



Recommandation R15-05 du BST

Sauts-de-mouton pour l'avenue Woodroffe, le Transitway, et le chemin Fallowfield

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada recommande que la Ville d'Ottawa étudie à nouveau la nécessité d'aménager des sauts-de-mouton aux passages à niveau de l'avenue Woodroffe, du Transitway, et du chemin Fallowfield.

Rapport d'enquête sur la sécurité du transport ferroviaire	R13T0192
Date à laquelle la recommandation a été émise	2 décembre 2015
Date de la dernière réponse	Janvier 2025
Date de la dernière évaluation	Janvier 2025
Évaluation de la dernière réponse	Intention satisfaisante
État du dossier	En veilleuse

Résumé de l'événement

Le 18 septembre 2013, vers 8 h 32, heure avancée de l'Est, le train de voyageurs n° 51 de VIA Rail Canada Inc. (VIA), circulant vers l'ouest, a quitté la gare d'Ottawa de VIA à l'heure prévue en direction de Toronto. À 8 h 47 min 27 s, l'autobus à 2 étages n° 8017 d'OC Transpo a quitté la station Fallowfield d'OC Transpo et a roulé sur la voie réservée aux autobus (ci-après appelée « Transitway »). À 8 h 48 min 6 s, alors qu'il roulait à environ 43 mi/h, le train s'est engagé sur le passage à niveau du Transitway d'OC Transpo au point milliaire 3,30 de la subdivision de Smiths Falls de VIA. À ce moment-là, les feux clignotants, la sonnerie et les barrières du passage à niveau étaient en marche. L'autobus roulait en direction nord à environ 5 mi/h, les freins serrés, lorsqu'il a heurté le train. Sous le choc, la partie avant de l'autobus a été arrachée. Le train, composé de 1 locomotive et de 4 voitures de voyageurs, a déraillé, mais est demeuré à la verticale. Parmi les occupants de l'autobus, 6 ont péri, 9 ont été grièvement blessés, et environ 25 ont subi des blessures mineures. Aucun membre de l'équipe du train et aucun voyageur de VIA n'a été blessé.

Le Bureau a conclu son enquête et publié le rapport R13T0192 le 2 décembre 2015.

Justification de la recommandation

À l'origine, on avait planifié la construction de sauts-de-mouton sur l'avenue Woodroffe, le Transitway, et le chemin Fallowfield. Les plans s'appuyaient sur des évaluations environnementales réalisées à la fin des années 1990. À cette époque, des membres du public s'étaient opposés à tout projet de passage supérieur routier, et la Commission de la capitale nationale (CCN) avait appuyé la position du public. Par conséquent, aucune option de passage supérieur routier n'a été examinée dans le cadre des évaluations environnementales. Le plan initial s'est ensuite concentré sur l'option privilégiée, soit celle de sauts-de-mouton sous forme de passages inférieurs routiers en tranchée ouverte à chaque endroit. Cependant, au mois de février 2003, des examens de la sous-surface ont établi que les conditions ne se prêtaient pas à la construction de passages inférieurs routiers. En raison de conditions imprévues de la sous-surface, le coût de construction des passages inférieurs routiers en tranchée ouverte est passé d'une estimation initiale de 40 millions de dollars à plus de 100 millions de dollars. Notant que cette option présentait également des risques importants, on a abandonné le projet de construction de passages inférieurs routiers.

On a alors étudié à nouveau les options de passages supérieurs routiers. Bien qu'il ait été établi que le sol dans ce secteur présentait une force portante limitée, on a noté que les structures des passages supérieurs routiers auraient pu être construites à l'aide de remblais d'approche légers et de travées de pont multiples. Toutefois, la construction de n'importe quelle des options de passage supérieur routier aurait exigé la réouverture des évaluations environnementales faites précédemment. Le temps nécessaire pour refaire les évaluations environnementales aurait reporté l'achèvement du projet au-delà des contraintes de temps imposées par le financement du projet du Millénaire (fin mars 2006), ce qui aurait entraîné la perte du financement du Millénaire, qui comptait pour environ 70 % du coût initial estimé des projets.

Bien qu'il était possible de construire des sauts-de-mouton sous forme de passages supérieurs routiers sur l'avenue Woodroffe, le Transitway, et le chemin Fallowfield, la nécessité de rouvrir les évaluations environnementales, la perte possible du financement du Millénaire et la nette préférence du public et de la CCN pour l'option de passages inférieurs routiers ont limité les options de sauts-de-mouton envisagées en 2004. Une fois que l'option privilégiée de passages inférieurs routiers en tranchée ouverte a été abandonnée, on a décidé, en 2004, de renoncer à la construction de sauts-de-mouton et d'installer des passages à niveau munis d'une protection par dispositifs de signalisation automatique améliorée. La décision s'est appuyée sur les aspects suivants :

1. La population de l'extrémité sud d'Ottawa était d'environ 100 000 habitants.
2. Il ne passait que 10 trains par jour.
3. Les produits vectoriels trains/véhicules étaient inférieurs à la valeur de 200 000 généralement utilisée comme seuil justifiant d'envisager l'aménagement de sauts-de-mouton sur l'avenue Woodroffe et le chemin Fallowfield. En outre, le Transitway n'avait pas encore été construit.
4. Tous les trains de voyageurs s'arrêtaient à la gare Fallowfield de VIA.

5. La vitesse de tous les trains était limitée à 20 mi/h aux 2 passages à niveau.

Une fois les passages à niveau construits, on n'a pas formellement examiné ni envisagé à nouveau la nécessité d'aménager des sauts-de-mouton sur l'avenue Woodroffe, le Transitway, et le chemin Fallowfield, et rien ne l'exigeait.

En 2013, on dénotait les changements suivants :

1. La population de l'extrémité sud d'Ottawa avait atteint 145 062 habitants (une hausse de 45 %), et l'on prévoyait qu'elle allait atteindre 171 000 habitants en 2020.
2. Le nombre de trains avait augmenté à 23 par jour de semaine (une hausse de 130 %). Toute hausse supplémentaire du trafic ferroviaire dans ce couloir augmenterait davantage les risques associés aux passages à niveau.
3. Le produit vectoriel avait augmenté à 699 108 (une hausse de 285 %) à l'avenue Woodroffe, et à 406 592 (une hausse de 116 %) au chemin Fallowfield. De même, le produit vectoriel du Transitway était passé de 0 en 2004 à 23 161 en 2013, le produit vectoriel trains/véhicules/occupants correspondant s'élevait à 532 703.
4. Bien que tous les trains de voyageurs de VIA aient continué de s'arrêter à la gare Fallowfield de VIA, certains d'entre eux traversaient dorénavant les passages à niveau à une vitesse de 40 à 60 mi/h.

Généralement, les projets de sauts-de-mouton relèvent de plusieurs instances, et leur financement est assuré par les compagnies de chemin de fer, l'administration routière pertinente et le gouvernement fédéral. La décision d'aller de l'avant avec les passages à niveau s'était appuyée sur les facteurs de risque connus en 2004. Depuis ce temps, les facteurs de risque ont changé, notamment la population du secteur, le nombre de trains, la vitesse des trains, le nombre de véhicules, le produit vectoriel correspondant, et le nombre moyen d'occupants par véhicule. Ces facteurs de risque ne feront qu'augmenter avec le développement urbain et ferroviaire dans le secteur, et la protection actuelle des passages à niveau risque donc de devenir inadéquate.

Par conséquent, le Bureau a recommandé que

la Ville d'Ottawa étudie à nouveau la nécessité d'aménager des sauts-de-mouton aux passages à niveau de l'avenue Woodroffe, du Transitway, et du chemin Fallowfield.

Recommandation R15-05 du BST

Réponses et évaluations antérieures

Février 2016 : réponse de la Ville d'Ottawa

La Ville d'Ottawa a laissé savoir qu'elle a l'intention de procéder à une étude de faisabilité qui se penchera sur les exigences techniques de l'aménagement de sauts-de-mouton aux endroits recommandés dans le rapport. En outre, la Ville examinera deux autres passages à niveau dans le même secteur afin d'avoir une vue d'ensemble complète des passages à niveau dans ce

secteur d'Ottawa. L'étude sera entreprise grâce à la participation financière de VIA Rail Canada Inc., en reconnaissance de leurs intérêts partagés à l'égard de la sécurité du public et de la fiabilité du service aux passages à niveau.

Les résultats de l'étude et toute mesure recommandée par le personnel de la Ville seront présentés au Conseil municipal de la Ville d'Ottawa en 2017.

Mars 2016 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

La Ville d'Ottawa, avec VIA Rail Canada Inc. comme partenaire financier, mènera une étude de faisabilité qui se penchera sur les exigences techniques de l'aménagement de sauts-de-mouton aux passages à niveau de l'avenue Woodroffe, du Transitway et du chemin Fallowfield, ainsi qu'à deux autres endroits.

Le Bureau se réjouit que la ville d'Ottawa se soit engagée à mener une étude sur la faisabilité d'aménager des sauts-de-mouton aux passages à niveau recommandés, et félicite la Ville d'avoir ajouté d'autres passages à niveau à la portée de l'étude. Les mesures proposées par la Ville d'Ottawa constituent un premier pas dans la bonne voie en vue d'examiner à nouveau la possibilité d'aménager des sauts-de-mouton à ces passages à niveau pour gérer efficacement le risque de collisions mettant en cause des véhicules et des trains.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation R15-05 dénote une **intention satisfaisante**.

Mars 2017 : réponse de la Ville d'Ottawa

La Ville d'Ottawa, avec la participation financière de VIA Rail Canada, a embauché un consultant et a lancé une étude de faisabilité sur les trois passages à niveau en cause et à deux autres endroits, sur les chemins Merivale et Jockvale respectivement. En plus d'évaluer la faisabilité des sauts-de-mouton, l'étude tiendra compte de toutes les recommandations portant sur l'ordonnancement des travaux de construction des sauts-de-mouton et l'estimation des coûts connexes.

On prévoit que l'étude sera terminée et que les résultats seront présentés au Comité des transports de la Ville, un comité permanent du Conseil municipal, puis au Conseil municipal de la Ville d'Ottawa en juin ou juillet 2017.

Mars 2017 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

La Ville d'Ottawa, avec la participation financière de VIA Rail, a embauché un consultant pour procéder à une étude de faisabilité sur les sauts-de-mouton. L'étude portera sur les trois passages à niveau en cause ainsi que sur deux autres endroits. L'étude examinera aussi l'ordonnancement des travaux de construction des sauts-de-mouton et l'estimation des coûts pour chacun des passages à niveau.

Les résultats de l'étude devraient être présentés au Comité des transports de la Ville, un comité permanent du Conseil municipal, puis au Conseil municipal de la Ville d'Ottawa d'ici à juillet 2017.

Le Bureau voit d'un bon œil que l'étude de faisabilité est presque achevée. Cette mesure constitue un pas dans la bonne direction en vue d'examiner à nouveau la possibilité d'aménager des sauts-de-mouton aux passages à niveau recommandés afin de gérer efficacement le risque de collisions mettant en cause des véhicules et des trains. En conséquence, le BST estime que la réponse à la recommandation R15-05 dénote une **intention satisfaisante**.

Décembre 2017 : réponse de la Ville d'Ottawa

La Ville d'Ottawa, en partenariat avec VIA Rail, a achevé l'Étude sur l'aménagement de sauts-de-mouton aux passages à niveau de Barrhaven et du chemin Merivale en mai 2017, qui a été présentée au Comité des transports de la Ville, un comité permanent du Conseil municipal, puis au Conseil municipal de la Ville d'Ottawa en juin 2017 (voir l'article n° 15 à l'ordre du jour).

Cette étude a permis d'établir que les cinq emplacements de passages à niveau à l'étude (dont ceux de l'avenue Woodroffe, du Transitway Sud-Ouest et du chemin Fallowfield) devraient à terme être remplacés par des sauts-de-mouton en raison de la densité actuelle de la circulation routière, ferroviaire et sur le Transitway, et de son augmentation projetée. De plus, l'étude indiquait que ces sauts-de-mouton semblent réalisables, comprenait des estimations globales des coûts pour ces structures, et suggérait un ordre de priorité : l'avenue Woodroffe, le Transitway Sud-Ouest et le chemin Fallowfield en premier; le chemin Merivale ensuite; et, enfin, le chemin Jockvale. L'ordre de grandeur des coûts pour ces sauts-de-mouton (en dollars de 2017) est le suivant : avenue Woodroffe et Transitway (ensemble) : 145 millions de dollars; chemin Fallowfield : 130 millions de dollars; chemin Merivale : 75 millions de dollars; chemin Jockvale : 80 millions de dollars.

Parallèlement à sa réception de l'étude, le Conseil a établi le programme de sécurité ferroviaire pour Barrhaven, qui prévoit une approche progressive afin d'améliorer la sécurité aux passages à niveau à Barrhaven pour tous les utilisateurs. Quoique l'on attribue au saut-de-mouton du chemin Jockvale une moindre priorité, le Conseil a manifesté son intérêt pour un saut-de-mouton à court terme en vue d'aménager un sentier polyvalent à cet endroit. Ce sentier servirait les nombreux résidents, y compris des enfants, qui traversent la voie ferrée à pied ou à bicyclette pour se rendre aux écoles, aux églises et aux autres installations communautaires.

Quoique la question du financement pour la construction de sauts-de-mouton demeure en suspens, le Conseil municipal agit en vue de leur réalisation dans le futur, en commençant par les évaluations environnementales. En septembre 2017, le Comité des transports de la Ville a examiné l'énoncé des travaux (documents de portée) de l'évaluation environnementale pour l'aménagement de sauts-de-mouton aux passages à niveau de l'avenue Woodroffe, du Transitway Sud-Ouest et du chemin Fallowfield, ainsi que l'énoncé des travaux de l'évaluation environnementale pour l'aménagement d'un saut-de-mouton et le sentier polyvalent du chemin Jockvale (voir l'article n° 1 à l'ordre du jour).

De nouvelles évaluations environnementales sont nécessaires, car celles qui ont été réalisées auparavant sont désuètes. Le Comité a approuvé les énoncés des travaux et a indiqué qu'ils seraient mis en œuvre sous réserve de fonds prévus au budget 2018 de la Ville.

En novembre 2017, la Ville d'Ottawa a publié la version préliminaire de son budget 2018, qui propose un nouveau programme de sécurité ferroviaire pour Barrhaven et y consacre 3,5 millions de dollars. D'après cette version préliminaire, ces fonds devraient d'abord et avant tout servir à réaliser les évaluations environnementales pour les sauts-de-mouton de l'avenue Woodroffe, du Transitway Sud-Ouest et du chemin Fallowfield, ainsi que pour le sentier polyvalent qui longe le chemin Jockvale. Le Conseil examinera le budget en vue de son approbation définitive le 13 décembre 2017.

La dernière évaluation environnementale (saut-de-mouton du chemin Merivale) sera abordée à une date ultérieure. Tout comme le passage à niveau de Jockvale, l'emplacement du passage à niveau Merivale ne fait pas l'objet de l'enquête du BST de 2015. En outre, il faut dire que l'évaluation environnementale de Jockvale actuellement prévue ne vise que le passage à niveau du sentier polyvalent. Une autre évaluation environnementale serait nécessaire à l'avenir pour le passage à niveau du chemin Jockvale adjacent.

Mars 2018 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

L'étude sur l'aménagement de sauts-de-mouton aux passages à niveau de Barrhaven et du chemin Merivale a été achevée en mai 2017. Cette étude a permis d'établir que les cinq emplacements de passages à niveau (dont l'avenue Woodroffe, le Transitway Sud-Ouest et le chemin Fallowfield) devraient être remplacés par des sauts-de-mouton en raison de la densité actuelle de la circulation, et de l'augmentation projetée de la circulation routière, ferroviaire et sur le Transitway. L'étude a également permis de déterminer que ces sauts-de-mouton sont réalisables.

La question du financement pour la construction de sauts-de-mouton demeure en suspens. Toutefois, des mesures ont été prises en vue de la réalisation de sauts-de-mouton dans le futur, entre autres :

- En septembre 2017, le Comité des transports de la Ville d'Ottawa a examiné l'énoncé des travaux de l'évaluation environnementale pour l'aménagement de sauts-de-mouton aux passages à niveau de l'avenue Woodroffe, du Transitway Sud-Ouest et du chemin Fallowfield. L'énoncé des travaux a été approuvé, et l'on a indiqué que les travaux seraient mis en œuvre sous réserve de fonds prévus au budget 2018 de la Ville.
- En novembre 2017, la Ville a publié la version préliminaire du budget 2018, qui comprenait une enveloppe de 3,5 millions de dollars pour le programme de sécurité ferroviaire pour Barrhaven. D'après ce budget, ces fonds devaient avant tout servir à réaliser les évaluations environnementales pour les sauts-de-mouton de l'avenue Woodroffe, du Transitway Sud-Ouest et du chemin Fallowfield.

- En décembre 2017, le Conseil municipal a approuvé l'enveloppe de 3,5 millions de dollars prévue au budget 2018 pour réaliser les évaluations environnementales. La Ville a lancé le processus d'acquisition de services d'experts-conseils pour réaliser ces évaluations.

Le Bureau voit d'un bon œil l'achèvement de l'étude d'aménagement de sauts-de-mouton et la mise en branle du processus d'acquisition de services d'experts-conseils pour réaliser les évaluations environnementales. Le Bureau attend avec impatience l'achèvement de ces évaluations environnementales. Ces mesures constituent un pas dans la bonne direction en vue d'aménager des sauts-de-mouton aux passages à niveau recommandés afin de gérer efficacement le risque de collisions mettant en cause des véhicules et des trains. Le Bureau estime que la réponse à la recommandation R15-05 dénote une **intention satisfaisante**.

Janvier 2019 : réponse de la Ville d'Ottawa

En mai 2018, la Ville a achevé le processus de sélection d'experts-conseils et a amorcé les deux évaluations environnementales suivantes dans le cadre du programme de sécurité ferroviaire pour Barrhaven :

- Évaluation environnementale pour les sauts-de-mouton aux passages à niveau de Barrhaven (avenue Woodroffe, Transitway sud-ouest et chemin Fallowfield); et
- Évaluation environnementale d'un saut-de-mouton ferroviaire au sentier polyvalent du chemin Jockvale.

Le 27 juin 2018, le Conseil municipal a indiqué au personnel de la Ville d'entreprendre immédiatement une évaluation environnementale sur la conversion du Transitway sud-ouest existant, entre la gare Baseline et le centre-ville de Barrhaven, en voie de train léger (LRT) (motion n° 72/8), de manière à ce que les résultats puissent guider la mise à jour prochaine du Plan directeur des transports (PDT) de la Ville d'Ottawa.

Comme les études de train léger à Barrhaven et de sauts-de-mouton aux passages à niveau à Barrhaven se chevauchent et comprennent des enjeux de conception, des exigences relatives au processus, des durées d'étude et des activités de consultation communs, il a été décidé de combiner les deux évaluations environnementales en une seule étude. Cette évaluation environnementale révisée s'intitule « Étude de planification et d'évaluation environnementale pour le train léger (de la station Baseline au centre-ville de Barrhaven) et du saut-de-mouton ferroviaire à Barrhaven ». Cette mesure se traduira par des gains d'efficacité dans le processus d'évaluation environnementale, rationalisera les activités de consultation et de gestion de projet, et réduira les coûts pour la Ville. Cette nouvelle approche d'évaluation combinée ne change rien à l'échéancier de l'étude originale des sauts-de-mouton.

Les évaluations environnementales devraient se dérouler comme suit :

- Étude de planification et d'évaluation environnementale pour le train léger (de la station Baseline au centre-ville de Barrhaven) et du saut-de-mouton ferroviaire à Barrhaven – septembre 2020.
- Évaluation environnementale d'un saut-de-mouton ferroviaire au sentier polyvalent du chemin Jockvale – décembre 2019.

Comme nous l'avons indiqué dans notre correspondance du 15 décembre 2018, nous aborderons l'évaluation environnementale restante pour les sauts-de-mouton au chemin Merivale et au chemin Jockvale à une date ultérieure, ces deux passages à niveau ne faisant pas l'objet de l'examen de 2015 par le BST.

Mars 2019 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

En mai 2018, avec l'achèvement du processus de sélection d'un expert-conseil, on a amorcé l'évaluation environnementale des sauts-de-mouton de l'avenue Woodroffe, du Transitway sud-ouest et du chemin Fallowfield (dans le cadre du programme de sécurité ferroviaire pour Barrhaven).

En juin 2018, dans la cadre de la mise à jour du Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa, le Conseil municipal a indiqué au personnel municipal d'entreprendre une évaluation environnementale de la conversion du Transitway sud-ouest, entre la station Baseline et le centre-ville de Barrhaven, en ligne de train léger (LRT). Étant donné le chevauchement des domaines d'étude des projets de train léger Barrhaven et de sauts-de-mouton ferroviaires à Barrhaven, les deux évaluations environnementales ont été combinées en une seule. L'achèvement de cette évaluation environnementale révisée (intitulée « Étude de planification et d'évaluation environnementale pour le train léger [de la station Baseline au centre-ville de Barrhaven] et du saut-de-mouton ferroviaire à Barrhaven ») est prévu en septembre 2020.

Le Bureau juge encourageant le fait que l'évaluation environnementale des sauts-de-mouton de l'avenue Woodroffe, du Transitway sud-ouest et du chemin Fallowfield a débuté. Le Bureau attend avec impatience l'achèvement de cette évaluation environnementale. Ces mesures constituent un pas dans la bonne direction en vue d'aménager des sauts-de-mouton aux passages à niveau recommandés afin de gérer efficacement le risque de collisions mettant en cause des véhicules et des trains. Le Bureau estime que la réponse à la recommandation R15-05 dénote une **intention satisfaisante**.

Décembre 2019 : réponse de la Ville d'Ottawa

En ce qui concerne l'état des études d'évaluation environnementale :

- Les recommandations formulées dans l'évaluation environnementale pour l'aménagement d'un saut-de-mouton et le sentier polyvalent du chemin Jockvale ont été approuvées par le Conseil municipal de la Ville d'Ottawa le 11 septembre 2019. Un avis d'achèvement a été diffusé, et le public a eu une dernière occasion de formuler des commentaires sur le rapport d'évaluation environnementale. Puisque le ministère de

l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs de l'Ontario n'a reçu aucune demande en vertu de la partie II avant la date butoir du 24 décembre 2019, l'étude sur le sentier du chemin Jockvale est considérée comme terminée et approuvée conformément à la *Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario*.

- L'Étude de planification et d'évaluation environnementale pour le train léger (de la station Baseline au centre-ville de Barrhaven) et du saut-de-mouton ferroviaire à Barrhaven) doit toujours être présentée au Conseil municipal au plus tard en septembre 2020. Puisque cette étude suit le processus d'évaluation des projets de transport en commun de l'Ontario, elle nécessitera l'approbation du Ministère, laquelle devrait être accordée au plus tard en mai 2021.

En ce qui concerne les travaux réalisés dans le corridor :

- L'entretien continu du corridor se poursuit.
- La tonte du gazon et l'entretien du talus sont effectués trois fois par année.
- De l'élagage est effectué au besoin.

Mars 2020 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

En 2019, l'évaluation environnementale pour l'aménagement d'un saut-de-mouton et le sentier polyvalent du chemin Jockvale a été achevée et approuvée conformément à la *Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario*.

En ce qui concerne l'avenue Woodroffe, le Transitway et le chemin Fallowfield, les travaux relatifs à l'évaluation environnementale se poursuivent relativement au TLR et à l'aménagement de sauts-de-mouton aux passages à niveau de Barrhaven. Cette étude devrait être terminée et présentée au Conseil municipal de la Ville d'Ottawa au plus tard en septembre 2020. Puisque l'étude suit le processus d'évaluation des projets de transport en commun de l'Ontario, l'approbation du Ministère est requise, et une décision devrait être rendue au plus tard en mai 2021.

De plus, des travaux sont continuellement réalisés près de ces passages à niveau, comme l'entretien du corridor, la tonte du gazon, l'entretien du talus et de l'élagage, au besoin.

La Bureau attend avec impatience l'achèvement et l'approbation de l'évaluation environnementale sur le TLR et l'aménagement de sauts-de-mouton aux passages à niveau de Barrhaven. Le Bureau estime que la réponse à la recommandation dénote une **intention satisfaisante**.

Janvier 2021 : réponse de la Ville d'Ottawa

En ce qui concerne l'état des études d'évaluation environnementale :

- Les recommandations formulées dans l'étude d'évaluation environnementale pour l'aménagement d'un saut-de-mouton et le sentier polyvalent du chemin Jockvale ont été approuvées par le Conseil municipal de la Ville d'Ottawa le 11 septembre 2019. Un avis d'achèvement a été diffusé, et le public a eu une dernière occasion de formuler des

commentaires sur le rapport d'évaluation environnementale. Puisque le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs de l'Ontario n'a reçu aucune demande en vertu de la partie II avant la date butoir du 24 décembre 2019, l'étude sur le sentier du chemin Jockvale est considérée comme étant terminée et approuvée conformément à la *Loi sur les évaluations environnementales* de l'Ontario.

- L'étude d'évaluation environnementale sur le train léger sur rail et l'aménagement de sauts-de-mouton aux passages à niveau de Barrhaven (de la station Baseline au centre-ville de Barrhaven) a été approuvée par le Conseil municipal le 25 novembre 2020. Puisque cette étude suit le processus d'évaluation des projets de transport en commun de l'Ontario, elle nécessitera l'approbation du ministère, laquelle devrait être accordée au plus tard en juillet 2021.

En ce qui concerne les travaux réalisés dans le corridor :

- La Ville surveille et maintient les champs de visibilité conformément aux normes du ministère des Transports de l'Ontario. La Ville confirme qu'il n'y a pas de problème de champ de visibilité dans les deux sens de la circulation. Le personnel de la Ville surveille régulièrement les champs de visibilité et planifie l'entretien préventif au besoin. La balise d'avertissement installée au-dessus du panneau indicateur de traversée de voies à niveau en direction nord est également maintenue régulièrement et demeure l'une des précautions de sécurité établies.

Mars 2021 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

L'évaluation environnementale pour l'aménagement d'un saut-de-mouton et le sentier polyvalent du chemin Jockvale est achevée et approuvée conformément à la *Loi sur les évaluations environnementales* de l'Ontario.

L'étude d'évaluation environnementale sur le train léger sur rail et l'aménagement de sauts-de-mouton aux passages à niveau de Barrhaven (de la station Baseline au centre-ville de Barrhaven) a été approuvée par le Conseil municipal le 25 novembre 2020 et sera soumise au ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs (MEPP) de l'Ontario pour examen, et une décision devrait être prise d'ici juillet 2021.

De plus, la Ville continue de surveiller les passages à niveau dans le corridor et de s'assurer qu'il n'y a aucune obstruction aux champs de visibilité. L'entretien préventif à proximité des passages à niveau (y compris la balise d'avertissement avancée en direction nord) est également effectué au besoin.

Le Bureau souligne que l'étude d'évaluation environnementale sur le train léger sur rail et l'aménagement de sauts-de-mouton aux passages à niveau de Barrhaven est terminée et il attend avec impatience son examen et son approbation par le MEPP de l'Ontario.

Le Bureau estime que la réponse à la recommandation R15-05 dénote une **intention satisfaisante**.

Novembre 2021 : réponse de la Ville d'Ottawa

En ce qui concerne l'état des études d'évaluation environnementale :

- Au 24 décembre 2019, l'étude d'évaluation environnementale pour l'aménagement d'un saut-de-mouton et le sentier polyvalent du chemin Jockvale était considérée comme achevée et approuvée conformément à la *Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario*.
- L'étude d'évaluation environnementale sur le train léger sur rail et l'aménagement de sauts-de-mouton aux passages à niveau de Barrhaven (de la station Baseline au centre-ville de Barrhaven) a été approuvée par le Conseil municipal le 25 novembre 2020. À l'heure actuelle, le projet est soumis à la procédure de documentation officielle conformément au processus d'évaluation des projets de transport en commun de l'Ontario. Un avis de lancement a été diffusé le 23 octobre 2021. L'approbation du ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs de l'Ontario est prévue en avril 2022.

En ce qui concerne les travaux réalisés dans le corridor :

- La Ville surveille et maintient les champs de visibilité conformément aux normes du ministère des Transports de l'Ontario et aux *Normes sur les passages à niveau* de Transports Canada. Le personnel de la Ville surveille régulièrement les champs de visibilité et planifie l'entretien préventif au besoin. La balise d'avertissement installée au-dessus du panneau indicateur de traversée de voies à niveau en direction nord est également maintenue régulièrement et demeure l'une des précautions de sécurité établies pour le Transitway. La dernière inspection effectuée par le personnel de la Ville remonte au 1^{er} septembre 2021 pour les passages à niveau sur l'avenue Woodroffe et le chemin Fallowfield. Le passage à niveau du Transitway a été inspecté pour la dernière fois par le personnel de la Ville le 29 septembre 2021. La Ville confirme qu'il n'y a pas de problème de champ de visibilité. Les trois endroits ont été inspectés pour la dernière fois par Transports Canada en novembre 2019.

Mars 2022 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

L'étude d'évaluation environnementale pour l'aménagement d'un saut-de-mouton et le sentier polyvalent du chemin Jockvale est achevée et approuvée conformément à la *Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario*.

L'étude d'évaluation environnementale sur le train léger sur rail et l'aménagement de sauts-de-mouton aux passages à niveau de Barrhaven (de la station Baseline au centre-ville de Barrhaven) a été approuvée par le Conseil municipal d'Ottawa le 25 novembre 2020. Un avis d'achèvement a été diffusé le 23 octobre 2021, et l'approbation du ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs de l'Ontario est prévue d'ici le mois d'avril 2022.

De plus, la Ville d'Ottawa continue de surveiller les passages à niveau dans le corridor et de s'assurer qu'il n'y a aucune obstruction aux champs de visibilité. L'entretien préventif à proximité des passages à niveau (y compris la balise d'avertissement avancée en direction nord) est également effectué au besoin. La Ville d'Ottawa a confirmé qu'il n'y a pas eu de problème de champ de visibilité récemment.

Le Bureau souligne que l'étude d'évaluation environnementale sur le train léger sur rail et l'aménagement de sauts-de-mouton aux passages à niveau de Barrhaven est terminée et il attend avec impatience son approbation par le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs de l'Ontario.

Le Bureau estime que la réponse à la recommandation R15-05 dénote une **intention satisfaisante**.

Novembre 2022 : réponse de la Ville d'Ottawa

En ce qui concerne l'état des études d'évaluation environnementale :

- La Ville d'Ottawa a l'intention de mettre fin, en novembre 2022, au processus actuel d'évaluation du projet de transport en commun concernant l'étude de planification et d'évaluation environnementale pour le train léger sur rail de Barrhaven. L'avis de cessation du processus d'évaluation du projet de transport en commun sera donné au MEPP prochainement, d'après la directive du Conseil d'étudier de façon approfondie une modification de l'alignement entre Knoxdale et le Sportsplex de Nepean. Toutefois, un nouvel avis de lancement de projet devrait être lancé en juin 2023, après l'achèvement de l'étude approfondie indiquée ci-dessus et du peaufinage de la conception fonctionnelle, l'approbation ministérielle étant prévue en décembre 2023. Les discussions concernant l'entente sur la capacité pour les Algonquins de Pikwakanagan se poursuivent et l'entente en est à son dernier stade; la signature des Algonquins de Pikwakanagan devrait être reçue au plus tard à la fin de 2022¹.

En ce qui concerne les travaux réalisés dans le corridor :

- La Ville surveille et maintient les champs de visibilité conformément aux normes du ministère des Transports de l'Ontario et aux *Normes sur les passages à niveau* de Transports Canada. Le personnel de la Ville surveille régulièrement les champs de visibilité et planifie l'entretien préventif au besoin. La balise d'avertissement installée au-dessus du panneau indicateur de traversée de voies à niveau en direction nord est maintenue régulièrement et demeure l'une des précautions de sécurité établies pour le Transitway.

¹ Les réponses présentées sont celles des intervenants du BST dans le cadre de communications écrites et sont reproduites intégralement. Le BST corrige sans indiquer les erreurs typographiques dans le contenu qu'il reproduit, mais utilise des crochets [] pour indiquer d'autres changements ou montrer qu'une partie de la réponse a été omise parce qu'elle n'était pas pertinente.

- Le passage à niveau du Transitway a été examiné le 13 juillet 2022 lors d'une mise à jour d'une évaluation précédente réalisée le 7 avril 2022. Dans les deux cas, il a été confirmé que tous les panneaux et marquages routiers associés au passage à niveau étaient suffisants.
- Bien que l'état actuel des arbres et de la végétation le long du corridor ferroviaire de part et d'autre du Transitway réponde aux exigences minimales établies par Transports Canada dans le *Règlement sur les passages à niveau*, OC Transpo a recommandé en juin 2019 que la Ville dépasse les exigences relatives à la distance de visibilité et qu'elle améliore les champs de visibilité en défrichant plus de végétation le long du corridor ferroviaire. D'après cette recommandation, de la végétation supplémentaire a été défrichée à l'automne 2019. Pendant le processus d'examen actuel de 2022, le spécialiste de la sécurité ferroviaire travaille avec les Services forestiers de la Ville d'Ottawa afin de confirmer la portée des travaux nécessaires pour enlever une fois de plus de la végétation supplémentaire le long du corridor. Sauf imprévu, ces travaux seront terminés avant la fin de l'année 2022.
- Des contrôles du système de balises clignotantes sur l'approche nord du passage à niveau sont effectués tous les mois; le prochain contrôle mensuel doit avoir lieu le 22 novembre 2022. Tous les contrôles effectués en 2022 ont permis de confirmer que le système est en bon état de fonctionnement.

En ce qui concerne l'exigence d'OC Transpo d'effectuer des examens réguliers de tous les passages à niveau à l'échelle de la Ville qui sont desservis régulièrement par OC Transpo, le personnel d'OC Transpo travaille actuellement à un plan de mise à jour de ces examens. Le personnel continue à travailler en étroite collaboration avec le spécialiste de la sécurité ferroviaire pour s'assurer que ces examens peuvent être réalisés régulièrement et que les mesures à prendre ou les changements, s'il y a lieu, sont exécutés rapidement et documentés en conséquence.

Janvier 2023 : mise à jour de la réponse de la Ville d'Ottawa

En réponse aux répercussions sur les passages à niveau de l'avenue Woodroffe, du Transitway et du chemin Fallowfield :

Une entente sur la capacité avec les Algonquins de la Première Nation de Pikwàkanagàn a été signée et reçue à la fin du mois de décembre 2022. Le personnel communique actuellement avec tous les intervenants autochtones pour mener la consultation requise. L'étude environnementale sur le train léger et les sauts-de-mouton de Barrhaven (pour l'Étape 3) consistera à étudier et à recommander une conception fonctionnelle pour l'avenue Woodroffe, le chemin Fallowfield et les futurs passages supérieurs de la ligne de train léger au croisement de la ligne actuelle de VIA Rail. Le calendrier de construction n'est pas encore défini (début des travaux dans au moins huit ans), car il dépendra du financement futur et des contributions des ordres supérieurs de gouvernement.

Sur quoi portaient les évaluations des passages à niveau liées à cette recommandation?

Le passage à niveau du Transitway a été examiné le 13 juillet 2022 lors d'une mise à jour d'une évaluation précédente réalisée le 7 avril 2022. L'évaluation comprenait un examen approfondi de la qualité de la signalisation, des marquages sur la chaussée et de la végétation. Dans les deux cas, il a été confirmé et documenté que tous les panneaux et marquages routiers associés au passage à niveau étaient suffisants.

Mars 2023 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

Après que le BST a publié pour la première fois sa recommandation en décembre 2015, la Ville d'Ottawa, aux termes d'un partenariat financier avec VIA Rail Canada Inc., a mené une étude sur l'aménagement de sauts-de-mouton qui comprenait les passages à niveau de l'avenue Woodroffe, du Transitway et du chemin Fallowfield. L'étude a permis d'établir que les passages à niveau à l'étude devraient à terme être remplacés par des sauts-de-mouton.

Depuis, le Conseil municipal a pris des mesures en vue de la réalisation de sauts-de-mouton, dont une étude d'évaluation environnementale (EE) concernant le saut-de-mouton ferroviaire de Barrhaven, qui couvre les passages à niveau de l'avenue Woodroffe, du Transitway sud-ouest et du chemin Fallowfield. En 2018, cette étude d'EE a été fusionnée avec une étude d'EE liée à une voie de train léger (LRT) de la région, car les deux études se chevauchaient. L'étude réalisée a été approuvée par le Conseil municipal le 25 novembre 2020. L'étape suivante consistait à achever la procédure de documentation officielle conformément au processus d'évaluation des projets de transport en commun de l'Ontario, notamment en obtenant l'approbation du ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs (MEPP) de l'Ontario. Toutefois, on a mis fin au processus en novembre 2022, d'après la directive du Conseil d'étudier de façon approfondie une modification de l'alignement entre Knoxdale et le Sportsplex de Nepean. À l'issue de cette étude complémentaire, un nouvel avis de lancement de projet devrait être lancé en juin 2023, l'approbation du MEPP étant prévue en décembre 2023. Une entente sur la capacité avec les Algonquins de la Première Nation de Pikwàkanagàn a été signée et reçue à la fin du mois de décembre 2022; tous les intervenants autochtones seront rejoints pour mener la consultation requise. Le calendrier de construction n'a pas été défini à l'heure actuelle, mais la Ville d'Ottawa estime qu'il aura lieu dans au moins huit ans et qu'il dépendra du financement et des contributions des ordres de gouvernement supérieurs.

En plus des travaux liés aux éventuels sauts-de-mouton, la Ville d'Ottawa continue de surveiller et d'entretenir les passages à niveau existants. Des travaux d'entretien préventif sont effectués à proximité des passages à niveau, au besoin. Le passage à niveau du Transitway a été examiné le 13 juillet 2022 lors d'une mise à jour d'une évaluation précédente réalisée le 7 avril 2022. L'évaluation comprenait un examen approfondi de la qualité de la signalisation et des marquages sur la chaussée, qui ont été jugés suffisants. La Ville d'Ottawa continue par ailleurs de surveiller et d'entretenir les champs de visibilité conformément aux normes du ministère des Transports de l'Ontario et aux *Normes sur les passages à niveau* de Transports Canada; dans le contexte de cet effort, elle a défriché de la végétation en 2019 pour dépasser les exigences

relatives à la distance de visibilité et pour améliorer les champs de visibilité, et on s'attend à ce que davantage de végétation soit défrichée d'ici la fin de 2023.

Le Bureau reconnaît les progrès réalisés à ce jour en vue de la mise en œuvre de sauts-de-mouton aux passages à niveau de l'avenue Woodroffe, du Transitway et du chemin Fallowfield, et il note que la Ville d'Ottawa continue également d'assurer la surveillance et l'entretien proactif des passages à niveau à ces endroits, conformément aux normes en vigueur.

Le Bureau reconnaît en outre que les projets de saut-de-mouton constituent une entreprise d'envergure qui nécessite une planification, des consultations, divers niveaux d'approbation et un financement afin d'aller de l'avant. Toutefois, tant que les sauts-de-mouton ne seront pas construits, les risques déterminés resteront inchangés. Pour cette raison, le Bureau estime que la réponse à la recommandation R15-05 dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse et évaluation les plus récentes

Décembre 2024 : réponse de la Ville d'Ottawa

L'étude environnementale sur le train léger et les sauts-de-mouton de Barrhaven a établi une conception fonctionnelle recommandée pour l'avenue Woodroffe, le chemin Fallowfield et les futurs passages supérieurs de la ligne de train léger au croisement de la ligne actuelle de VIA Rail. Dans le cadre de la planification du projet, la Ville a entrepris une vaste consultation, notamment avec la Première Nation des Algonquins de Pikwàkanagàn, qui a fourni des commentaires sur le projet. Pour finaliser l'évaluation environnementale, le processus d'évaluation des projets de transport en commun et ferroviaires (PEPTCF) a été lancé le 29 juin 2024. La période pour fournir des commentaires écrits sur le rapport environnemental sur le projet (REP) a pris fin le 15 novembre 2024. À l'heure actuelle, le projet se trouve dans la période d'examen par la ministre de l'Ontario (MEPP), et un avis sur l'étude d'évaluation environnementale provinciale est prévu d'ici le 20 décembre 2024. Le calendrier de construction n'est pas encore défini, car il dépendra du financement futur et des contributions des ordres supérieurs du gouvernement provincial.

En ce qui concerne l'exigence d'OC Transpo d'effectuer des examens réguliers de tous les passages à niveau de la Ville régulièrement fréquentés par les autobus d'OC Transpo, le personnel a terminé avec succès les évaluations des passages à niveau existants où circulent des autobus conventionnels, et tous les passages à niveau qui ont été évalués étaient conformes aux lignes directrices fournies par la Ville pour les évaluations. Dans le cadre de cet examen, le personnel continue de surveiller et de maintenir les lignes de visibilité conformément aux normes du ministère des Transports de l'Ontario et aux *Normes sur les passages à niveau* de Transports Canada, en continuant de contrôler régulièrement la végétation conformément aux pratiques en vigueur.

De plus, le personnel continue d'examiner l'emplacement de certains arrêts d'autobus en tenant compte de leur proximité par rapport aux passages à niveau. Bien qu'il n'y ait pas de

préoccupation imminente à ces endroits, le personnel évalue continuellement si leur emplacement pourrait être amélioré.

Janvier 2025 : mise à jour de la réponse de la Ville d'Ottawa

Le 23 décembre 2024, le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs (MEPP) de l'Ontario a informé la Ville qu'elle pouvait publier une déclaration d'achèvement pour le processus d'évaluation du projet. Lorsque cette étape sera franchie, l'évaluation environnementale sera terminée, et la Ville pourra procéder à la mise en œuvre du projet conformément au rapport environnemental sur le projet (REP) et sous réserve des autres approbations et permis requis.

Le REP, au *chapitre 9 : Implementation and Approvals* (Mise en œuvre et approbations), énumère les engagements futurs qui doivent être respectés pour satisfaire aux exigences du projet.

En ce qui concerne les prochaines étapes, la Ville est en train de mettre à jour son Plan directeur des transports (PDT), qui cernera les priorités du projet et le calendrier de mise en œuvre. À l'heure actuelle, aucun financement n'a été dégagé pour mettre en œuvre le projet, et on s'attend à ce que des appuis des ordres supérieurs de gouvernement soient nécessaires à l'avancement du projet. Une fois que le financement aura été obtenu, la Ville lancera le processus de conception détaillée.

Janvier 2025 : évaluation de la réponse par le BST (intention satisfaisante)

Après que le BST a publié pour la première fois sa recommandation en décembre 2015, la Ville d'Ottawa, aux termes d'un partenariat financier avec VIA Rail Canada Inc. (VIA), a mené une étude sur l'aménagement de sauts-de-mouton qui comprenait les passages à niveau de l'avenue Woodroffe, du Transitway et du chemin Fallowfield. L'étude a permis d'établir que les passages à niveau à l'étude devraient à terme être remplacés par des sauts-de-mouton.

Depuis la dernière évaluation en mars 2023, l'étude environnementale sur le train léger et les sauts-de-mouton de Barrhaven a établi une conception fonctionnelle recommandée pour l'avenue Woodroffe, le chemin Fallowfield et les futurs passages supérieurs de la ligne de train léger au croisement de la ligne actuelle de VIA. Le 29 juin 2024, le processus d'évaluation des projets de transport en commun et ferroviaires (PEPTCF) a été lancé, et un rapport environnemental sur le projet (REP) a été créé. La période de réception des commentaires écrits de la part des intervenants sur le REP a pris fin le 15 novembre 2024. Le processus d'évaluation du projet relève du ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs (MEPP) de l'Ontario et nécessite un avis de la ministre pour déterminer si le projet

peut aller de l'avant, avec toute condition connexe². Le 23 décembre 2024, le MEPP a publié une lettre indiquant que la Ville pouvait procéder à la publication d'une déclaration d'achèvement afin de finaliser le processus d'évaluation du projet. La lettre indique également que lorsque cette étape sera franchie, la Ville pourra procéder avec la mise en œuvre du projet conformément au REP, sous réserve des autres approbations et permis requis.

La Ville est en train de mettre à jour son Plan directeur des transports (PDT), qui cernera les priorités du projet et le calendrier de mise en œuvre. La Ville a indiqué qu'une fois que le financement serait obtenu, elle lancerait le processus de conception détaillée.

La Ville a effectué des examens réguliers de tous les passages à niveau fréquentés régulièrement par des autobus d'OC Transpo. Tous ces passages à niveau étaient conformes aux lignes directrices de la Ville. La Ville continue par ailleurs de surveiller et d'entretenir les champs de visibilité conformément aux normes du ministère des Transports de l'Ontario et aux *Normes sur les passages à niveau* de Transports Canada. En dernier lieu, la Ville continue d'examiner l'emplacement de certains arrêts d'autobus en tenant compte de leur proximité par rapport aux passages à niveau.

Le Bureau reconnaît que les sauts-de-mouton constituent une entreprise d'envergure qui nécessite une planification, des consultations, divers niveaux d'approbation et un financement afin d'aller de l'avant. Toutefois, tant que les sauts-de-mouton ne seront pas construits, les risques déterminés resteront inchangés. Pour cette raison, le Bureau estime que la réponse à la recommandation R15-05 dénote une **intention satisfaisante**.

État du dossier

Vu le délai associé au processus que la Ville d'Ottawa doit entreprendre pour construire les sauts-de-mouton, le Bureau examinera périodiquement les progrès à venir de la Ville d'Ottawa.

Le présent dossier est **en veilleuse**.

² Ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs, *Guide des exigences relatives à l'évaluation environnementale dans le cadre des projets de transport en commun*, section 2.4 – Pouvoirs du ministre, à l'adresse <https://www.ontario.ca/fr/page/guide-des-exigences-relatives-levaluation-environnementale-dans-le-cadre-des-projets-de-transport-en#section-1> (dernière consultation le 29 janvier 2025).