

## ANNEXE C – Glossaire

**Abordable** : pris dans le contexte de la révision du Plan directeur de 2013, indique qu'il existe, sur la base d'une hypothèse prudente, un financement suffisant pour assurer la prestation du service et mettre en place l'infrastructure connexe à partir des sources existantes.

**Accès facile** : caractéristique de conception qui permet de faciliter les déplacements des personnes handicapées.

**Ceinture de verdure** : zone d'espace vert d'une superficie de 200 kilomètres carrés appartenant d'ordinaire à la Commission de la capitale nationale qui sépare les secteurs urbains plus anciens de la Ville des banlieues plus récentes et des régions rurales.

**Couloirs prioritaires de transport en commun** : couloirs dans lesquels un ensemble de mesures préférentielles donnent la priorité aux véhicules de transport en commun. Ces mesures peuvent comprendre des voies réservées au transport en commun durant la période de pointe, de courts segments de voie réservée, des sauts de files d'attente et une priorité aux carrefours équipés de feux.

**Covoiturage** : utilisation d'un véhicule à moteur par au moins deux personnes pour effectuer un déplacement qu'elles effectueraient autrement seules.

**Covoiturage** : utilisation d'un véhicule par au moins deux personnes pour effectuer un déplacement qu'elles effectueraient autrement seules.

**Déplacement/personne** : déplacement effectué par une personne avec n'importe quel mode de transport.

**Évaluation du rendement** : suivi d'indicateurs permettant d'avoir une bonne compréhension des conditions, des mesures et des répercussions touchant l'atteinte des principaux objectifs.

**Évaluation environnementale** : processus de planification prescrit par des lois provinciales et fédérales qui exige la définition et l'atténuation systématiques des effets des projets de transport sur toutes les facettes du milieu environnemental.

**Gestion de la circulation locale** : méthodes et techniques visant à préserver la qualité de vie des quartiers, en atténuant les effets nuisibles de la circulation des véhicules, y

compris la vitesse et les débits excessifs, la conduite agressive et la présence de conditions défavorables pour la marche et le cyclisme.

**Gestion de la demande en transport (GDT)** : ensemble de stratégies visant à inciter les gens à réduire le nombre de leurs déplacements, à utiliser plus souvent d'autres modes de transport que l'automobile, à se déplacer en dehors des périodes de pointe et à diminuer la longueur de leurs déplacements.

**Gestion des biens** : mécanismes qui permettent de préserver l'intégrité matérielle de l'infrastructure par la gestion de celle-ci et par l'établissement d'un calendrier optimal de réinvestissement et de renouvellement.

**Gestion du système de transport (GST)** : ensemble de stratégies visant à optimiser la capacité de transport de personnes et l'efficacité du système routier grâce à des mesures opérationnelles et à des modifications ciblées de l'infrastructure qui seront avantageuses pour tous les modes de transport.

**Heure de pointe** : heure à laquelle la demande en déplacements/personne est la plus élevée pendant une période de pointe donnée.

**Ligne-écran** : limite imaginaire tracée en travers de grandes infrastructures de transport dans un couloir, suivant habituellement un tracé, comme celui d'une rivière ou d'une voie ferrée, le long duquel les points d'intersection sont limités.

**Mesures accordant la priorité au transport en commun** : stratégies visant à accroître les vitesses d'exploitation du transport en commun et la fiabilité de la durée des trajets dans la circulation mixte comparativement aux déplacements en voiture, comme la priorité aux carrefours équipés de feux et les sauts de files d'attente.

**Niveau de service** : indicateurs de la qualité des conditions fonctionnelles qui peuvent s'appliquer au vélo, à la marche, au transport en commun et aux déplacements en voiture.

**OC Transpo** : nom du système de transport en commun de la Ville.

**O-Train** : nom de la composante ferroviaire actuelle du système de transport en commun de la Ville.

**Para Transpo** : nom du service de transport adapté à la porte offert aux personnes handicapées.

**Parc de stationnement pour le covoiturage** : lieu où les personnes qui font du covoiturage peuvent laisser leur automobile et partager un autre véhicule. Ces stationnements sont généralement situés à la limite ou à l'extérieur de la zone urbaine.

**Parc-o-bus** : terrains de stationnement, généralement situés aux stations de transport en commun rapide, où les automobilistes peuvent garer leur automobile et utiliser le transport en commun.

**Part modale** : pourcentage de déplacements/personne pour chaque mode de transport (p. ex., marche) par rapport au nombre total de déplacements/personne pour l'ensemble des modes.

**Période de pointe** : période du matin et de l'après-midi en semaine, généralement d'une durée de deux heures et demie, où la demande en déplacements/personne est la plus élevée de la journée.

**Redevances d'aménagement** : frais imposés par la Ville d'Ottawa pour tout nouvel aménagement à titre de contribution au financement de la construction d'infrastructure rendue nécessaire par la croissance.

**Rues Complètes** : le concept de « rues complètes » correspond à celui d'un réseau de transport qui fonctionne pour tous en équilibrant les multiples rôles des routes et en garantissant l'obtention des meilleurs résultats possible pour ce qui est de sa gestion en tant que ressource publique. Il constitue un cadre qui garantit que les besoins des usagers – piétons, cyclistes, usagers du transport en commun et automobilistes – sont pris en compte comme il convient lors du design, de la construction, de l'entretien et de l'utilisation des voies publiques. Les fonctions varient d'une rue à l'autre et le principe fondamental des rues complètes peut être employé pour que les rues de la ville offrent sécurité, confort et commodité à tous les usagers, qu'ils soient âgés, handicapés ou non.

**Sentiers polyvalents** : sentiers hors route pour le cyclisme, la marche et d'autres modes de transport, comme le patin à roues alignées. Les sentiers sont utilisés à des fins récréatives et utilitaires.

**Stratégie de gestion de la croissance** : stratégie globale qui établit les objectifs à long terme pour l'aménagement matériel, social et économique d'Ottawa et les mesures à prendre pour atteindre ces objectifs.

**Système d'itinéraires pour les poids lourds** : réseau de tronçons routiers désignés, construits pour être utilisés par les camions lourds et pour supporter leur poids.

**Train léger sur rail (TLR)** : technologie de transport en commun sur rail pouvant être exploitée dans divers environnements, allant des emprises réservées aux rues publiques à circulation mixte, au moyen de véhicules uniques ou d'ensembles de véhicules.

**Transitway** : infrastructure du transport en commun rapide constituée d'une route réservée aux autobus et aux autres véhicules autorisés.

**Transport en commun rapide par autobus (TCRA)** : service de transport en commun par autobus rapide, fréquent et avec peu d'arrêts. Les véhicules circulent en site propre ou ont priorité dans les couloirs partagés avec d'autres véhicules.

**Transport en commun rapide** : service de transport en commun rapide, fréquent et à grande capacité. Les autobus ou les trains peuvent circuler sur des voies réservées ou dans des couloirs partagés, mais sans être ralentis par la circulation mixte.

**Vision du transport** : conception d'un futur système de transport souhaitable et ses avantages pour les résidents.

**Voie réservée au covoiturage** : voie de circulation réservée au covoiturage (c.-à-d. les véhicules qui satisfont aux critères de base relatifs au nombre d'occupants, généralement deux ou trois personnes) et aux autobus, qui peut accueillir la circulation mixte à certaines heures, ou certaines journées, et qui peut également être utilisée par d'autres véhicules comme les taxis et les vélos.

**Voie réservée aux autobus** : voie de circulation réservée aux véhicules de transport en commun, qui peut accueillir la circulation mixte à certaines heures, ou certaines journées, et qui peut également être utilisée par d'autres véhicules comme les voitures de covoiturage, les taxis et les vélos.

**Zone centrale** : zone définie dans le Plan officiel de la Ville et qui comprend les plaines LeBreton, la colline du Parlement et le quartier des affaires situé immédiatement au sud ainsi que les secteurs voisins du Centre Rideau et du marché By.

**Zone intérieure** : secteur de la Ville délimité par la rivière des Outaouais, la voie de l'O-Train et la rivière Rideau.

**Zone urbaine** : zone définie dans le Plan officiel de la Ville d'Ottawa comme la région urbaine qui comprend tous les terrains à l'intérieur de la Ceinture de verdure, la Ceinture elle-même et les trois communautés urbaines qui l'encerclent.