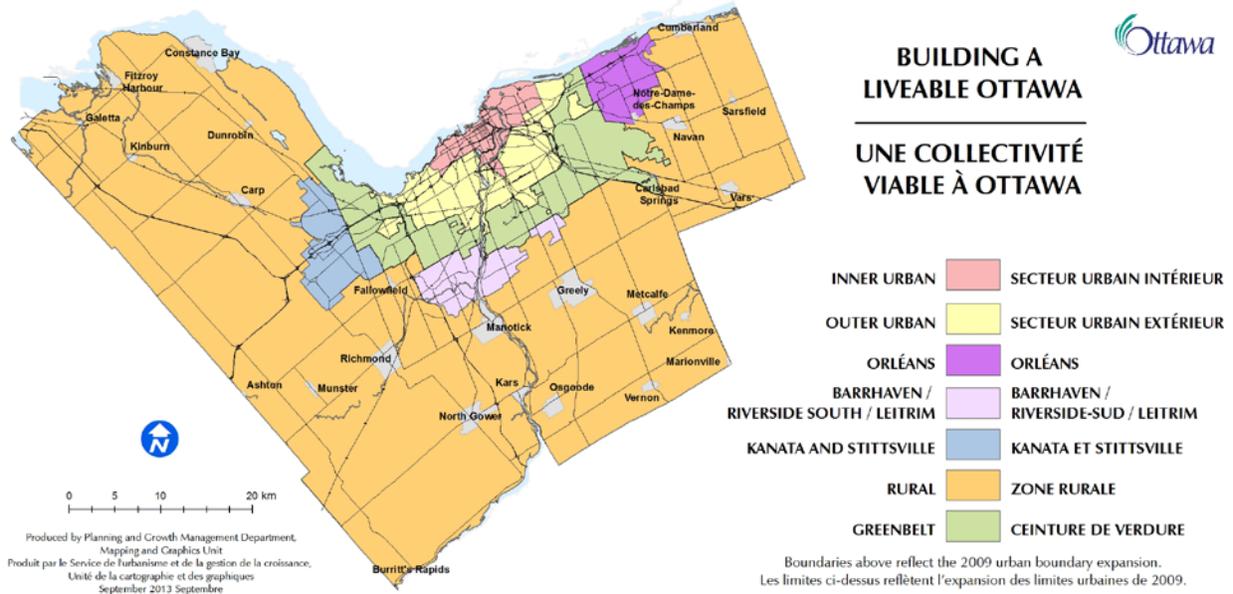


## 1. Introduction

L'initiative *Une collectivité viable à Ottawa – horizon 2031* établit un processus servant à orienter la mise à jour quinquennale du Plan officiel, du Plan directeur des transports, du Plan directeur de l'infrastructure, du Plan sur le cyclisme et du Plan de la circulation piétonnière de la Ville. Ce processus respecte la vision du Conseil qui consiste à faire d'Ottawa une ville durable et résiliente où il fait bon vivre. Il intègre les objectifs de la Ville en ce qui concerne la prospérité économique, l'environnement, le bien-être de la collectivité, le dynamisme culturel et le sentiment identitaire. Les transports sont essentiels à l'atteinte de ces objectifs du fait qu'ils desservent et contribuent à façonner la croissance.

Le Plan directeur des transports (PDT) de 2013 s'appuie sur les efforts consentis sur les plans antérieurs de 2003 et de 2008. Il représente le schéma détaillé de la Ville en matière de planification, de conception et d'exploitation de ses réseaux de voies piétonnières, cyclables et routières et de ses réseaux de transport en commun pour les deux prochaines décennies. Les principaux secteurs d'intérêt de l'actuel plan comprennent l'intégration du concept des rues complètes, la mise à jour des cibles concernant les parts modales, la mise en œuvre de stratégies pour favoriser la marche et le cyclisme et le soutien aux aménagements axés sur le transport en commun. Le plan recense également un certain nombre de modifications qui doivent être apportées aux priorités en matière d'infrastructures routières et de transport en commun pour que l'on puisse tenir compte de l'évolution des profils de croissance, des nouveaux enjeux et des occasions stratégiques. Comparativement aux plans antérieurs, l'actuel PDT met encore plus l'accent sur la notion d'abordabilité, y compris la priorisation des projets en fonction de critères financiers et de restrictions financières.

Pièce 1.1 La ville d'Ottawa



Le PDT précise quels sont les aménagements et les services de transport qui répondront aux besoins des résidents et des entreprises et qui soutiendront les politiques d'aménagement du Plan officiel de la Ville. Les mesures et les politiques figurant dans le PDT serviront à orienter les programmes de transport au quotidien et serviront de fondement aux budgets d'immobilisation et de fonctionnement futurs; elles pourront être adaptées au besoin, à mesure que les intentions et les priorités du Conseil évolueront. L'objectif du PDT n'est pas de traiter de tous les détails du système de transport extrêmement complexe d'Ottawa; il vise plutôt à diriger les lecteurs, lorsque c'est possible, vers des plans et des stratégies de soutien, comme le Plan de la circulation piétonnière et le Plan sur le cyclisme d'Ottawa, qui fournissent des renseignements additionnels sur des zones fonctionnelles ou géographiques précises.

1.1 Contenu du Plan

**Chapitre 1, Introduction** : Indique de quelle façon le présent PDT soutient les principes généraux de la Ville en matière de gestion de la croissance, expose une vision des transports pour 2031, explique comment interpréter le Plan et comment il sera mis à jour et commente l'évaluation environnementale de ses divers composants.

**Chapitre 2, Les transports à Ottawa – Aujourd’hui et demain** : Donne une vue d’ensemble du réseau de transport actuel ainsi que des tendances et des facteurs clés qui ont une incidence sur le réseau, puis présente des faits et des chiffres sur les changements qui devraient toucher l’utilisation des sols, les caractéristiques démographiques, les habitudes de déplacement et le rendement du réseau de transport.

**Chapitre 3, Créer un environnement bâti favorable** : Décrit les moyens que prendra la Ville pour régir l’utilisation des sols afin de soutenir ses objectifs en matière de transport grâce à des outils de planification, à la concentration des aménagements à proximité des stations de transport en commun rapide et à la gestion des aires de stationnement.

**Chapitre 4, Optimiser le potentiel piétonnier** : Précise l’approche adoptée par la Ville pour l’expansion de son réseau piétonnier en fonction de l’évolution des habitudes de déplacement, ce qui créera plusieurs environnements plus propices à la marche, améliorera la sécurité des piétons et favorisera la marche.

**Chapitre 5, Développer une ville propice au cyclisme** : Examine les moyens que prendra la Ville pour assurer le renforcement et l’expansion de son réseau cyclable pour intégrer davantage le vélo aux transports multimodaux, pour agrandir les installations de stationnement pour vélos, pour améliorer la sécurité des cyclistes et pour promouvoir l’utilisation du vélo.

**Chapitre 6, Transformer le système de transport en commun d’Ottawa** : Décrit les moyens que prendra la Ville pour élargir la portée de son réseau de transport en commun rapide et de son réseau prioritaire de transport en commun et pour intégrer plus étroitement les stations dans le tissu urbain afin d’accroître l’achalandage.

**Chapitre 7, Fournir des routes sécuritaires et efficaces** : Examine l’importance des rues complètes, expose comment le réseau routier prendra de l’expansion tout en permettant le transport plus sécuritaire et plus efficace des personnes et des biens et, enfin, décrit les moyens que prendra la Ville pour réduire les répercussions des routes et de la circulation sur les quartiers et l’environnement.

**Chapitre 8, Favoriser les choix durables en matière de mobilité** : Décrit les moyens que prendra la Ville pour aider les résidents à faire des choix de déplacement plus durables, notamment le transport actif, le transport en commun et le covoiturage, par la mise en place de mesures incitatives, d'initiatives de promotion et la gestion des aires de stationnement publiques.

**Chapitre 9, Investir de manière responsable** : Précise la stratégie d'abordabilité du Plan, les coûts globaux de mise en œuvre par mode et par phase et l'approche adoptée par la Ville pour réduire les coûts de cycle de vie des actifs, puis présente un cadre pour la mesure du rendement.

**Annexe A, Projets d'infrastructure** : Répertorie les projets relatifs au réseau routier, au réseau de transport en commun rapide et au réseau prioritaire de transport en commun que doit réaliser la Ville pour assurer la mise en œuvre complète du Plan.

**Annexe B, Cartes** : Présente onze cartes précisant les besoins futurs en matière d'infrastructure de transport pour les piétons, les cyclistes, les usagers de transport en commun et les automobilistes.

**Annexe C, Glossaire** : Donne la définition de principaux termes.

## 1.2 Thèmes clés pour la mise à jour de 2013

Au début du processus de planification de l'initiative Une collectivité viable à Ottawa – horizon 2031, la Ville a consulté les résidents et les principaux intervenants pour connaître leur avis sur un certain nombre de questions cruciales et sur d'éventuelles orientations. L'intégration des enjeux relatifs au transport énoncés ci-après a fait en sorte que le présent plan affiche d'importantes différences par rapport au PDT de 2008.

- *Abordabilité* – La présente mise à jour met l'accent sur la limitation de la croissance des déplacements en automobile, l'utilisation de la capacité routière en période de pointe (plutôt qu'à l'heure de pointe) pour les travaux de planification des infrastructures, l'établissement de l'ordre de priorité des projets d'immobilisation, le recours à des pratiques optimales pour établir les estimations relatives aux projets

d'immobilisation et le respect des capacités financières de la Ville pour les investissements futurs

- *Infrastructure de transport sécuritaire et efficace* – Le Plan met l'accent sur la sécurité routière pour tous les usagers, sur les outils de gestion du système de transport qui maximisent les déplacements de personnes plutôt que les déplacements de véhicules afin d'optimiser l'utilisation des infrastructures de transport et, enfin, sur la gestion des aires de stationnement
- *Transports durables* – Le PDT de 2013 propose de nouvelles cibles en matière d'habitudes de déplacement (p. ex., parts modales), suggère des mesures incitatives qui favoriseront l'adoption de modes de transport durables et traite d'approches axées sur l'utilisateur-payeur
- *Rues complètes* – Le Plan propose une approche intégrée pour faire en sorte que tous les usagers de la route profitent de routes sécuritaires, confortables et pratiques, et ce, pendant toute la journée et non uniquement pendant les heures de pointe
- *Transport actif* – La présente mise à jour met l'accent sur les buts et les objectifs futurs, les principes inhérents à la sécurité et à l'attractivité des aménagements, la mesure des niveaux de service, les besoins en matière de trottoirs et les considérations entourant différents types d'aménagements cyclables
- *Transports en commun* – Le Plan améliore le réseau de transport en commun rapide et le réseau prioritaire de transport en commun et définit les mesures de rendement opérationnel pour les couloirs de ces réseaux
- *Aménagements axés sur le transport en commun* – La présente mise à jour souligne les avantages de concentrer la croissance près des stations de transport en commun rapide et présente des stratégies pour favoriser et orienter les aménagements axés sur le transport en commun

### 1.3 Une collectivité viable à Ottawa – horizon 2031

Une collectivité viable à Ottawa – horizon 2031 est le processus adopté par la Ville pour effectuer la mise à jour quinquennale de son Plan officiel, de son Plan directeur des transports, de son Plan directeur de l'infrastructure, de son Plan sur le cyclisme et de son Plan de la circulation piétonnière. Ce processus respecte la vision du Conseil qui consiste à faire d'Ottawa une ville durable et résiliente où il fait bon vivre tel qu'exprimée par un certain nombre des objectifs du Plan stratégique de la Ville. Ces objectifs orientent la planification et la prise de décisions afin que les répercussions à long terme sur la prospérité économique, l'environnement, le bien-être de la collectivité, la culture et le sentiment identitaire d'Ottawa soient prises en considération. La pièce 1.2 présente certains des moyens prévus dans le Plan pour soutenir directement les objectifs de durabilité.

#### Pièce 1.2 Contribution du PDT à l'atteinte des objectifs de durabilité énoncés dans le Plan stratégique de la Ville

Objectif de durabilité	Orientations du PDT
<b><i>Santé et qualité de vie</i></b>	
Tous les résidents jouissent d'une excellente qualité de vie et contribuent au bien-être de la collectivité.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maximiser les options de transport pour les résidents, peu importe leur âge et leur capacité</li> <li>• Maximiser l'accès aux services et aux installations communautaires, que ce soit à pied, en vélo ou par le transport en commun</li> <li>• Régir les volumes de circulation et la vitesse des véhicules dans des quartiers résidentiels</li> <li>• Améliorer la sécurité routière</li> </ul>
<b><i>Prospérité économique</i></b>	
La prospérité économique soutient les résidents, le bien-être de la collectivité et la qualité de l'environnement.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Soutenir un centre-ville dynamique en préservant l'accès aux transports, tout en mettant l'accent sur la marche, le vélo et le transport en commun</li> <li>• Aider les entreprises et les institutions à rester accessibles aux clients et aux usagers, y compris ceux de l'extérieur d'Ottawa</li> <li>• Aider les employeurs à demeurer concurrentiels en améliorant les choix modaux offerts aux navetteurs</li> <li>• Relier les centres des collectivités et les secteurs d'emploi avec le transport en commun rapide</li> </ul>

## Pièce 1.2 Contribution du PDT à l'atteinte des objectifs de durabilité énoncés dans le Plan stratégique de la Ville

Objectif de durabilité	Orientations du PDT
La prospérité économique soutient les résidents, le bien-être de la collectivité et la qualité de l'environnement. (suite)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gérer les aires de stationnement publiques afin de soutenir les entreprises locales</li> <li>• Assurer une circulation efficace des biens et des services</li> <li>• Réduire les coûts pour les secteurs public et privé en faisant la promotion de modes de transport efficaces</li> </ul>
<b><i>Culture et sentiment identitaire</i></b>	
La vitalité et la diversité culturelles contribuent à renforcer le sentiment identitaire des citoyens.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reconnaître les besoins en matière de transport des zones urbaines et rurales</li> <li>• Offrir une gamme d'options pour les déplacements adaptés aux diverses cultures et aux différents modes de vie</li> </ul>
<b><i>Biodiversité et qualité des écosystèmes</i></b>	
Les écosystèmes sont de qualité et protégés et favorisent la biodiversité.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire les répercussions des transports sur l'air, l'eau et les sols</li> </ul>
<b><i>Gouvernance et prise de décisions</i></b>	
Le processus décisionnel est transparent, éclairé et inclusif.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurer un suivi des progrès accomplis dans l'atteinte des objectifs en matière de transport</li> <li>• Consulter les intervenants dans la mise en œuvre des projets et des programmes</li> <li>• Garantir une marge de manœuvre dans la prise de mesures et l'adoption de politiques afin que celles-ci puissent refléter l'évolution des intentions et des priorités du Conseil</li> </ul>
<b><i>Changements climatiques</i></b>	
La région s'adapte aux changements climatiques.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se doter de lignes directrices pour la conception et l'exploitation des infrastructures qui s'inspirent des pratiques optimales dans le domaine</li> </ul>
<b><i>Énergie</i></b>	
L'énergie est utilisée efficacement et provient de sources écologiques et renouvelables.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimiser l'utilisation de modes offrant un meilleur rendement énergétique (marche, vélo, transport en commun et covoiturage)</li> <li>• Convertir le réseau principal de transport en commun rapide à la propulsion électrique</li> </ul>

## Pièce 1.2 Contribution du PDT à l'atteinte des objectifs de durabilité énoncés dans le Plan stratégique de la Ville

Objectif de durabilité	Orientations du PDT
<b><i>Interconnexion et mobilité</i></b>	
La marche, le vélo et le transport en commun sont les moyens de transport privilégiés par les résidents.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fournir des installations et des services complets et de haute qualité pour la marche, le vélo et le transport en commun</li> <li>• Utiliser la gestion de la demande en transport et la gestion de l'offre pour rendre plus attrayants les déplacements à pied, en vélo et par transport en commun</li> <li>• Promouvoir le transport actif en tant que composant d'un mode de vie sain</li> </ul>
<b><i>Matières résiduelles et déchets solides</i></b>	
Les volumes de déchets sont réduits au maximum.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adopter des stratégies de gestion des actifs pour diminuer le plus possible les coûts de cycle de vie et ainsi réduire le volume de déchets produits par les activités de construction, d'exploitation et de renouvellement</li> </ul>
<b><i>Eau et eaux usées</i></b>	
Les ressources en eau sont valorisées, préservées et protégées.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reconnaître l'importance des ressources en eau pendant la phase de la planification des infrastructures</li> </ul>
<b><i>Logement</i></b>	
Les logements offerts sont écologiques et de qualité et répondent aux besoins de toute la collectivité.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maximiser les choix de mode de déplacement dans un éventail de quartiers afin de soutenir les choix pour se loger et pour vieillir chez soi</li> </ul>
<b><i>Alimentation et agriculture</i></b>	
Le système alimentaire local est durable et permet à tous les résidents d'avoir accès à une nourriture saine et abordable.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reconnaître le lien qui existe entre le transport durable et d'autres composants d'un mode de vie durable</li> </ul>

## 1.4 Vision des transports

Le Plan directeur des transports d'Ottawa de 2008 exposait une vision des transports qui expliquait les avantages que le système de transport futur devrait apporter aux résidents. Cette vision a été maintenue dans le présent PDT, avec l'ajout de quelques modifications mineures (voir la pièce 1.3). La vision des transports continue de reconnaître que les transports sont un moyen visant une fin, à savoir la protection et l'amélioration de la qualité de vie des résidents. La vision se veut une expression durable des orientations et des résultats que la Ville considère comme essentiels, ce qu'elle souhaite réaliser grâce aux transports et pour quelle raison. Le reste du Plan directeur des transports expose en détail les tenants et aboutissants de projets ou de services dont le but est de concrétiser cette vision.

### Pièce 1.3 Vision des transports

*En 2031, le système de transport d'Ottawa améliorera notre qualité de vie en renforçant la durabilité sociale, environnementale et économique d'une manière responsable et adaptée.*

Élément	Principes
<i>Éléments 1 à 6 : Renforcement de la durabilité sociale, environnementale et économique</i>	
<b>1. Réduire la dépendance à l'automobile</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accorder la priorité au transport en commun afin de répondre à l'augmentation future de la demande en matière de déplacements</li> <li>• Rendre la marche et le cyclisme plus attrayants que l'automobile sur les courts trajets</li> <li>• Favoriser les choix de déplacement durable par des mesures de sensibilisation, de promotion, d'encouragement et de dissuasion</li> <li>• Favoriser la réduction des distances de déplacement et les solutions de rechange professionnelles comme le télétravail</li> </ul>
<b>2. Répondre aux besoins en matière de mobilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Offrir un réseau intégré d'installations et de services multimodaux</li> <li>• Chercher à offrir une norme de service acceptable pour chaque moyen de transport</li> <li>• Équilibrer les besoins en matière de mobilité et d'accessibilité dans les zones de plus grande et de plus faible densité</li> <li>• Équilibrer les besoins des clients du transport en commun, des piétons, des cyclistes et des automobilistes en cas de conflit</li> <li>• Offrir des services et des installations de transport accessibles</li> </ul>

**Pièce 1.3 Vision des transports**

*En 2031, le système de transport d'Ottawa améliorera notre qualité de vie en renforçant la durabilité sociale, environnementale et économique d'une manière responsable et adaptée.*

Élément	Principes
<b>3. Intégrer le transport dans les utilisations du sol</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Créer des collectivités qui sont accessibles par transport actif</li> <li>• Offrir des services de transport en commun rapide et d'autres services de transport en commun de qualité dans les centres et les secteurs d'emploi</li> <li>• Favoriser les aménagements axés sur le transport en commun dans les nœuds et les couloirs de transport en commun</li> <li>• Soutenir la densification aux endroits où le transport en commun, la marche et le cyclisme peuvent être le plus mis en valeur</li> <li>• Favoriser la création d'un centre-ville dynamique en améliorant l'accès au transport en commun, à la marche et au cyclisme</li> <li>• Reconnaître les besoins particuliers en matière de transport des collectivités rurales</li> </ul>
<b>4. Protéger la santé et la sécurité publiques</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accorder la priorité à la sûreté et à la sécurité dans la planification, la conception et l'exploitation des réseaux de transport</li> <li>• Promouvoir la sécurité des marcheurs, des cyclistes et des automobilistes grâce à des mesures de sensibilisation, d'ingénierie et d'application des règlements</li> <li>• Soutenir les modes de vie active et saine en favorisant la marche, le cyclisme et le transport en commun dans les déplacements quotidiens</li> <li>• Limiter les répercussions de la circulation de camions et d'automobiles dans les collectivités</li> <li>• Réduire la pollution atmosphérique occasionnée par ces modes de transport</li> </ul>
<b>5. Protéger l'environnement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limiter le besoin de nouvelles infrastructures grâce à des programmes de gestion de la demande pour les transports</li> <li>• Limiter l'utilisation de l'énergie pour le transport, les émissions de gaz à effet de serre et les autres répercussions sur l'air, l'eau et le sol</li> <li>• Maximiser l'écologisation dans les emprises réservées au transport</li> </ul>
<b>6. Dynamiser l'économie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maximiser l'accès des employés, des clients et des visiteurs aux entreprises et aux institutions</li> <li>• Favoriser le déplacement efficace des marchandises en provenance, à destination et à l'intérieur de la ville</li> <li>• Respecter les objectifs du Conseil en matière de fiscalité</li> </ul>

**Pièce 1.3 Vision des transports**

*En 2031, le système de transport d'Ottawa améliorera notre qualité de vie en renforçant la durabilité sociale, environnementale et économique d'une manière responsable et adaptée.*

Élément	Principes
<i>Éléments 7 à 12 : Responsabilisation et adaptation</i>	
<b>7. Offrir des services rentables</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utiliser au mieux les installations actuelles avant de construire de nouvelles infrastructures</li> <li>• Tenir compte des coûts d'immobilisation et de fonctionnement pour le cycle de vie dans les processus décisionnels</li> <li>• Appuyer le secteur privé dans ses rôles de mise à disposition d'infrastructures et de services</li> </ul>
<b>8. Mesurer le rendement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déterminer les objectifs et les indicateurs en matière de rendement du transport</li> <li>• Mesurer et évaluer régulièrement le rendement</li> <li>• Intégrer les résultats d'évaluation du rendement en adaptant les plans et les stratégies de transport</li> </ul>
<b>9. Protéger l'intérêt public</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser l'intervention du public et les prises de décisions éclairées en rendant compte des activités de transport et des résultats obtenus et en créant des possibilités de dialogue</li> <li>• Consulter les membres du public au moment de la planification des budgets, des programmes et des projets</li> </ul>
<b>10. Assurer un financement adéquat et équitable</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rechercher ou créer des sources de financement stables et prévisibles</li> </ul>
<b>11. Collaborer avec d'autres administrations</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entretenir des rapports avec les gouvernements fédéral et provincial afin d'harmoniser les plans et les politiques et d'obtenir de l'aide financière, législative et réglementaire</li> <li>• Collaborer avec la Commission de la capitale nationale, les ministères des Transports de l'Ontario et du Québec, la Ville de Gatineau et d'autres administrations municipales avoisinantes en vue d'élaborer des solutions équilibrées</li> </ul>
<b>12. Prêcher par l'exemple</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limiter l'utilisation de l'énergie et les répercussions environnementales du parc de véhicules ainsi que des installations, des opérations et des services de transport de la Ville</li> <li>• Favoriser la marche, le cyclisme et l'utilisation du transport en commun par les employés et les visiteurs des installations de la Ville</li> <li>• Constituer des partenariats constructifs avec le secteur privé, les institutions et les organismes communautaires</li> </ul>

La pièce 1.4 résume le soutien que les chapitres 3 à 9 du présent Plan (c.-à-d. ceux qui traitent de principes directeurs et de mesures à venir) accordent aux douze éléments de la vision des transports telle qu'exprimée dans la pièce précédente.

## Pièce 1.4 Chapitres du PDT : Soutien à la vision des transports

Éléments de la vision des transports	Importance du soutien ● Majeur • Mineur						
	Chapitre 3, Créer un environnement bâti favorable	Chapitre 4, Optimiser le potentiel piétonnier	Chapitre 5, Développer une ville propice au cyclisme	Chapitre 6, Transformer le système de transport en commun d'Ottawa	Chapitre 7, Fournir des routes sécuritaires et efficaces	Chapitre 8, Favoriser les choix durables en matière de mobilité	Chapitre 9, Investir de manière responsable
<i>Renforcement de la durabilité sociale, environnementale et économique</i>							
1. Réduire la dépendance à l'automobile	●	●	●	●	•	●	•
2. Répondre aux besoins en matière de mobilité	●	●	●	●	●	●	•
3. Intégrer le transport dans les utilisations du sol	●	●	•	●	●	•	•
4. Protéger la santé et la sécurité publiques	•	●	●	•	●	•	•
5. Protéger l'environnement	•	•	•	•	●	•	•
6. Dynamiser l'économie	•	•	•	•	●	●	•
<i>Responsabilisation et adaptation</i>							
7. Offrir des services rentables	•	•	•	•	●	●	●
8. Mesurer le rendement	•	•	•	•	•	•	●
9. Protéger l'intérêt public	•	•	•	•	•	•	●
10. Assurer un financement adéquat et équitable	•	•	•	•	•	•	●
11. Collaborer avec d'autres administrations	•	•	•	•	●	●	●
12. Prêcher par l'exemple	•	•	•	•	•	●	•

## 1.5 Interprétation et mise à jour du Plan

Le présent plan expose les intentions du Conseil et orientera la prise de décisions quotidiennes relatives au transport. Il sera mis en œuvre par l'entremise de mécanismes tels que :

- des études et des mises à jour de la réglementation sur les droits d'aménagement de même que des budgets annuels ciblant les priorités et les ressources pour un éventail de programmes de transport
- des stratégies et des plans d'action pour chaque programme de transport exposant en détail les initiatives prises, les délais et les besoins en matière de ressources
- des processus d'évaluation environnementale pour obtenir le consentement du gouvernement provincial ou fédéral pour des projets concernant notamment les réseaux de transport en commun rapide, les grands axes routiers et les ponts
- des plans de conception communautaire et des plans d'aménagement axés sur le transport en commun pour des zones désignées dans le Plan officiel
- des lignes directrices telles que celles relatives aux spécifications conceptuelles ou aux procédures opérationnelles

Au fil des ans, les changements touchant les hypothèses sur lesquelles s'appuient les politiques et les mesures décrites dans le présent plan – comme le rythme auquel se déroule l'aménagement résidentiel, commercial et institutionnel ainsi que l'emplacement ou l'ampleur de ces aménagements – peuvent nécessiter l'apport de modifications au Plan et à ses éléments, y compris à la nature des installations et des services de transport et aux calendriers de mise en œuvre y afférent. Il convient de noter que la mise en œuvre progressive des projets d'infrastructure recommandée dans le présent plan est structurée en fonction d'horizons temporels; cependant, c'est la population et les niveaux d'emploi ainsi que les préférences de navetteurs qui déterminent les besoins en matière transport plutôt que simplement le passage du temps. L'horizon temporel indiqué doit donc être considéré comme approximatif et sujet à modification. Parmi les autres facteurs externes susceptibles d'influer sur la mise en œuvre des projets, mentionnons les modifications de l'utilisation des sols ou du réseau de transport de la Ville de Gatineau, les modifications apportées aux installations de transport provinciales ou fédérales, les progrès technologiques, les changements dans les

habitudes de déplacement ou les changements dans le contexte national ou international.

La Ville procédera à la mise à jour du présent Plan lorsqu'elle effectuera un examen du Plan officiel, un exercice exigé par le gouvernement provincial dans les cinq ans suivant l'entrée en vigueur d'un plan officiel ou d'une modification majeure de ce dernier. Entre-temps, les décisions du Conseil sur les questions liées au transport modifieront, remplaceront ou préciseront certaines des intentions du PDT. Le lecteur doit donc consulter le présent plan conjointement avec le registre des décisions subséquentes du Conseil afin de bien comprendre l'état actuel de la politique de la Ville en matière de transports.

## 1.6 Évaluation environnementale

La réglementation en matière d'évaluation environnementale (EE) exige que la Ville recense et atténue les répercussions que peuvent avoir les projets de construction liés aux transports sur tous les aspects de l'environnement. Tous les projets mentionnés dans le PDT sont assujettis à diverses lois et à différents processus d'EE :

- *Loi sur les évaluations environnementales* de l'Ontario (1990)
- Règlement de l'Ontario 231/08 – *Transit Project Assessment Process, 2008*
- *Évaluation environnementale municipale de portée générale de la Municipal Engineers Association* (octobre 2000) (EE de portée générale) telle que modifiée en 2007, en 2011 et en 2013
- *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) (2012)
- Cadre d'harmonisation des EE de la Commission de la capitale nationale (CCN), lequel s'applique aux projets qui touchent aux terrains relevant de la Commission et répond aux exigences de la LCEE et de la politique d'évaluation environnementale de la CCN

La réglementation provinciale exige que le processus d'EE de portée générale soit appliqué aux projets de modification de routes. Tous les projets routiers majeurs peuvent être assujettis à une EE de portée générale ou à une EE distincte si aucune évaluation n'a été effectuée. L'infrastructure de transport en commun est soumise aux dispositions du Règlement 231/08 et, si elle n'est pas exemptée en vertu dudit

règlement, elle doit faire l'objet du processus d'évaluation des projets de transport en commun. Les projets de transport en commun peuvent faire l'objet d'une EE de portée générale si la Ville choisit d'utiliser ce processus et fournit l'avis requis au ministère de l'Environnement de l'Ontario. Cependant, tout projet empiétant sur le territoire domaniale est soumis aux exigences de la LCEE.

La mise à jour du PDT a été effectuée selon le processus du plan directeur des EE municipales de portée générale, répondant ainsi aux exigences des phases I et II de la présente évaluation environnementale pour les routes, qui comprend le recensement des problèmes et des possibilités et le choix de solutions à privilégier. L'annexe A décrit l'état de l'EE pour les projets d'infrastructure routière et de transport en commun rapide recensés. Le PDT et les rapports techniques de fond connexes deviendront les pièces justificatives pour les activités d'EE futures. Les projets qui n'ont pas fait l'objet d'un processus d'évaluation environnementale complet nécessiteront l'exécution de travaux supplémentaires, y compris la consultation du public et des intervenants, avant que les phases de la conception et de la construction puissent aller de l'avant. Comme mentionné à la section 7.7, les processus d'EE futurs renverront à une étude menée conjointement par la Ville et la CCN sur les effets cumulatifs qu'ont les infrastructures de transport sur la Ceinture de verdure.