

## 6. Transformer le système de transport en commun d'Ottawa

Aperçu du chapitre	
Mesures recommandées	
<b>Section 6.1</b>	<b>Agrandir le réseau de transport en commun rapide/réseau prioritaire de transport en commun (TCRPTC)</b>
<i>Mesure 6-1</i>	Mettre en place le réseau TCRPTC abordable d'ici 2031, tout en conservant la possibilité d'implanter le concept de réseau TCRPTC – horizon 2031
<b>Section 6.2</b>	<b>Intégrer le réseau de transport en commun rapide/réseau prioritaire de transport en commun dans la collectivité</b>
<i>Mesure 6-2</i>	Offrir des possibilités pour les piétons et les cyclistes à l'intérieur des couloirs de transport en commun rapide et entre ceux-ci
<i>Mesure 6-3</i>	Soutenir les aménagements de qualité à proximité des stations de transport en commun rapide
<i>Mesure 6-4</i>	Rendre les stations de transport en commun rapide pratiques, agréables et accessibles à tous les usagers, y compris les piétons et les cyclistes
<i>Mesure 6-5</i>	Respecter ou surpasser les lignes directrices et la réglementation municipales, provinciales et fédérales relatives aux personnes handicapées

Le système de transport en commun d'Ottawa affiche un achalandage plus élevé que celui de toute autre ville canadienne de taille similaire. La part des déplacements d'OC Transpo pendant la période de pointe du matin était légèrement supérieure à 22 % en 2011, et le présent plan vise à accroître cette part modale à 26 % d'ici 2031. Pour ce faire, la Ville devra continuer à rendre le transport en commun plus attrayant que l'automobile aux yeux d'un nombre encore plus grand de résidents. Les efforts soutenus visant à améliorer la disponibilité, la fiabilité, la rapidité, l'accessibilité et le confort du service de transport en commun amélioreront l'expérience des usagers de ce service et feront de celui-ci un choix de transport plus viable.

Au cours des cinq dernières années, le Conseil municipal a pris un certain nombre de décisions importantes qui ont ouvert la voie à une transformation sans précédent du réseau de transport en commun d'Ottawa. Le Conseil a approuvé le prolongement de la

Ligne de la Confédération et du réseau de l'O-Train, a acquis des autobus à deux étages, a implanté la carte PRESTO et a octroyé l'accès à de l'information en temps réel sur les usagers – tous ces changements, qui étaient soit amorcés, soit entièrement mis en œuvre en 2013, constituent ensemble un énorme changement positif pour les usagers du transport en commun, et ce, en quelques années seulement. En même temps, OC Transpo a également maintenu un certain nombre de priorités à court terme, y compris les efforts visant à améliorer la sûreté et la sécurité, à obtenir l'engagement des employés, à moderniser les installations de transport en commun, à remplacer le parc de véhicules de Para Transpo, à améliorer l'accessibilité, à renforcer les partenariats communautaires, à augmenter l'efficacité opérationnelle et à améliorer la fiabilité du service.

Dans une perspective de planification, le présent plan couvre deux thèmes majeurs de la transformation à long terme du système de transport en commun d'Ottawa, à savoir l'expansion du réseau de transport en commun rapide et du réseau prioritaire de transport en commun et l'implantation de stations de transport en commun rapide dans des carrefours multimodaux intégrés à la collectivité. Ces sujets sont examinés plus en détail dans les sections suivantes.

### **6.1 Agrandir le réseau de transport en commun rapide/réseau prioritaire de transport en commun**

La réussite de la mise en œuvre d'un réseau de transport en commun rapide/réseau prioritaire de transport en commun (TCRPTC) élargi – qui comprendra le train léger sur rail (TLR), le transport en commun rapide par autobus (TCRA) et les installations de l'O-Train ainsi que les mesures accordant priorité au transport en commun sur la route – est essentielle à l'atteinte des objectifs de la Ville en matière de transport en commun. L'expansion du réseau TCRPTC améliorera de beaucoup la mobilité des résidents et l'attractivité du transport en commun aux yeux de ces derniers. La Ville a élaboré une approche stratégique pour agrandir son réseau TCRPTC afin de répondre aux besoins futurs en matière de transport et se rapprocher de son objectif qui est de réaliser un réseau ultime de TCRPTC (voir la carte 3).

## **Mesure 6-1 : Mettre en place le réseau TCRPTC abordable d'ici 2031, tout en conservant la possibilité d'implanter le concept de réseau TCRPTC – horizon 2031**

**Concept de réseau TCRPTC – horizon 2031.** Le chapitre 2 traite de la croissance prévue des déplacements par transport en commun en période de pointe d'ici 2031; le concept de réseau TCRPTC – horizon 2031 a été élaboré pour répondre à cette demande croissante et offrir un niveau de service qui va attirer les usagers. Le concept de réseau TCRPTC – horizon 2031 (voir la carte 4) comprend plusieurs projets qui sont actuellement approuvés et financés, et les projets qui le composent sont énumérés à l'annexe A. Même si le concept de réseau TCRPTC – horizon 2031 ne peut être appliqué intégralement d'ici 2031, il est important que la Ville protège les terrains qui seront nécessaires à sa mise en œuvre éventuelle, notamment par le transfert de servitudes de couloirs de transport en commun en procédant à l'approbation des demandes d'aménagement ou à l'achat d'emprises ferroviaires excédentaires et de certains couloirs d'installations de service public (p. ex., lignes électriques) lorsqu'ils seront disponibles.

**Réseau TCRPTC abordable.** La Ville reconnaît que les investissements en capital doivent être abordables. C'est pourquoi le présent plan recommande la mise en œuvre d'un sous-ensemble du concept de réseau TCRPTC – horizon 2031, appelé réseau TCRPTC abordable (voir la carte 5), lequel sous-ensemble permettra à la Ville de tirer profit d'un maximum d'avantages du concept de réseau TCRPTC – horizon 2031 (p. ex., gains d'achalandage, possibilités de densification de l'utilisation des sols, économies en coûts d'exploitation), et ce, tout en respectant l'enveloppe budgétaire prévue de la Ville. Les projets du réseau abordable ont été choisis de façon stratégique pour maximiser les gains en nombre d'usagers du transport en commun en fonction des fonds disponibles.

**Mise en œuvre des projets.** Le réseau TCRPTC abordable comprend les projets de TLR, de TCRA et de l'O-Train qui sont énumérés (généralement par ordre décroissant de priorité) ainsi que les coûts d'immobilisation connexes indiqués dans la pièce 6.1 et illustrés sur la carte 5. Il comprend également un certain nombre de projets de mesures accordant la priorité au transport en commun, lesquels sont répertoriés dans le

tableau 6.2 et illustrés sur la carte 5. Au lieu d'échelonner progressivement ces prolongements jusqu'en 2031, un seul projet, nommé Phase 2, est proposé pour déployer le réseau de TLR vers l'ouest, le sud et l'est jusqu'à Orléans et permettre des économies d'exploitation bien avant le calendrier proposé dans le PDT de 2008.

La priorisation des projets de transport en commun rapide découle d'un exercice complexe dans le cadre duquel on a examiné chaque projet en fonction de facteurs tels que les gains d'achalandage, les possibilités de densification de l'utilisation des sols, la réduction de la congestion et les économies en coûts d'exploitation. Il convient de noter que plusieurs projets mentionnés pour le réseau TCRPTC abordable ont pour but de desservir des collectivités en pleine croissance. Si ces collectivités ne se développent pas au rythme prévu, certains de ces projets pourront être réalisés plus tard. Par contre, si les collectivités se développent plus rapidement, certains projets pourront être réalisés plus tôt. Un suivi continu des mesures de rendement décrivant les niveaux de service du transport en commun dans les couloirs principaux, décrit à la section 7.1, pourrait également permettre l'établissement de nouveaux besoins qui justifient l'apport d'ajustements à l'ordre de priorité proposé. Les mises à jour futures du Plan directeur des transports permettront d'examiner et de confirmer l'ordre de priorité des projets.

Pendant la mise en place des couloirs de transport en commun rapide, la Ville fournira dès que possible des éléments de service de transport en commun améliorés. Ceux-ci peuvent prendre la forme de voies de transport en commun de surface avec fréquence accrue, accompagnés de mesures accordant la priorité au transport en commun. Même si la Ville se réserve la possibilité d'installer des ouvrages étagés à tous les éléments du réseau de transport en commun rapide (c.-à-d. aux intersections où les couloirs de transport en commun rapide croisent des rues ou des passages pour piétons aux stations de transport en commun rapide), lorsque cela est possible, il reportera les coûts de l'étagement en adoptant des mesures qui, tout en accordant la priorité au transport en commun, réduisent les délais et améliorent la fiabilité du service en l'isolant de la circulation mixte. La section 1.6 traite des exigences en matière d'évaluation environnementale pour les nouvelles infrastructures du réseau TCRPTC, tandis que la section 7.7 précise les objectifs en matière d'effets environnementaux et les mesures visant à limiter ces effets.

**Mesures accordant la priorité au transport en commun.** La majorité des services de transport en commun d'Ottawa sont offerts sur les routes, où la congestion de la circulation augmente les retards et réduit la fiabilité et l'efficacité de ces services. Les mesures qui accordent la priorité au transport en commun peuvent renforcer la compétitivité du service en réduisant la durée des déplacements et en améliorant la fiabilité du service, tout en permettant d'offrir plus de service avec les mêmes ressources. Ces mesures (p. ex., voies réservées aux autobus, signaux de priorité pour le transport en commun, sauts de file d'attente pour les autobus, aménagement particulier des arrêts d'autobus et techniques de gestion de la circulation comme la réinsertion dans la file d'attente) ont pour but d'éliminer les retards dans le service de transport en commun causés par la congestion et de limiter les retards causés par les feux de signalisation. En dotant les couloirs routiers d'un ensemble coordonné de mesures accordant la priorité au transport en commun, il est possible d'améliorer considérablement la qualité du service dispensé aux usagers sans devoir supporter les coûts d'un couloir de transport en commun rapide entièrement étagé. En plus des couloirs prioritaires de transport en commun prévus pour le réseau TCRPTC, des mesures accordant la priorité au transport en commun peuvent être mises en œuvre à d'autres points du réseau de transport en commun, comme aux intersections près des stations de transport en commun rapide ou aux intersections des routes et des couloirs de TCRA au niveau de la chaussée.

À certains endroits, des mesures accordant la priorité au transport en commun peuvent être introduites sans qu'elles causent d'effets notables sur les autres usagers de la route, bien que dans nombre d'autres cas (p. ex., couloirs artériels achalandés et autres routes ayant des emprises limitées), elles entraîneront une diminution du niveau de service pour les autres usagers de la route. Par exemple, l'introduction d'un feu vert réservé aux autobus dans les feux de signalisation peut réduire la durée du feu vert pour les autres usagers et réduire la capacité disponible pour les autres modes. La Ville s'efforcera de recenser et d'atténuer ces effets; l'éducation et la promotion sont des outils importants à cet égard, car elles peuvent contribuer à sensibiliser le public et à créer une attitude positive à l'égard de ces mesures.

**Pièce 6.1 Projets de réseau prioritaire de transport en commun/réseau de transport en commun rapide abordable – horizon 2031 – TLR, TCRA et O-Train**

Type	Projet	Description
<i>En cours de construction ou financement assuré</i>		
TLR	Ligne de la Confédération	Conversion du Transitway au train léger sur rail de la station Tunney's Pasture à la station Blair
<b>2014-2031</b>		
TCRA	Transitway Ouest : station Bayshore jusqu'à l'ouest de la promenade Moodie	Prolongement du Transitway pour éviter la congestion sur l'autoroute 417
TLR/ O-Train	O-Train : station Greenboro jusqu'à station Bowesville/Riverside-Sud	Prolongement de l'O-Train de la station Greenboro au chemin Bowesville, y compris les nouvelles stations à Gladstone, à Walkley, à South Keys et à Leitrim
	TLR Ouest (1) : station Tunney's Pasture jusqu'à la station Baseline	Prolongement de la ligne du TLR en construction du terminus ouest, à la station Tunney's Pasture, jusqu'à la station Baseline
	TLR Ouest (2) : station Lincoln Fields jusqu'à la station Bayshore	Prolongement de la ligne du TLR Ouest pour joindre le Transitway Ouest (à Bayshore) et prolongement de la Phase 2 du TLR Ouest (jusqu'à Lincoln Fields)
	TLR Est : station Blair jusqu'à la station Place d'Orléans	Prolongement de la ligne du TRL en construction du terminus est (station Blair) jusqu'à la station Place d'Orléans
TCRA (au niveau de la chaussée)	Couloir de transport en commun Baseline : station Baseline jusqu'à la station Heron	Nouveau couloir de TCRA dans l'emprise routière avec intersections au niveau de la chaussée reliant les tronçons sud-ouest et sud-est du Transitway
TCRA	Transitway Ouest : chemin March jusqu'à la station Terry-Fox	Nouveau segment du Transitway pour éviter la congestion sur l'autoroute 417
TCRA (au niveau de la chaussée)	Transitway Kanata-Nord : chemin Corkstown jusqu'au chemin Solandt	Nouveau couloir de TCRA suivant le chemin March reliant le Transitway Ouest avec le pôle d'emploi de Kanata-Nord
<b>Coûts totaux des infrastructures (en dollars de 2013)</b>		<b>2 267 M\$</b>

**Pièce 6.2 Projets de réseau prioritaire de transport en commun/réseau de transport en commun rapide abordable – horizon 2031 – Priorité au transport en commun**

<b>Projet</b>	<b>Limites</b>	<b>Description</b>
Promenade de l'Aéroport	Chemin Hunt Club jusqu'à l'Aéroport international MacDonald-Cartier	Voies réservées aux autobus en période de pointe grâce au projet d'élargissement de la route
Rue Bank	Station Billings Bridge jusqu'à la rue Wellington	Priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun à certaines intersections
Chemin Baseline	Station Baseline jusqu'à la station Bayshore	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun à certaines intersections
Rocade de Blackburn Hamlet/boulevard Brian-Coburn	Chemin Innes (Ouest) jusqu'au chemin Tenth Line	Voies réservées aux autobus en période de pointe grâce à de nouveaux projets routiers et à la réaffectation des voies
Avenue Beechwood/chemin Hemlock	Boulevard St-Laurent jusqu'à la promenade Vanier	Priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun à certaines intersections
Avenue Carling (1)	Station Lincoln Fields jusqu'à la station Carling de l'O-Train	Voies réservées aux autobus en période de pointe grâce à la réaffectation de voies de circulation
Avenue Carling (2)	Station Carling de l'O-Train jusqu'à l'avenue Bronson	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun à certaines intersections
Avenue Carling/chemin Richmond	Station Bayshore jusqu'à Lincoln Fields	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun à certaines intersections
Chapman Mills/Strandherd/Earl-Armstrong	Station du Centre Barrhaven jusqu'à la station de Bowesville/Riverside-Sud	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun à certaines intersections
Chemin Eagleson	Chemin Hazeldean jusqu'à l'autoroute 417	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun à certaines intersections
Rue Elgin	Avenue Gladstone jusqu'à Wellington	Priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun à certaines intersections

**Pièce 6.2 Projets de réseau prioritaire de transport en commun/réseau de transport en commun rapide abordable – horizon 2031 – Priorité au transport en commun**

Projet	Limites	Description
Avenue Fisher/ avenue Holland	Promenade Prince of Wales jusqu'à la Ligne de la Confédération	Priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun à certaines intersections
Avenue Gladstone	Station Gladstone de l'O-Train jusqu'à Elgin	Priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun à certaines intersections
Chemin Hazeldean	Rue Stittsville Main jusqu'au chemin Eagleson	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun à certaines intersections
Chemin Hemlock/ chemin Codd's	Boulevard St-Laurent jusqu'au chemin de Montréal	Voies réservées aux autobus en période de pointe grâce à de nouvelles voies
Chemin Hunt Club	Chemin Albion jusqu'à la promenade Uplands	Voies réservées aux autobus en période de pointe grâce à de nouvelles voies
Innes/Blair	Station Millennium jusqu'à la station Blair	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun à certaines intersections
Boulevard Jeanne-d'Arc	Chemin Innes jusqu'à la station Jeanne-d'Arc	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun à certaines intersections
Chemin March	Chemin Corkstown jusqu'au chemin Solandt	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun à certaines intersections
Chemin Merivale	Chemin Baseline jusqu'à l'avenue Carling	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun à certaines intersections
Chemin de Montréal/ chemin Blair	Station Blair jusqu'à la station Rideau	Prolongement des heures réservées aux autobus sur les voies prioritaires actuelles et sur les nouvelles voies exclusives à l'est de St-Laurent
Rue Murray/rue Saint-Patrick/rue Dalhousie	Rue Rideau jusqu'à la promenade Vanier	Priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun à certaines intersections

**Pièce 6.2 Projets de réseau prioritaire de transport en commun/réseau de transport en commun rapide abordable – horizon 2031 – Priorité au transport en commun**

Projet	Limites	Description
Boulevard Orléans	Jeanne-d'Arc jusqu'à la station du boulevard Orléans	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun à certaines intersections
Chemin Richmond/ rue Wellington O./ rue Somerset	Avenue Woodroffe jusqu'à la rue Bank	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun à certaines intersections
Chemin Robertson/ chemin Richmond	Rue Eagleson jusqu'au chemin Baseline	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun à certaines intersections
Boulevard St-Laurent	Chemin de Montréal jusqu'au chemin Innes	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun à certaines intersections
Artère nord-sud à Stittsville	Chemin Palladium jusqu'au chemin Fernbank	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun à certaines intersections
Chemin Tenth Line	Boulevard Charlemagne jusqu'à la route 174	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun à certaines intersections
<b>Coûts totaux des infrastructures (en dollars de 2013)</b>		<b>199 M\$</b>

**6.2 Intégrer le réseau de transport en commun rapide/réseau prioritaire de transport en commun dans la collectivité**

**Mesure 6-2 : Offrir des possibilités pour les piétons et les cyclistes à l'intérieur des couloirs de transport en commun rapide et entre ceux-ci**

**Sentiers et passages.** La mise en œuvre des couloirs de transport en commun rapide peut présenter à la fois des avantages et des inconvénients pour les piétons et les

cyclistes. Pour tirer parti des couloirs de transport en commun rapide longs, linéaires et séparés des routes très achalandées, la Ville envisage d'aménager des sentiers polyvalents à l'intérieur ou à proximité de ces couloirs lorsque les contraintes physiques le permettent. La Ville a pour objectif de construire ces voies dans le cadre des projets de transport en commun rapide. En outre, les stations de transport en commun rapide devront être conçues pour assurer la connectivité aux sentiers se trouvant à proximité. La Ville envisage également d'effectuer des aménagements étagés pour les piétons et les cyclistes afin que ceux-ci puissent traverser les couloirs de transport en commun rapide lorsque les contraintes physiques le permettent, en tenant compte de la nature de la demande et de l'existence d'autres solutions de passage.

---

### **Mesure 6-3 : Soutenir les aménagements de qualité à proximité des stations de transport en commun rapide**

**Densification.** La densification des aménagements à proximité des stations de transport en commun rapide représente la meilleure façon d'attirer le plus d'usagers potentiels possible à distance de marche de services de haute qualité. Les densités liées à l'emploi, à l'éducation et aux commerces sont plus fiables pour garantir un nombre d'usagers que la densité résidentielle, bien qu'elles soient toutes bénéfiques à cet égard. Les politiques de la Ville en matière d'utilisation des sols, telles qu'exposées dans le Plan officiel et résumées au chapitre 3, font état de stratégies pour favoriser l'intégration de locaux à bureaux et commerciaux à certaines stations de transport en commun rapide. Le Plan officiel énonce aussi des cibles et des objectifs en matière de densité pour des secteurs clés, lesquels objectifs comprennent l'aménagement de nombreuses stations de transport en commun rapide.

**Conception.** La qualité de l'environnement bâti autour des stations est également un facteur essentiel pour les usagers du transport en commun en provenance ou en direction d'habitations, de lieux de travail, d'écoles, de magasins et d'autres lieux avoisinants. Le recours à de bonnes pratiques de conception et de planification peut contribuer à faire en sorte que les usagers pourront se rendre à la station sans problème d'accès ou autres, en toute sécurité et de façon agréable. La Ville s'efforcera de réduire les répercussions du stationnement en surface sur les voies piétonnières à proximité des stations, comme indiqué au chapitre 3.

## **Mesure 6-4 : Rendre les stations de transport en commun rapide pratiques, agréables et accessibles à tous les usagers, y compris les piétons et les cyclistes**

**Accès à pied et en vélo.** La qualité de l'accès aux piétons et aux cyclistes est primordiale à toutes les stations de transport en commun rapide, particulièrement à celles se trouvant à proximité d'importants aménagements. La Ville profitera, seule ou en partenariat avec des promoteurs et des propriétaires fonciers, des occasions de fournir et d'améliorer les liaisons piétonnières et cyclables entre les stations de transport en commun rapide et les aménagements adjacents. La Ville va limiter les distances de passage pour piétons aux intersections que doivent traverser les usagers du transport en commun. Elle s'efforcera aussi d'augmenter la quantité et la sécurité d'aires de stationnement pour vélos aux stations de transport en commun rapide ainsi que la protection contre les intempéries offerte par ces installations. Les sections 4.1 et 5.2 du présent plan traitent également de ces mesures importantes.

**Commodités pour les usagers.** Les stations de transport en commun rapide accueillent un nombre important d'usagers, et ceux-ci passent du temps à attendre l'autobus ou le train. L'expérience des usagers dans toutes les stations doit être aussi confortable, sécuritaire et pratique que possible; c'est pourquoi les stations de transfert fortement achalandées (telles que celles situées aux extrémités des lignes de l'O-Train et du train léger sur rail) doivent offrir un niveau de confort et de commodité supérieur. Parmi les mesures d'intérêt, mentionnons la protection contre les éléments, la présence de sièges, de dispositifs de chauffage et de panneaux de signalisation, l'accessibilité pour les personnes handicapées, la surveillance naturelle pour assurer la sécurité des usagers et les possibilités de commerces de services et de produits de consommation courante. La Ville prendra également des mesures pour faciliter les transferts des usagers du transport en commun qui utilisent d'autres modes de transport (en plus de marche et du vélo, comme mentionné précédemment) grâce à des fonctionnalités telles que l'accès téléphonique direct aux compagnies de taxis, les aires d'embarquement pour les taxis, les aires d'embarquement et de débarquement pour usagers et les liens avec les trains et les autobus régionaux et interurbains.

**Parcs-o-bus.** Les parcs-o-bus constituent une caractéristique importante de certaines stations de transport en commun rapide. Ils sont utilisés par les usagers qui vivent dans les zones urbaines et qui utilisent leur voiture pour diverses obligations en cours de route (p. ex., passer à la garderie, faire des emplettes ou aller à des rendez-vous) avant de se rendre aux stations de transport en commun ainsi que les usagers qui habitent dans les zones rurales. La Ville va construire ou agrandir plusieurs parcs-o-bus dans le cadre des projets de réseau prioritaire de transport en commun/réseau de transport en commun rapide abordable – horizon 2031 (voir la carte 5). Les nouveaux parcs-o-bus inciteront les navetteurs à utiliser le transport en commun à partir des limites de la zone urbaine ou des limites extérieures de la Ceinture de verdure, limitant ainsi les déplacements en automobile à travers la Ceinture de verdure et vers le centre d'Ottawa. Les parcs-o-bus seront conçus de façon à offrir des liens sécuritaires, pratiques et agréables aux piétons et aux cyclistes qui les traversent ainsi qu'aux résidents des collectivités adjacentes.

**Terminus interurbains.** Les deux stations de VIA Rail (chemins Tremblay et Fallowfield) partagent toutes deux le même emplacement que les stations du Transitway; la station du chemin Tremblay fait actuellement l'objet de travaux de modernisation pour le train dans le cadre du projet de la Ligne de la Confédération. L'Aéroport international Macdonald-Cartier est présentement desservi par une ligne d'autobus du Transitway et pourrait également l'être par le train léger sur rail dans le cadre des projets liés au réseau de transport en commun rapide/réseau prioritaire de transport en commun – Concept du réseau – horizon 2031 (voir la carte 4) et par un service d'autobus amélioré dans le cadre des projets du réseau abordable (voir la carte 5). Seul le terminus d'autobus Greyhound, sur la rue Catherine au centre-ville, n'est pas desservi par le service d'autobus du réseau de transport en commun rapide. Si le terminus doit être déplacé, la Ville préférerait qu'il soit situé dans une station du réseau de transport en commun rapide, lorsque les tronçons du réseau de TLR seront achevés et mis en service.

Bien qu'il n'y ait aucun plan officiel concernant la mise en place d'un train rapide dans le couloir Québec-Windsor, un éventuel service de ce genre devrait desservir Ottawa. Les stations d'Ottawa devraient être reliées au réseau de transport en commun rapide, à condition que cet usage soit compatible avec les usages adjacents et que les distances de recul prescrites soient respectées.

## **Mesure 6-5 : Respecter ou surpasser les lignes directrices et la réglementation municipales, provinciales et fédérales relatives aux personnes handicapées**

**Accessibilité.** Pendant la durée de ce plan, on assistera à une augmentation de la demande pour des services de transport en commun accessibles étant donné que la population d'aînés à Ottawa continue de croître et que les progrès de la médecine permettent à de plus en plus de personnes handicapées de mener une vie tout à fait autonome. Toutes les stations du Transitway, de l'O-Train et de la Ligne de la Confédération ont été conçues pour limiter le plus possible les obstacles et tous les autobus, qui sont du type à plancher bas, peuvent transporter des usagers qui utilisent des aides à la mobilité, comme des fauteuils roulants.

Un objectif stratégique important du service de transport en commun d'Ottawa est de continuer à offrir aux résidents et aux visiteurs qui ont un handicap temporaire ou permanent un accès complet à des services de transport en commun grâce à des services spécialisés (Para Transpo) et à des services classiques sans obstacles qui respectent ou surpassent les lignes directrices et les exigences réglementaires.