu'on a décelé des concentrations typiques de contamination par un métal lourd; celles-ci étaient toutefois, habituellement, trois fois moins élevées que ce qu'exigent les critères de restauration. Quant à la contamination par les HAP, on en a décelé des concentrations similaires dans des poches formées près des surfaces de remblaiement. Sur le site de l'ancienne usine d'asphalte Debblee, on a trouvé de plus fortes concentrations d'HAP à une plus grande profondeur. Nulles BPC (biphényles polychlorés) n'ont été décelés dans les Plaines. Pour ce qui des hydrocarbures aromatiques volatils, dont le benzène, on n'en a décelé aucune présence importante si ce n'est sur l'ancien site de la firme *Ottawa Paint Works*.

Programme d'assainissement : plan d'ensemble

Un plan d'ensemble a été établi pour le programme d'assainissement des Plaines LeBreton; ce programme comprend les 11 étapes ou tâches séquentielles suivantes :

- 1) Évaluation environnementale initiale
- 2) Revue des anciennes utilisations du sol
- 3) Caractérisation des sites - phase 1
- 4) Définition des objectifs d'assainissement
- 5) Étude préliminaire de faisabilité visant l'assainissement
- 6) Caractérisation des sites - phase 2
- 7) Établissement d'un plan de gestion du sol et des eaux souterraines
- 8) Approbations
- 9) Investigations finales du programme d'assainissement
- 10) Assainissement des sites
- 11) Vérification et documentation

À ce jour, les deux premières étapes ont été accomplies, de même que certains travaux de la phase 1 de caractérisation ponctuelle des sites. En ce qui a trait aux travaux à venir, il y aurait lieu de mettre l'accent sur le parachèvement des études de la phase 1 de caractérisation des sites, sur la définition des objectifs du programme d'assainissement et sur la réalisation d'une étude préliminaire de faisabilité visant l'assainissement des sites contaminés. Les résultats de ces travaux fourniraient à la CCN une première indication des méthodes susceptibles d'être le plus appropriées à la restauration des sites LeBreton, ainsi qu'une plage des coûts approximatifs reliés à la décontamination. Il s'agirait là, certes, d'estimations préliminaires, les travaux de la phase 2 de caractérisation des sites, nécessaires pour calculer d'une façon précise le volume des déchets, n'ayant pas été effectués.

ANNEXE 4

Summary Report: Phase I Site Characterization, LeBreton Flats, Ottawa Raven Beck Environmental Ltd., 1993

Abrégé

La Commission de la capitale nationale (CCN) recommande la remise en valeur des Plaines LeBreton en y créant un milieu de vie intégré reposant sur une utilisation mixte des terrains, comprenant des utilisations à des fins résidentielles, commerciales, culturelles/institutionnelles, ainsi que d'aménagement d'espaces verts destinés à la détente et au divertissement. Les terrains des Plaines ont, pour la plupart, un passé industriel et commercial, d'où la présence, tant dans la couche de remblai que dans les eaux souterraines, d'éléments de contamination résiduels d'une importance suffisante pour soumettre à certaines contraintes la réalisation du plan de leur remise en valeur.

Pour répondre aux préoccupations que suscite cet état de fait, la CCN a incorporé un programme de décontamination du sol au plan de remise en valeur des Plaines. Ce programme, élaboré sur la base des anciennes utilisations foncières, sur les études disponibles de caractérisation ponctuelle ainsi que sur l'examen de programmes similaires appliqués dans d'autres régions, définit la marche à suivre pour l'élaboration et la mise en oeuvre d'un plan de décontamination.

Les travaux entrepris à ce jour dans le cadre de ce programme ont surtout consisté à effectuer les recherches requises pour la réalisation d'une étude préliminaire de faisabilité de la décontamination des sites concernés. Une composante importante de cette étude de faisabilité est fondée sur les résultats des études de la phase initiale (dénommée phase 1) de caractérisation ponctuelle du sol, qui indiquent sa qualité et celle des eaux souterraines. Le présent rapport constitue un résumé et une interprétation des résultats et conclusions tirés des études mentionnées.

Les études de la phase 1 ont été complétées entre novembre 1990 et mars 1993 pour 19 sites sélectionnés. En vue de déterminer les conditions du sol et des eaux souterraines, on a effectué 179 forages ou sondages et le monitoring de 52 puits de surveillance. On a de plus analysé 218 échantillons du sol et 55 échantillons des eaux souterraines, en axant ces analyses sur divers contaminants inorganiques ou organiques susceptibles de se trouver dans les Plaines, compte tenu des anciennes utilisations du sol.

Les résultats des études de la phase 1 indiquent que les métaux lourds (c'est-à-dire le plomb, le cadmium, le mercure, le cuivre et le zinc) et les HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques lourds) constituent les principaux types de contaminants. Ceux-ci correspondent typiquement aux emplacements jadis utilisés comme cours de ferraille, ou sur lesquels se trouvaient des fonderies, des forges et des ateliers de fabrication de chaudières. La contamination par les métaux a été typiquement décelée dans la couche supérieure de deux mètres de remblai et, par les HAP, dans des poches de la couche de remblai ainsi que plus profondément, à l'occasion, dans la colonne de sol. La contamination par les métaux lourds et les HAP est généralement moins de trois fois supérieures aux plus récents critères d'assainissement fédéraux et provinciaux visant l'assainissement des terrains contaminés destinés à l'habitation.

La présence de contamination par les métaux et les HAP est plus fréquente au nord qu'au sud des aqueducs. On a constaté qu'au sud de ceux-ci, à l'est de la rue Bolton, la terre de remblai transportée pour le développement initial des Plaines ou répandue à la suite des démolitions de 1964-1965, était contaminée par de fortes concentrations de plomb, de cadmium, de mercure et de zinc. Par ailleurs, la terre amoncelée à plusieurs endroits au nord des aqueducs est libre de toute contamination qui permettrait de la classer dans la catégorie des déchets de remplissage.

La détérioration de la qualité des eaux souterraines des Plaines résulte, en premier lieu, des déversements de neige et des activités de l'ancienne firme *Ottawa Paint Works*. Trois dépotoirs à neige ont provoqué de fortes concentrations de chlorure dans les eaux souterraines. Les activités de l'*Ottawa Paint Works* ont entraîné la formation de profils de diffusion causée par les solvants utilisés en peinture et dont la caractéristique est de générer de fortes concentrations de benzène, de toluène, d'éthylbenzène et de xylène. On entrevoit également la présence de poches mineures d'hydrocarbures dans la couche de remblai de certains emplacements, ceci en raison des activités de stockage et de manutention de solvants et de combustibles à base de pétrole qui s'y sont déroulées. La presque totalité des eaux souterraines des Plaines s'écoulent en amont et en aval de la station de pompage de la rue Fleet.

ANNEXE 5

Preliminary Remediation Study, LeBreton Flats Raven Beck Environmental Ltd., 1994

Abrégé

La Commission de la capitale nationale (CCN) recommande la remise en valeur des Plaines LeBreton en y créant un milieu de vie intégré reposant sur une utilisation mixte des terrains, comprenant des utilisations à des fins résidentielles, commerciales, culturelles/institutionnelles, ainsi que d'aménagement d'espaces verts destinés à la détente et au divertissement. Les terrains des Plaines ont, pour la plupart, un passé industriel et commercial, d'où la présence, tant dans la couche de remblai que dans les eaux souterraines, d'éléments de contamination résiduels d'une importance suffisante pour soumettre à certaines contraintes la réalisation du plan de leur remise en valeur.

Pour répondre aux préoccupations que suscite cet état de fait, la CCN a élaboré un programme de décontamination des Plaines. Ce programme définit la marche à suivre pour l'élaboration et la mise en oeuvre d'un plan de décontamination des Plaines.

Une étape importante dans la réalisation du programme de décontamination est le parachèvement d'une étude préliminaire de faisabilité. Celle-ci a permis d'obtenir une première indication du coût approximatif de la décontamination et des chances de réussir cette entreprise, déterminant du même coup la possibilité de donner suite au projet de remise en valeur des Plaines. Bien qu'on doive regarder cette étude avec circonspection, pour la bonne raison que les études de caractérisation ponctuelle et autres études connexes ne sont pas encore terminées pour tous les sites, on doit aussi en voir le caractère essentiel si l'on songe à l'imposante superficie des Plaines et à l'ampleur du projet de développement proposé.

Les résultats des études disponibles portant sur la caractérisation ponctuelle indiquent que les métaux lourds et les HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) lourds constituent les principaux contaminants. Ceux-ci correspondent typiquement aux emplacements ayant jadis servi de cours à ferraille ou sur lesquels se trouvaient des fonderies, des forges et des ateliers de fabrication de chaudières. La contamination par les métaux a été typiquement décelée dans la couche supérieure de deux mètres de remblai et, par les HAP, dans des poches de la couche de remblai ainsi que plus profondément, à l'occasion, dans la colonne de sol. La contamination par les métaux lourds et les HAP est généralement moins de deux fois supérieures aux critères d'assainissement fédéraux et provinciaux visant la décontamination des terrains destinés à l'habitation.

La détérioration de la qualité des eaux souterraines des Plaines résulte, en premier lieu, des déversements de neige et des anciennes utilisations des terrains. Les aires où les eaux souterraines sont le plus contaminées correspondent aux emplacements des anciennes firmes *Ottawa Paint Works* et *Colonial Coach Lines*, dont les activités ont donné lieu à des déversements ou à des fuites de solvants aromatiques et d'hydrocarbures.

Une première évaluation des risques environnementaux reliés au site des Plaines indique, compte tenu des utilisations actuelles et futures des terrains, que l'écoulement des eaux souterraines n'a pas actuellement un impact détectable sur les aqueducs et qu'une approche fondée sur la gestion du risque et des voies d'exposition serait appropriée dans le cas des Plaines pour définir des objectifs spécifiques de décontamination du sol. L'analyse des données disponibles sur cette question prêche à penser que les contaminants le plus préoccupants sont l'antimoine, l'arsenic, la baryum, la cadmium, le cuivre, le plomb, le mercure, le zinc et les HAP.

Les diverses approches élaborées pour la définition des objectifs du programme d'assainissement font l'objet d'une révision en regard des lignes directrices, politiques et protocoles actuels émanant des autorités fédérales et provinciales, et en regard également des travaux terminés ou proposés entourant la *Pacific Place*, à Vancouver, et les *Lower Don Lands*, à Toronto.

La révision en question indique clairement que, dans les cas de vastes projets d'assainissement de sol comme celui du site des Plaines, les objectifs spécifiques de décontamination du sol doivent être définis en se fondant sur une évaluation détaillée des risques d'exposition aux substances contaminantes. Une telle évaluation permettrait de déterminer les voies d'exposition critiques et de définir en conséquence les méthodes et techniques appropriées pour les contrôler et ainsi en réduire le risque pour la santé humaine et pour l'environnement.

Les moyens adéquats pour la décontamination du sol et des eaux souterraines comprennent, pour chacun des sites, le traitement et la récupération, le tri et le rejet complet ou partiel de la couche de remblai, y ajouté l'application des techniques appropriées de traitement et de gestion des eaux souterraines. Étant donné que de larges volumes de terres, principalement de recouvrement, doivent être enlevés et transportés pour l'aménagement des stationnements souterrains, le programme d'assainissement comporte la gestion *in situ*, le tri, le traitement, la récupération et le transport hors site pour rejet ou traitement. Les coûts estimés pour la mise en oeuvre de ce programme s'élèvent à 6 696 000 \$.

Le plan recommandé pour l'assainissement des eaux souterraines est spécifique au site des Plaines; il comprend l'extraction des sources de contamination et la bio-remédiation *in-situ* de la contamination causée par les hydrocarbures et les solvants aromatiques. En assumant qu'il y ait 5 sites de ce type dans les Plaines, les coûts estimés pour cette opération s'élèveraient à 820 000 \$.

Le présent rapport indique les études et travaux additionnels qu'il serait essentiel d'effectuer en vue de la mise en oeuvre du programme de décontamination du Site; ceux-ci comprennent une caractérisation plus poussée des sites, une évaluation détaillée des risques d'exposition et l'élaboration de plans et devis pertinents. Les coûts estimés pour ces opérations s'élèvent à 375 000 \$.

Le total des coûts pour la gestion et la décontamination du sol et des eaux souterraines, ainsi que pour les études additionnelles requises, s'élèverait, selon l'état des connaissances et conditions actuelles, à 7 891 000 \$. Cette estimation peut changer, dépendant du résultat des études additionnelles de caractérisation ponctuelle, des résultats de l'évaluation des risques fondée sur le degré d'exposition (résultats qui pourraient entraîner des modifications à la définition des objectifs de décontamination), des nouvelles techniques de décontamination utilisées et des changements susceptibles d'advenir aux lignes directrices en cette matière.

ANNEXE 6

Description sommaire de cinq concepts d'aménagement : processus de planification tripartite des Plaines LeBreton

La présente annexe contient, eu égard au projet de développement des Plaines, un résumé des cinq concepts élaborés au tout début du processus de planification tripartite. C'est le cinquième concept, « l'Agora », qui, en 1991, avait retenu la faveur des intervenants.

Premier concept - Consolidation de la capitale

Les objectifs fondamentaux de ce concept étaient les suivants : établir un carrefour; agrandir la réserve des terrains d'intérêt national; restaurer la frange urbaine; créer une jonction unique entre le tissu urbain et les terres de la Couronne; améliorer la qualité des zones construites et de leur cadre naturel. On prévoyait atteindre ces objectifs par un déploiement ordonné du cadre immobilier et qui serait de nature à améliorer les qualités tout à la fois du noyau urbain de la capitale et de son environnement naturel. Ce concept créait une forte image d'ensemble, préservait la zone riveraine de la rivière des Outaouais comme espace vert, prévoyait l'aménagement d'un grand parc et d'espaces verts municipaux; il prévoyait également des activités aquatiques, un programme national de construction d'immeubles et la possibilité, pour les piétons, de traverser le corridor de l'aqueduc.

Ce concept entraînait des contraintes, dont l'obligation de délimiter d'une façon trop étanche les zones d'intérêt national et local. Les changements proposés pour les infrastructures se révélaient dispendieux et les transformations nécessitées pour l'aqueduc, énormes. Le nombre des unités de logements proposé était peu élevé et les aires prévues à cette fin posaient des difficultés en rapport avec les conditions du sol. De plus, ce concept ne prévoyait pas la possibilité d'une déviation de la promenade de la Rivière-des-Outaouais, d'où l'impossibilité d'accroître les espaces utilisables le long de la zone riveraine.

Deuxième concept - Un pont symbolique

Ce concept préconisait la construction d'un pont symbolique constituant un grand espace au public reliant les deux rives de la rivière des Outaouais, au coeur de la capitale. Ceci aurait permis de mettre en relief le rôle de la rivière des Outaouais. D'autres éléments du concept comprenaient la préservation de terrains à des fins nationales, la préservation et la restauration des caractéristiques naturelles du littoral, le remplacement de la promenade de la Rivière-des-Outaouais par un boulevard urbain circulant au sein d'un couloir de verdure et le maintien du tracé actuel du *Transitway*.

Ce concept préconisait un accroissement considérable des utilisations mixtes du sol. Il prévoyait l'aménagement d'un réseau piéton continu au sein d'un couloir de verdure, la création de parcs de détente et de récréation et la mise en réserve d'une superficie de terrains pour répondre à des besoins futurs. Les utilisations des terrains de cette réserve n'étaient pas définitivement arrêtées, mais en attendant que cela se fasse, les terrains en cause serviraient à des fins récréatives. Ce plan donnait lieu à l'émergence de quartiers bien définis et à des utilisations variées du sol. On en vint à la conclusion que ce plan manquait de cohésion, l'agencement général du Site restant plutôt flou. Le parc de la capitale était insuffisamment délimité, le nombre d'unité d'habitations proposé était faible et on prévoyait une surface trop grande d'espace de plancher au-delà de l'aqueduc. De plus, les piétons quittant la station de transport en commun auraient eu à traverser la promenade de la Rivière-des-Outaouais, ce qui aurait constitué un parcours peu sécuritaire.

Troisième concept - Un pôle à utilisations multiples

S'appuyant sur les caractéristiques physiques du Site, ce concept proposait ce que d'aucuns ont appelé « une exploitation méthodique des diverses utilisations possibles du Site ». À l'instar du deuxième concept, celui-ci préconisait le réaligement de la promenade de la Rivière-des-Outaouais et sa transformation en boulevard urbain, une plus grande importance devant dès lors être accordée à la mise en valeur du caractère riverain des Plaines. Ce concept offrait, tant sur le plan visuel que spatial, un agencement bien intégré de l'ensemble du Site, et une certaine souplesse quant aux utilisations résidentielles; il réservait des emplacements proéminents pour les édifices importants et donnait à l'aqueduc une figuration de premier plan. Il présentait la possibilité de construire un grand nombre d'unités de logement et, tel qu'indiqué plus haut, transformait la promenade en boulevard urbain, le tout sillonné d'un réseau de sentiers piétons. Il prévoyait que la revitalisation du centre-ville (déjà projetée pour la partie sud ouest) accentuerait le développement d'un solide noyau commercial.

Ce concept proposait toutefois la construction d'un certain nombre d'immeubles au dessus de la voie de transport en commun, d'où des difficultés techniques et des problèmes légaux reconnus comme de règlement dispendieux; il posait aussi des contraintes quant aux types d'habitations susceptibles d'y être construites. Selon ce concept, des routes auraient longé l'aqueduc, réduire ainsi sensiblement les espaces publics dans la zone adjacente. Une artère (la rue Booth) aurait scindé le parc principal en deux parties, entraînant du même coup une réduction de sa superficie disponible en plus de créer des problèmes de sécurité. On envisageait enfin certains aménagements sur un ancien site d'enfouissement, proposition jugée inacceptable.

Quatrième concept - Une capitale urbaine

Ce concept préconisait l'intégration du site des Plaines à la Cité parlementaire (avec ses caractéristiques de « verdoyance » et d'espaces publics), celle-ci étant devenue, avec les années, une zone majeure du tissu urbain de la capitale; il assurait au sein de cet ensemble, une présence institutionnelle et culturelle d'envergure nationale et internationale.

Les éléments de cette proposition dépendaient de la nature de la grille urbaine. Ce concept proposait l'extension de la rue Wellington et de la trame de rues quadrillées avoisinantes, cette approche visant à créer une agglomération qui eut été un prolongement du quartier actuel entourant les Plaines. De vastes espaces verts, un parc englobant le canal de fuite et la zone riveraine de la rivière des Outaouais, telles étaient les principales caractéristiques de ce concept, qui reproduisait, en somme, pour une part, le modèle familier de la trame des rues urbaines. Les parcs urbains étaient bien délimités et dotés d'un caractère distinctif. Des espaces étaient réservés pour la tenue d'activités diverses et pour l'aménagement d'espaces verts aux abords de la rivière de l'Outaouais aux extrémités de l'aqueduc. On prévoyait également la construction, dans la zone s'étendant au nord de l'aqueduc, d'un nombre élevé d'habitations conjuguée à d'autres types d'utilisations propres à vie urbaine.

L'un des inconvénients de ce plan était la fragmentation du réseau routier et les problèmes de transit qu'il créait entre la station de transport en commun et le reste du développement. La proposition de construire des habitations au-dessus de la section enfouie de l'aqueduc et sur l'ancien site d'enfouissement des déchets était par ailleurs irrécusable. De plus, la superficie réservée pour le programme de construction d'édifices nationaux était minime et donc inacceptable, l'un des objectifs du projet LeBreton étant précisément d'assurer une large réserve de terrains disponibles pour répondre aux besoins futurs de la programmation d'activités de portée nationale.

Cinquième concept - « Une agora »

Le concept d'une agora est dans l'air, pourrait-on dire, depuis l'époque de la Grèce antique. À ce concept sont traditionnellement rattachées deux fonctions bien distinctes, caractérisées par l'érection d'une acropole, c'est-à-dire d'un lieu de transcendance et d'autorité symbolisant le pouvoir et l'ordre, et l'aménagement d'une agora, c'est-à-dire d'une grande place de rencontre et de rassemblement. Traditionnellement, l'agora se situait à proximité de l'acropole, mais en

contrebas de celle-ci. Elle était l'endroit où l'on expédiait les affaires courantes de la ville, mais aussi un lieu de manifestations culturelles (festivals, défilés, etc.). En appliquant ce concept à la capitale, la Colline parlementaire devenait l'*acropole*, et les Plaines LeBreton, l'*agora*.

Ce concept retenait l'inspiration de l'agora grecque par le tracé d'un espace triangulaire — encadré par des immeubles — qui, à partir de la Cité parlementaire, ouvrait des échappées sur la rivière des Outaouais. La géométrie de cet espace serait façonnée par les perspectives visuelles, par la résille des voies de déplacement, par la configuration du paysage naturel et par la texture du tissu urbain environnant. On estimait qu'avec la croissance de la capitale, cet espace finirait par acquérir une vie autonome.

Ce concept proposait le réalignement, éloigné du rivage, du tracé actuel de la promenade de la Rivière-des-Outaouais, l'amélioration du système routier, le déplacement de la voie de transport en commun et l'ouverture d'une artère nord-sud pour améliorer l'accès aux attraits offerts par le concept et en augmenter la visibilité.

Ce plan créait une forte image visuelle. Des parcelles de terrains seraient rapidement rendues disponibles pour la construction et les infrastructures requises, construites à un coût relativement modeste. De plus, le parc de la capitale était clairement relié au boulevard de la Confédération et à la Cité parlementaire. Le corridor de l'aqueduc se transformait en un parc linéaire verdoyant, doté d'un réseau piéton nettement défini. On proposait l'aménagement de terrains de récréation appropriés aux besoins régionaux, l'accroissement de la superficie de terrains visant à répondre aux besoins de la programmation d'activités d'intérêt national, l'assurance d'assises solides au développement économique et commercial de la zone, et l'utilisation mixte (à caractère urbain/résidentiel) des terrains s'étendant au nord de l'aqueduc.

ANNEXE 7

Les Plaines LeBreton - Étude de gestion des eaux pluviales Devis d'étude

INTRODUCTION

La Commission de la capitale nationale (CCN) est à la recherche de services professionnels pour effectuer une « Étude de gestion des eaux pluviales » — ci-après appelé l'*Étude* — dans le cadre du « Concept de mise en valeur des Plaines LeBreton » (figure 1) — ci-après appelé le *Concept*. Ce Concept, qui prévoit une utilisation mixte du secteur concerné, a été mis au point en 1992. Il sera soumis à la Ville d'Ottawa et à la Municipalité régionale Ottawa-Carleton (MROC) en vue de faire modifier les Plans directeurs régional et municipal en 1997. Vu le long délai prévu entre l'adoption de ces modifications et les demandes de modification de zonage et de lotissement, il serait pour le moment prématuré de dresser un plan directeur de drainage détaillé ou un plan de gestion des eaux pluviales. L'Étude demandée devrait toutefois démontrer la possibilité d'élaborer un schéma de drainage acceptable pour l'emplacement et selon le Concept proposé. Même s'il n'y a lieu de répondre à aucune exigence particulière relative au processus d'évaluation environnementale (ÉE) — fédéral, provincial ou municipal — à cette étape-ci, l'Étude doit quand même satisfaire aux exigences des phases 1 et 2 de portée générale concernant les projets municipaux relatifs à l'eau et aux eaux usées [Association des ingénieurs municipaux (Ontario), 1993]. Ce cheminement initial d'ÉE servira de canevas pour toutes les exigences futures d'ÉE touchant les eaux pluviales. L'Étude doit aussi, le cas échéant, se conformer à la politique de la CCN sur la gestion des eaux pluviales.

La société *Novatech Engineering Consultants Ltd* a effectué, en 1991, une étude de gestion des eaux pluviales portant sur l'emplacement concerné; cette étude proposait certaines options préliminaires de drainage, tout en soulignant un certain nombre de questions ou problèmes nécessitant examen. D'autres études techniques et environnementales ont aussi été effectuées durant l'élaboration du Concept. Parmi ces études, celles qui portent sur la caractérisation du sol (voir *Raven Beck Environmental Ltd.*, 1994) et celles effectuées par *Jacques Whitford Ltd* (1996), qui contiennent les plus récentes analyses de l'eau et des sédiments de l'aqueduc, méritent de retenir l'attention. Les Plaines LeBreton sont le lieu d'anciennes activités industrielles et ferroviaires (gare de triage) où on retrouve une faible contamination du sol [principalement par des HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) et des métaux lourds, à un taux légèrement supérieur aux recommandations des lignes directrices]. Pour ce qui est de l'aqueduc et du canal de fuite, les dernières analyses sédimentaires indiquent la présence de BPC (biphényles polychlorés), d'HAP et de métaux lourds, à des

taux supérieurs aux recommandations des lignes directrices du MEÉ (ministère de l'Environnement et de l'Énergie de l'Ontario). L'Étude demandée exige donc de bien déterminer, au point de départ, le degré de contamination du terrain en cause. De nouvelles analyses seront tout particulièrement nécessaires concernant la contamination à l'intérieur de l'aqueduc.

En ce qui a trait aux habitats aquatiques, il est à signaler que l'aqueduc en amont de la station de pompage de la rue Fleet alimente un habitat dégradé de classe 3. On a par ailleurs décelé un habitat de classe 2 (et possiblement de classe 1) le long du canal de fuite. Il sera nécessaire de procéder à un examen plus détaillé de ce canal au printemps de 1997, ceci afin d'en déterminer les caractéristiques comme frayère et d'en confirmer la classe d'habitat aquatique. Ces études, et notamment le rapport *Novatech*, constitueront le point de départ de l'Étude.

Les objectifs de l'étude sont :

- de trouver des réponses aux questions relatives à la gestion des eaux pluviales circonscrites dans le rapport *Novatech* (1991), ainsi qu'aux autres questions ou problèmes énoncés dans le présent document;
- d'obtenir de nouvelles données sur la qualité et la quantité de l'eau, sur les habitats aquatiques et sur l'état de contamination de l'aqueduc;
- de préciser ou de modifier les options de gestion des eaux pluviales proposées par *Novatech* (1991) et, si nécessaire, de recommander d'autres solutions;
- de rendre le tout conforme aux exigences provinciales et municipales, et de s'assurer de l'approbation, par les autorités provinciales et municipales concernées, des schémas de gestion proposés à l'appui des modifications aux Plans directeurs.

Le devis d'étude qui suit a été préparé en vue de préciser la nature des services requis.

PORTÉE DES TRAVAUX - LES TÂCHES

Tel qu'indiqué ci-haut, l'Étude doit être faite à partir de celle de *Novatech* (1991) et d'autres études connexes (environnementales et techniques) réalisées en rapport avec le Concept. Le rapport *Novatech* et la brochure sur le Concept sont joints à ce devis en vue de permettre une meilleure compréhension de l'objet de l'Étude. Une liste complète de références est donnée à la fin du présent document.

À la lumière des nouvelles données recueillies, l'Étude devrait appuyer ou modifier l'approche de 1991 sur la gestion des eaux pluviales. Au cas où l'aqueduc ou le canal de fuite seraient considérés comme trop vulnérables pour servir à des fins de gestion des eaux pluviales (en raison de la présence d'un habitat aquatique de classe 1 ou de sédiments contaminés), l'option d'acheminer les eaux pluviales ailleurs dans la rivière des Outaouais ne doit pas être écartée. L'Étude doit aussi satisfaire aux exigences des phases 1 et 2 de l'ÉE de portée générale concernant les projets municipaux relatifs à l'eau et aux eaux usées.

Plus spécifiquement, les tâches suivantes devront être effectuées :

- Revoir le Concept afin de bien comprendre les diverses utilisations du sol prévues et les infrastructures connexes; le revoir aussi en tenant compte de toutes les propositions récentes visant l'amélioration des infrastructures de l'emplacement (par ex., les dérivations proposées le long de l'égoût collecteur de Nepean Ouest, les modifications aux régulateurs d'égoût sur les Plaines, etc.).
- Revoir les études antérieures sur les caractéristiques environnementales et techniques de l'emplacement, et déterminer les besoins de données additionnelles en regard des exigences de l'Étude. Revoir en particulier les rapports sur la qualité des sols ainsi que sur l'écoulement et la qualité des eaux souterraines, ceci en vue d'orienter l'élaboration des plans de drainage en surface. L'information actuellement disponible sur ces questions devrait suffire aux fins de l'Étude.
- Revoir le rapport *Novatech* (1991) et les rapports des autres études signalées dans le présent devis pour confirmer ou modifier les options de drainage des eaux pluviales proposées, ou pour recommander d'autres solutions.
- Se tenir en liaison constante avec les agences de réglementation et d'approbation [ministère de l'Environnement et de l'Énergie de l'Ontario, ministère des Ressources naturelles de l'Ontario, Office de protection de la nature de la vallée de la rivière
- Rideau (RVCA), Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, Ville d'Ottawa] pour examiner les données sur la quantité et la qualité des eaux réceptrices et en arriver à un consensus sur les critères à adopter concernant le rejet des eaux pluviales dans les cours d'eau, le tout devant être incorporé au plan de gestion des eaux pluviales dans le cadre de la réalisation du Concept. Une liaison continue avec l'agent du projet pour la CCN doit aussi être maintenue tout au long de la réalisation de l'Étude.

- En se fondant sur les résultats disponibles des analyses des sédiments de l'aqueduc, effectuer de nouvelles analyses, suffisantes pour déterminer si la source de contamination de l'aqueduc est toujours active ou non, et pour s'assurer que le plan de gestion des eaux pluviales recommandé ne contribue pas à la contamination du système aquatique. Des données additionnelles sur les BPC sont tout particulièrement requises, aucun test n'ayant été effectué sur ce point dans les analyses antérieures des eaux souterraines et de ruissellement. Des analyses de sédiments prélevés le long de la rivière des Outaouais devront aussi être effectuées, dans la perspective où un émissaire d'évacuation deviendrait nécessaire de ce côté.
- Procéder à des relevés du frai printanier dans le canal de fuite, relevés qui doivent être suffisamment nombreux pour déterminer si l'habitat est utilisé par des espèces ayant des exigences particulières pour le frai, ou encore par des espèces menacées et vulnérables, ou en danger d'extinction (habitat de classe 1). L'utilisation de diverses méthodes, sujettes à l'approbation du ministère des Ressources naturelles de l'Ontario, sera nécessaire tout au long de la période de frai. Il y a lieu de prévoir un relevé de l'habitat aquatique du frai printanier le long de la rivière des Outaouais, ceci dans l'optique où le canal de fuite alimenterait un habitat de classe 1 et qu'il faudrait dès lors envisager un émissaire d'évacuation vers la rivière des Outaouais.
- En consultation avec les agences de réglementation et d'approbation et l'agent du projet pour la CCN, recueillir des données sur la qualité et la quantité des eaux réceptrices, suffisantes pour connaître les conditions existantes, et aussi pour déterminer les exigences à prévoir dans le plan de gestion des eaux pluviales. Des données sur la qualité et la quantité de l'eau seront aussi requises pour caractériser l'état actuel de la rivière des Outaouais, de l'aqueduc, du canal de fuite, des décharges d'eaux pluviales et du trop-plein de l'égout combiné se jetant dans le canal de fuite. Le monitoring devrait être entrepris durant le frai printanier, pour se continuer durant les périodes estivales de faibles et de fortes précipitations. Le nombre de prélèvements devra être suffisant pour constituer un échantillonnage représentatif des données. Les paramètres touchant la qualité de l'eau, les méthodes d'échantillonnage et les endroits de prise des prélèvements devront être établis de concert avec les agences de réglementation et d'approbation, ainsi qu'avec l'agent du projet pour la CCN; ils devront inclure la teneur en matières en suspension, en éléments nutritifs, en certains métaux lourds, en E. coli (coliformes d'Escherich), en HAP et en BPC. Des paramètres additionnels, par exemple la température de l'eau, le pH et le débit devront aussi être mesurés à l'occasion des relevés sur le frai printanier afin d'éclairer l'examen sur les résultats du frai.

- Les niveaux de l'aqueduc sont contrôlés par la station de pompage de la rue Fleet, mais il n'existe aucun relevé sur les écoulements à travers le système dans les cas de faibles précipitations ou de conditions climatiques pluvieuses et humides. Pour pouvoir utiliser l'aqueduc comme instrument de gestion des eaux pluviales, il se peut qu'on doive apporter à la station de pompage des correctifs qui faciliteraient la rétention dans l'aqueduc. Des données sur les débits seront donc aussi requises.
- Préciser ou modifier, au besoin, la modélisation et les simulations de *Novatech*.
- Revoir, confirmer ou modifier — à la lumière des nouvelles données et des normes actuelles — les options de gestion des eaux pluviales préconisées ou suggérées par *Novatech*, et, si nécessaire, recommander d'autres solutions. Des méthodes intégrées de gestion des eaux pluviales (contrôles à la source, bassins de rétention, etc.) et des techniques innovatrices (regards et puisards spéciaux, lits de filtration, etc.), et tout spécialement des méthodes ou techniques qui pourraient réduire la dimension des ouvrages ou dispositifs de gestion des eaux pluviales, devront aussi être prises en considération dans l'évaluation des options. La revue des options et des méthodes devra aussi comprendre l'analyse des coûts et bénéfices, l'énumération des avantages et des désavantages, etc.
- Déterminer et évaluer les impacts probables, en même temps que les mesures d'atténuation, des options de gestion des eaux pluviales sur les eaux réceptrices (qualité de l'eau, débit, habitats aquatiques, etc.), sur les habitats terrestres et sur les infrastructures (comme, par exemple, les turbines de la station de pompage de la rue Fleet).
- Participer à une assemblée publique de consultation et fournir l'expertise requise à cette fin. Une consultation publique (sous forme de journée d'accueil ou d'assemblée) sera organisée par la CCN. Les experts-conseils seront appelés à présenter les résultats des analyses préliminaires touchant la gestion des eaux pluviales; ils devront inclure, dans le rapport des travaux effectués jusqu'alors, les commentaires recueillis au cours de cette consultation, accompagnés des ajustements nécessaires à la mise en oeuvre de la solution recommandée. Un personnel bilingue devra être disponible pour ces consultations publiques.
- Déterminer le schéma optimal de gestion des eaux pluviales pour l'emplacement concerné en regard de toutes les exigences réglementaires, ainsi que des objectifs et politiques applicables. Vu le long délai prévu

entre l'Étude et la mise en oeuvre de ses recommandations, les hypothèses et les données de base utilisées dans le choix et l'étude de chaque option ou schéma devraient être clairement définies et présentées de telle façon qu'elles puissent servir de références dans l'avenir.

- Confirmer ou modifier les emplacements et les besoins en termes d'espace relatif au schéma de drainage recommandé.

CALENDRIER D'EXÉCUTION

L'Étude doit commencer immédiatement après l'adjudication du contrat.

Le Concept d'aménagement des Plaines LeBreton et le plan de développement seront soumis à la Ville d'Ottawa et à la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton tôt en 1997, en vue des modifications requises aux Plans directeurs (régional ou municipal). Dû aux contraintes de temps imposées par le processus d'examen de la demande de modifications aux Plans directeurs, l'analyse préliminaire des options de drainage des eaux pluviales doit être complétée avant la fin d'avril 1997. Cette analyse doit servir de base à la consultation publique de mai 1997, dont l'objet est de satisfaire aux exigences du processus de la phase 2 de l'ÉE. On ne prévoit pas que le monitoring sur la qualité et le débit des eaux estivales puisse avoir un impact majeur sur le choix des options de gestion des eaux pluviales. Le monitoring estival sera utile dans la définition des impacts et des mesures d'atténuation des options choisies. La remise de l'Étude est requise pour la mi-été 1997.

EXIGENCES DE LIVRAISON

Dix copies d'un rapport d'étape pour la fin d'avril, comprenant : les résultats des inventaires et du monitoring aquatiques, l'analyse préliminaire des solutions considérées, les impacts environnementaux probables et les mesures d'atténuation. Ce rapport d'étape servira de fondement à la consultation publique prévue en mai 1997.

Le matériel graphique requis pour la consultation publique.

Dix copies de la version préliminaire du rapport final pour révision et commentaires des agences de réglementation et d'approbation.

Dix copies du rapport final, plus un original non relié.

Ce rapport devra couvrir et documenter tous les aspects de l'Étude, y compris :

Les résultats des consultations publiques et des diverses agences; les recherches antérieures et leur examen, les données de base, les nouvelles données et analyses sur le monitoring du frai et de la qualité de l'eau, le concept, la méthodologie et l'approche proposés, la modélisation et les simulations sur l'utilisation du sol, les options et les analyses de drainage des eaux pluviales, les impacts environnementaux probables et les mesures d'atténuation, les conclusions et recommandations.

Des dessins à l'échelle 1/2 000 pour illustrer les différents éléments de cette Étude devront accompagner le rapport d'étape, la version préliminaire et les rapports finals. Une carte numérisée du terrain en cause, selon AutoCad DXF, est disponible à la CCN sur demande. Celle-ci devra être remise à la Commission à la fin des travaux, incluant l'information ajoutée par les consultants, et avec la valeur des coordonnées originales de la CCN. Le rapport d'étape, la version préliminaire et les rapports finaux seront produits en anglais. Un sommaire bilingue (français-anglais) de l'Étude devra apparaître au début du rapport final. Les graphiques pour la consultation publique doivent être présentés dans les deux langues. L'information technique pertinente ainsi que les données brutes ou générées par ordinateur devront figurer dans les annexes.

GESTION DU PROJET

La gestion de ce projet aux fins de l'Étude est assurée par l'équipe de la CCN assignée au Concept des plaines LeBreton, et notamment par Livain Michaud, agent du projet pour cette Étude. Des échanges continus avec les autres agences (MEÉ, MRN, RVCA, MROC et Ville d'Ottawa) contribueront aussi au succès de l'Étude.

SOUMISSIONS

La soumission doit comprendre : le curriculum vitae des personnes directement impliquées dans le projet, un énoncé clair et concis de l'approche proposée ainsi que des données additionnelles, du monitoring et des tests requis, un calendrier d'exécution, les ressources humaines requises, le prix global demandé, la ventilation des coûts des travaux à effectuer, y compris le coût unitaire de chaque tâche et des tâches optionnelles, une estimation des déboursés prévus et les taux per diem du personnel proposé. Il est très important d'indiquer clairement, dans le prix demandé, la ventilation des coûts pour chaque tâche et pour chaque tâche optionnelle pouvant être requise.

Vu la composante en ingénierie de l'Étude, l'entreprise doit détenir un permis de pratique d'ingénierie en Ontario et avoir au moins un membre de son personnel qui fasse partie de l'Association des ingénieurs professionnels de l'Ontario.

ÉTUDES ANTÉRIEURES

L'Étude doit se fonder sur les études antérieures portant sur les Plaines LeBreton. Une copie du rapport *Novatech* 1991 et la brochure sur le Concept sont joints à la présente. Les autres études signalées dans le présent document et diverses études connexes peuvent être consultées à la CCN durant les heures normales de bureau. En voici la liste :

Ainley Graham and Associates Limited. 1993. « LeBreton Flats Development Infrastructure Needs Assessment Study. » National Capital Commission. 25p + Appendices (+1997 update).

Beauchemin - Beaton - Lapointe Inc. 1990. « Inventaires des composantes environnementales du Secteur central ouest. » Commission de la capitale nationale. 104p.+ Appendices.

Beauchemin - Beaton - Lapointe Inc. 1991. « LeBreton Flats / Bayview Concept Plan: Initial Environmental Evaluation - Final Report. » National Capital Commission. 77p.+ Appendices.

Ecological Services for Planning Ltd. 1996. « Ecological Inventory of the LeBreton Flats. » National Capital Commission.

Jacques Whitford Limited. 1996. « LeBreton Flats Aqueduct Sediment Sampling. » National Capital Commission.

Marshall Macklin Nonaghan Ltd. 1994. « Stormwater Management Practices Planning and Design Manual. » Ontario Ministry of Environment and Energy.

M.M. Dillon Ltd. 1996. « Class Environmental Assessment Pilot Stormwater Guidelines. » Surface Water Quality Branch, Regional Municipality of Ottawa-Carleton.»

Commission de la capitale nationale. 1994. « Concept LeBreton - Résumé. »

Commission de la capitale nationale. 1994. « Le projet LeBreton - Évaluation environnementale initiale, Addendum. » 39p.

Commission de la capitale nationale. 1996. « Manuel de gestion des eaux pluviales. » 6p.

Novatech Engineering Consultants Ltd. 1991. « LeBreton Flats Stormwater Management Study - Final Report. » National Capital Commission. 19p.+ Appendices.

Raven Beck Environmental Ltd. (now Intera Consultants Ltd.). 1994. « Preliminary Remediation Feasibility Study - LeBreton Flats, Ottawa. » National Capital Commission. 108p.+ Appendices.

ANNEXE 8

Résumé des transactions et engagements : Entente cadre sur la structure foncière des Plaines LeBreton

La liste qui suit indique les transactions et engagements fonciers qui auront lieu entre la Commission de la capitale nationale, la Ville d'Ottawa et la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, suite à l'approbation des modifications aux Plans directeurs.

La Commission de la capitale nationale transmettra des terrains à la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (MROC) pour :

- i) l'élargissement l'emprise de la route régionale le long de la rue Booth, de la rue Albert à la rivière des Outaouais, et le long de la rue Scott-Wellington-Albert, selon les largeurs spécifiées dans les modifications aux Plans directeurs;
- ii) la réalisation du projet de réalignement du *Transitway*, y compris les terrains requis pour le pont de la rue Booth, la station de transport en commun et l'aire d'attente pour autobus, en conformité avec les clauses de l'Entente cadre et l'approbation des modifications aux Plans directeurs.

La CCN transmettra aussi à la MROC :

- i) les terrains (appelés « parcelle A ») délimités, à l'est, par le *Transitway* au sud, par le bassin d'amenage (réservoir), à l'ouest, par la rue Commissioner et, au nord, par la rue Albert;
- ii) les terrains bordant la canal de fuite, à partir du nord du pont Pooley jusqu'à la limite sud de la conduite souterraine reliant le canal de fuite à la rivière des Outaouais.

La MROC transmettra à la Ville d'Ottawa :

- i) la portion du pont de la rue Broad qui lui appartient.

La MROC transmettra à la CCN :

- i) la partie de la rue Duke comprise entre les rues Booth et Fleet;
- ii) la partie de la rue Fleet située à l'est de la rue Booth;
- iii) la partie de la rue Wellington comprise entre les rues Albert et Scott et la section réalignée du *Transitway*, à l'est de la rue Booth;
- iv) les terrains longeant les côtés nord et sud de l'aqueduc.

La Ville d'Ottawa transmettra à la CCN, en toute propriété :

- i) les rues Broad, Oregon, Sherwood, Ottawa, McAuliffe, Montréal et Pooley, ainsi que parties des rues Duke, Lett et Fleet;
- ii) certains fonds de terre correspondant aux anciennes emprises des rues traversant l'aqueduc.

La Ville d'Ottawa transmettra à la MROC, en toute propriété :

- i) la rue Hill et parties des rues Broad, Loyd, Lett et Wellington;
- ii) certains fonds de terre correspondant aux anciennes emprises des rues traversant l'aqueduc.