

# Plan directeur des transports



Novembre 2013



Une collectivité viable à Ottawa - horizon 2031



**ottawa.ca**  
Services municipaux **3-1-1**  
613-580-2400  
ATS 613-580-2401  
@ottawaville

## Table des matières

<b>1. INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
1.1 Contenu du Plan .....	2
1.2 Thèmes clés pour la mise à jour de 2013 .....	4
1.3 Une collectivité viable à Ottawa – horizon 2031.....	6
1.4 Vision des transports .....	9
1.5 Interprétation et mise à jour du Plan.....	13
1.6 Évaluation environnementale .....	14
<b>2. LES TRANSPORTS À OTTAWA – AUJOURD’HUI ET DEMAIN .....</b>	<b>16</b>
2.1 Aperçu du réseau de transport.....	16
2.2 Déplacements – Principales tendances et influences.....	18
2.3 Population et emploi en 2031 .....	25
2.4 Demande pour le transport en 2031 .....	27
<b>3. CRÉER UN ENVIRONNEMENT BÂTI FAVORABLE .....</b>	<b>36</b>
3.1 Utiliser les processus de planification pour soutenir des choix durables ....	37
3.2 Favoriser les aménagements qui soutiennent le transport en commun de qualité supérieure.....	39
<b>4. OPTIMISER LE POTENTIEL PIÉTONNIER.....</b>	<b>41</b>
4.1 Construire un réseau piétonnier continu et bien relié.....	43
4.2 Créer un environnement propice à la marche.....	45
4.3 Améliorer la sécurité des piétons et la promotion de la marche.....	48
<b>5. DÉVELOPPER UNE VILLE PROPICE AU CYCLISME .....</b>	<b>51</b>
5.1 Construire et entretenir un réseau d’installations cyclables de qualité .....	53
5.2 Offrir des installations de fin de parcours et des liens intermodaux attrayants .....	59
5.3 Améliorer la sécurité et la promotion du cyclisme .....	61

<b>6.</b>	<b>TRANSFORMER LE SYSTÈME DE TRANSPORT EN COMMUN D'OTTAWA .</b>	<b>64</b>
6.1	Agrandir le réseau de transport en commun rapide/réseau prioritaire de transport en commun .....	65
6.2	Intégrer le réseau de transport en commun rapide/réseau prioritaire de transport en commun dans la collectivité .....	72
<b>7.</b>	<b>FOURNIR DES ROUTES SÉCURITAIRES ET EFFICACES .....</b>	<b>77</b>
7.1	Concevoir et construire des rues complètes .....	78
7.2	Modifier stratégiquement le réseau routier .....	83
7.3	Maximiser l'efficacité du réseau routier.....	91
7.4	Maximiser la sécurité du réseau routier pour tous les usagers .....	94
7.5	Favoriser un transport efficace des biens.....	96
7.6	Protéger les quartiers contre les effets négatifs.....	98
7.7	Limiter les effets environnementaux.....	99
<b>8.</b>	<b>FAVORISER LES CHOIX DURABLES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ.....</b>	<b>103</b>
8.1	Offrir des mesures d'encouragement, de promotion et de sensibilisation .	104
8.2	Rendre le covoiturage plus attrayant.....	106
8.3	Améliorer les services et les aires de stationnement de la Ville .....	110
<b>9.</b>	<b>INVESTIR DE MANIÈRE RESPONSABLE.....</b>	<b>113</b>
9.1	Respecter les limites de l'abordabilité.....	113
9.2	Réduire les coûts du cycle de vie .....	116
9.3	Mesurer le rendement du système de transport .....	119

## Annexes

<b>ANNEXE A – PROJETS RELATIFS AU RÉSEAU ROUTIER, AU RÉSEAU PRIORITAIRE DE TRANSPORT EN COMMUN ET DE TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE.....</b>	<b>121</b>
<b>ANNEXE B – CARTES .....</b>	<b>144</b>
Carte 1 : Plan du réseau urbain de pistes cyclables principales .....	145
Carte 2 : Plan du réseau rural de pistes cyclables principales (avec routes d'entrée panoramiques) .....	146
Carte 3 : Réseau de transport en commun rapide et réseau prioritaire de transport en commun – Réseau ultime.....	147
Carte 4 : Réseau de transport en commun rapide et réseau prioritaire de transport en commun – Concept du réseau – horizon 2031 .....	148
Carte 5 : Réseau de transport en commun rapide et réseau prioritaire de transport en commun – Réseau abordable – horizon 2031 .....	149
Carte 6 : Réseau routier – Urbain.....	150
Carte 7 : Zone centrale/réseau routier de l'hypercentre .....	151
Carte 8 : Réseau routier rural.....	152
Carte 9 : Réseau routier – Villages choisis .....	153
Carte 10 : Réseau routier – Concept du réseau – horizon 2031 .....	154
Carte 11 : Réseau routier – Réseau abordable – horizon 2031 .....	155
<b>ANNEXE C – GLOSSAIRE.....</b>	<b>156</b>

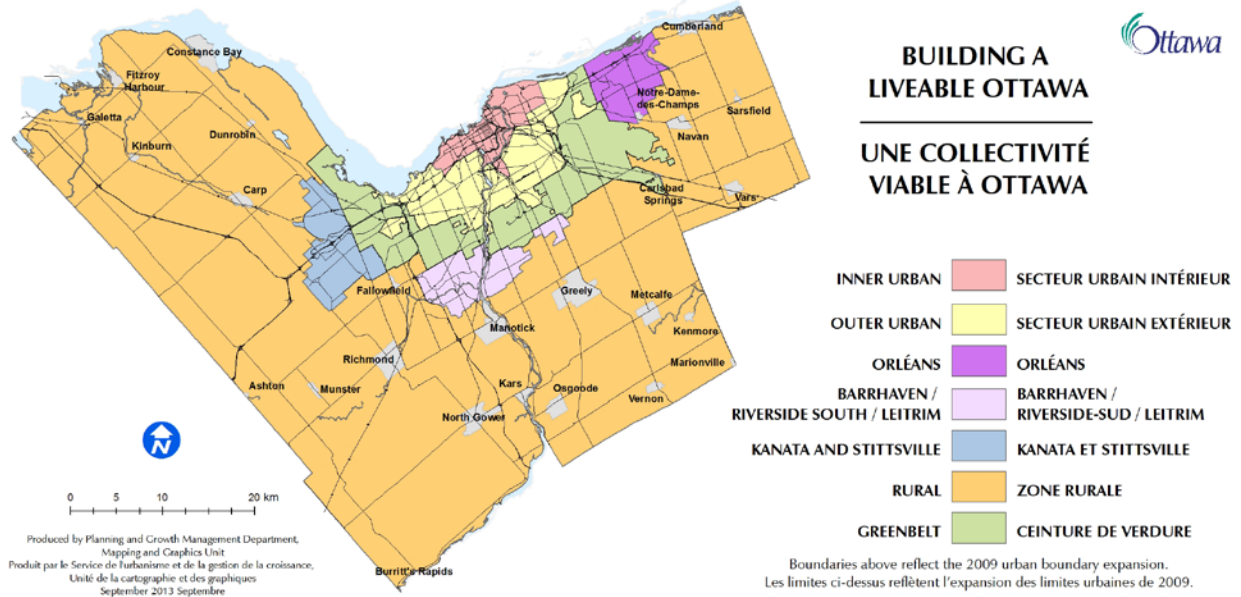


## 1. Introduction

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** : Répertoire 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**

<b>Objectif de durabilité</b>	<b>Orientations du PDT</b>
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.

## 2. Les transports à Ottawa – Aujourd’hui et demain

### 2.1 Aperçu du réseau de transport

**La ville.** La ville d’Ottawa est la plus grande municipalité de la région de la capitale nationale (RCN). Les zones urbaines couvrent 10 % de ses 2 760 km<sup>2</sup>, le reste étant constitué de zones rurales composées de villages, de terres agricoles, de forêts, de zones humides et de vallées. Ottawa comptait environ 923 000 habitants en 2011, tandis que la ville de Gatineau et les zones rurales qui l’entourent, de l’autre côté de la rivière des Outaouais, au Québec, présentent une population de 314 500 habitants. La RCN est la quatrième zone métropolitaine la plus peuplée au Canada, après Toronto, Montréal et Vancouver.

**Paliers de compétence.** Le réseau de transport d’Ottawa relève de trois administrations gouvernementales qui ont chacune leurs propres intérêts en ce qui concerne la planification, la conception, la construction et l’entretien des installations qui leur appartiennent. La majeure partie des réseaux (routes, transport en commun et sentiers) appartiennent à la Ville et sont gérés par celle-ci, mais les principales autoroutes interurbaines (autoroutes 416, 417 et 7) sont sous la responsabilité du gouvernement provincial, tandis que les routes et les sentiers polyvalents de la CCN ainsi que les cinq ponts interprovinciaux relèvent de la compétence du gouvernement fédéral. La ville est également desservie par une industrie du taxi, un aéroport international, trois aéroports généraux, deux gares de services ferroviaires aux voyageurs, un terminus d’autobus interurbain, deux traversiers et une gare de transport ferroviaire de marchandises.

**Caractéristiques du réseau de transport.** La Ville est responsable d’un réseau de transport multimodal offrant des installations et des services pour la marche, le cyclisme, le transport en commun, la circulation automobile et le stationnement et constitué :

- d’environ 6 000 km de routes, à savoir 1 400 km d’artères et 4 600 km de routes collectrices, de rues locales et d’autoroute (une)
- d’environ 1 890 km de trottoirs et 340 km de voies cyclables sur route

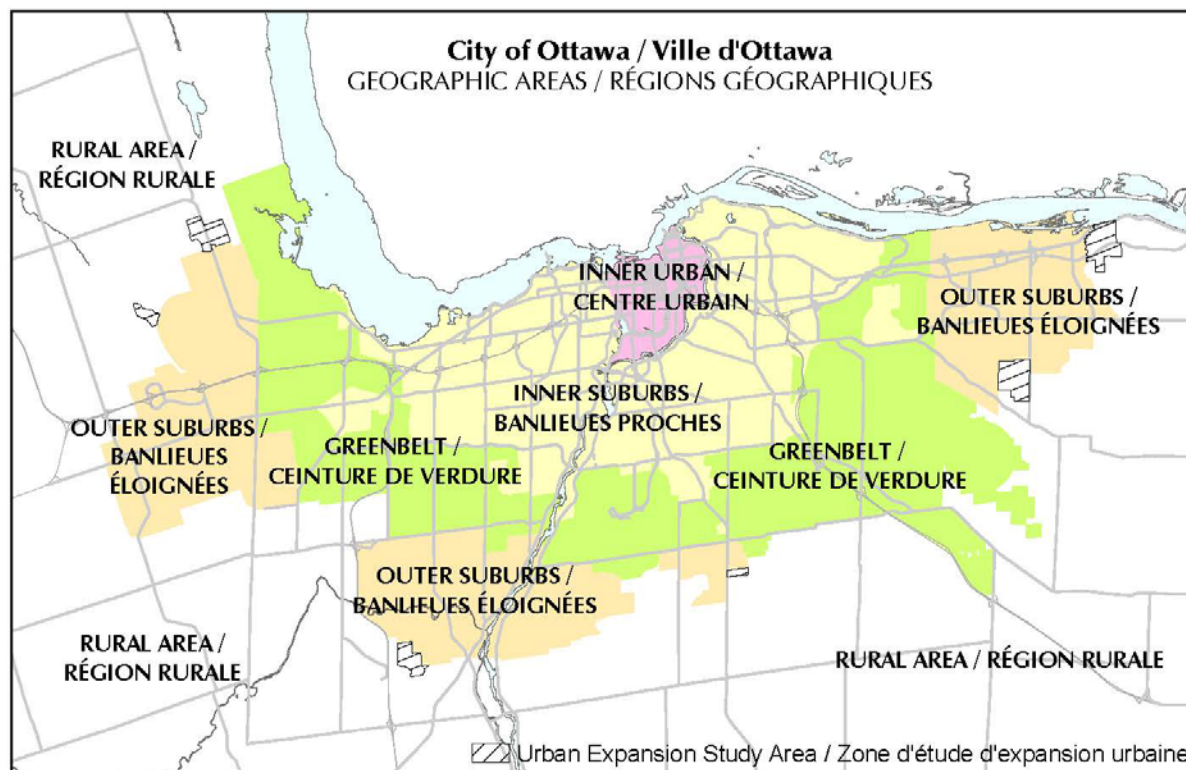
- d'aires de stationnement qu'elle exploite, avec 2 824 places hors rue et 3 965 places sur rue avec parcomètres
- de 936 autobus standard, articulés et à deux étages, du Transitway (avec 57 stations, 35,4 km de voies réservées aux autobus, 4,5 km de voies réservées aux autobus sur des artères, 12,7 km de couloirs pour autobus sur des accotements autoroutiers et 14 parcs-o-bus urbains offrant 7 254 places de stationnement) et de l'O-Train (8 km de voies pour le train léger sur rail avec cinq stations)
- de 89 minibus avec passerelle d'embarquement et de 80 taxis sous contrat (50 berlines et 30 fourgonnettes pour transport adapté) offrant un service de transport en commun adapté aux personnes handicapées

Il convient de noter qu'OC Transpo, le service de transport en commun d'Ottawa, offre certains services à destination et en provenance de la ville de Gatineau, de l'autre côté de l'Outaouais, et que la Société de transport de l'Outaouais (STO) ainsi que d'autres services de transport en commun des municipalités ontariennes adjacentes offrent également certains services à destination et en provenance de la ville d'Ottawa.

La pièce 2.1 présente certains termes géographiques clés utilisés dans le présent chapitre, à savoir :

- *zone intérieure* – centre-ville d'Ottawa et quartiers adjacents, bordés par la rivière des Outaouais, la rivière Rideau et la ligne de l'O-Train
- *banlieues proches* – reste de la zone urbaine à l'intérieur de la Ceinture de verdure, mais à l'extérieur de la zone intérieure
- *banlieues éloignées* – zones urbaines d'Ottawa se trouvant à l'extérieur de la Ceinture de verdure, y compris les communautés de Kanata/Stittsville, de Nepean-Sud, de Riverside-Sud/Leitrim et d'Orléans

**Pièce 2.1 Emplacement de la zone intérieure, des banlieues proches et des banlieues éloignées**

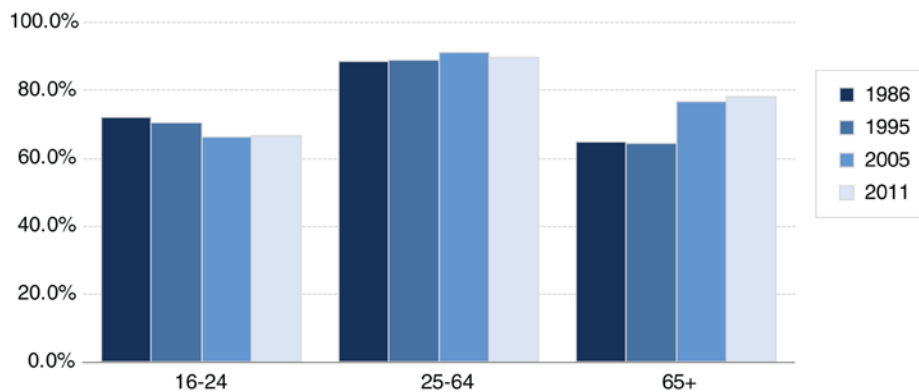


**2.2 Déplacements – Principales tendances et influences**

Depuis 1986, quatre grandes enquêtes sur les déplacements des ménages dans la région de la capitale nationale ont été menées pour que l'on puisse recueillir de l'information sur les déplacements quotidiens des résidents, les choix de mode de déplacement, l'origine et la destination des déplacements ainsi que d'autres données. La dernière enquête, menée à l'automne 2011, a permis de recueillir des données sur 153 000 déplacements effectués par 25 000 ménages de la région (soit un échantillon de 5 %). Ces enquêtes sur les déplacements renseignent la Ville sur les périodes de déplacement des habitants de la région de la capitale nationale, sur les destinations, sur les raisons de ces déplacements et sur les modes de transport utilisés. La présente section expose certaines des principales tendances observées au cours des 25 dernières années.

**Accès personnel à une automobile.** Les personnes qui possèdent une automobile ont beaucoup plus tendance à l'utiliser pour se déplacer qu'à utiliser un autre mode de transport. Les résidents d'Ottawa possédaient 508 000 véhicules en 2011, comparativement à 482 000 en 2005. Cependant, entre 2005 et 2011, le nombre moyen de véhicules par ménage est passé de 1,39 à 1,34, et la proportion de ménages possédant au moins un véhicule a diminué de 87 à 84 %. La pièce 2.2 révèle que, même si la proportion globale de résidents ayant un permis de conduire demeure relativement stable depuis 1986, la probabilité d'avoir un tel permis a diminué chez les jeunes adultes et a augmenté chez les personnes âgées.

**Pièce 2.2 Résidents titulaires d'un permis de conduire (% selon l'âge)**



**Déplacements intrabanlieues.** Les collectivités qui affichent un bon équilibre entre les maisons, les emplois, les écoles, les commerces et les loisirs en général présentent des taux élevés de déplacements internes – autrement dit, une forte proportion de tous les déplacements dont le point d'origine est la collectivité ont également cette même collectivité comme point de destination. La pièce 2.3 montre le taux de déplacements internes pendant la période de pointe du matin (6 h 30 à 8 h 59) dans les banlieues situées à l'extérieur de la Ceinture de verdure en 2005 et en 2011 ainsi que le pourcentage de déplacements vers l'extérieur de la collectivité et le pourcentage de déplacements vers la collectivité. Les données révèlent une augmentation marquée du taux de déplacements internes pour toutes les collectivités de banlieue ainsi qu'une baisse des taux de déplacements vers l'extérieur ou vers l'intérieur de ces collectivités. Les banlieues d'Ottawa arrivent donc à maturité et deviennent moins tributaires des collectivités plus anciennes d'Ottawa pour ce qui est de l'emploi, de l'éducation, des commerces de détail et des loisirs.



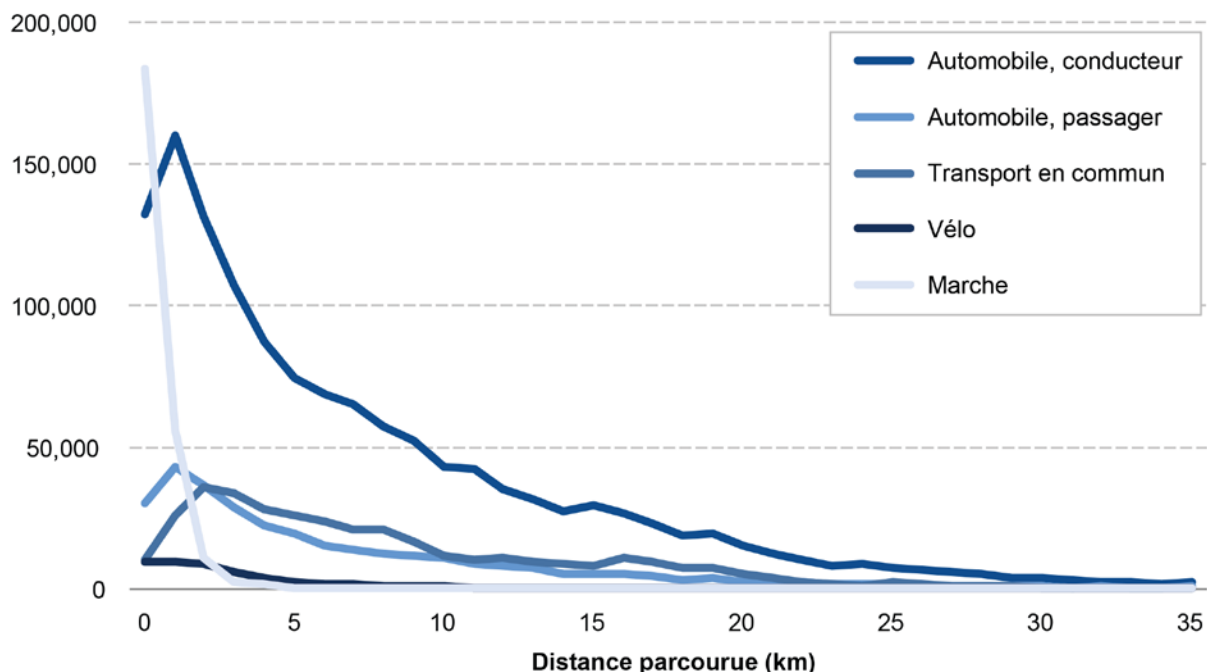
**Pièce 2.3 Taux de déplacements internes, vers l'extérieur et vers l'intérieur (% des déplacements vers l'intérieur/extérieur de la collectivité pendant la période de pointe du matin)**

Collectivité	Déplacements internes		Déplacements vers l'extérieur		Déplacement vers l'intérieur	
	2005	2011	2005	2011	2005	2011
Kanata/Stittsville	36 %	42 %	37 %	36 %	28 %	22 %
Nepean-Sud	25 %	36 %	61 %	51 %	14 %	13 %
Riverside-Sud/Leitrim	5 %	26 %	68 %	52 %	27 %	22 %
Orléans	36 %	41 %	50 %	48 %	14 %	12 %

**Distances.** La pièce 2.4 illustre le nombre de déplacements quotidiens qu'effectuent les résidents d'Ottawa par distance franchie et par mode de transport. La distance moyenne est de 10,7 km pour les automobilistes, de 9,1 km pour passagers d'automobiles, de 13,4 km pour les usagers du transport en commun, de 5,1 km pour les cyclistes et de 1,3 km pour les piétons. La pièce révèle que de nombreux déplacements en automobile et de passagers sont de moins de 2 km (distance souvent considérée comme la limite pratique pour de nombreux déplacements à pied) et qu'un nombre encore plus important de déplacements sont de moins de 4 km (c.-à-d. la distance moyenne des déplacements à vélo). L'objectif d'intéresser davantage de piétons et de cyclistes est donc réaliste si l'on suppose que des installations adéquates sont en place.

**Déplacements par mode de transport – dans l'ensemble.** Le choix de mode de transport effectué par les résidents d'Ottawa est l'un des points les plus importants lorsqu'on examine les habitudes de déplacement. La pièce 2.5 présente la période de pointe du matin et les parts modales sur 24 heures pour les cinq principaux modes de transport utilisés à Ottawa en 2005 et en 2011. Pendant la période de pointe du matin, la part modale durable (c.-à-d. la marche, le vélo, le transport en commun et l'utilisation d'une automobile en qualité de passager) a légèrement diminué (de 45,7 à 45,3 %) en raison d'une baisse du nombre de piétons et de passagers d'automobiles. Cependant, sur 24 heures, la part modale durable a augmenté légèrement (de 41,5 à 42,1 %) en raison d'un accroissement des déplacements par transport en commun et en vélo.

**Pièce 2.4 Volumes des déplacements par distance et par mode (2011, période de pointe du matin)**



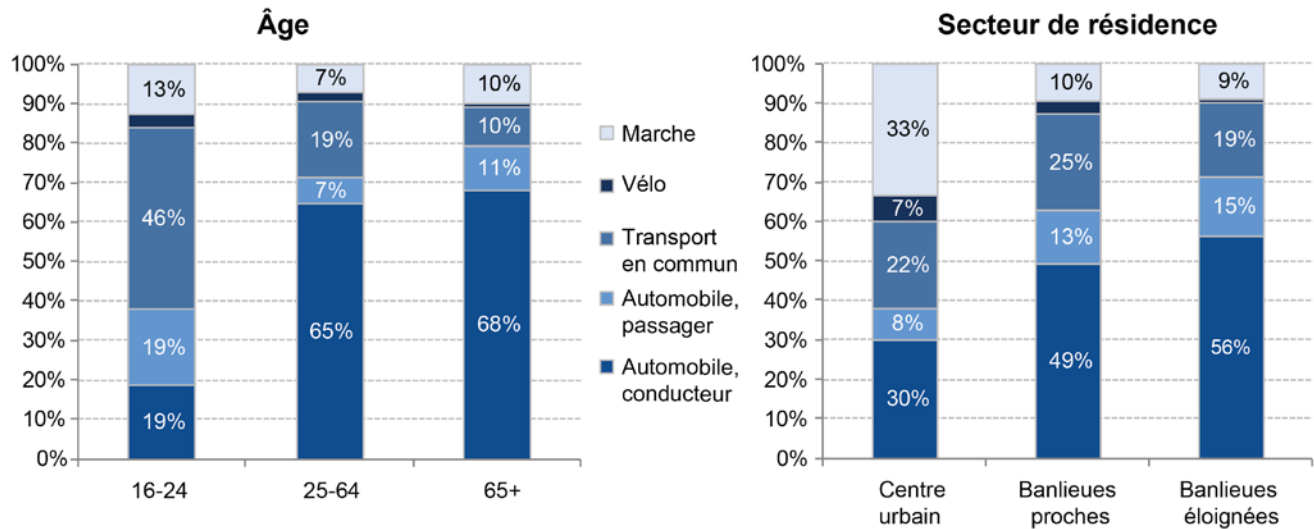
**Pièce 2.5 Parts modales en 2005 et en 2011**

Mode de transport	Période de pointe du matin		24 heures	
	2005	2011	2005	2011
Marche	9,9 %	9,5 %	11,4 %	11,0 %
Vélo	1,9 %	2,7 %	1,5 %	2,0 %
Transport en commun	22,4 %	22,4 %	15,0 %	15,5 %
Automobile, passager	11,5 %	10,7 %	13,6 %	13,6 %
<i>Total partiel</i>	<i>45,7 %</i>	<i>45,3 %</i>	<i>41,5 %</i>	<i>42,1 %</i>
Automobile, conducteur	54,3 %	54,6 %	58,6 %	57,9 %
<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

**Déplacements par mode – selon l'âge et le secteur.** La pièce 2.6 illustre les modes de transport utilisés selon l'âge et le secteur d'origine des résidents en 2011. Les plus jeunes adultes ont beaucoup moins tendance à conduire que les autres, peut-être du fait qu'ils n'ont pas les moyens financiers de posséder une automobile, qu'ils vivent dans des secteurs où l'utilisation d'une automobile est moins pratique ou, encore, qu'ils sont plus conscients des répercussions environnementales de l'automobile. Les

résidents de la zone intérieure ont aussi beaucoup moins tendance à se déplacer en voiture que les autres résidents – en fait, ils ont le même taux d'utilisation de l'automobile (38 %) dans la période de pointe du matin que les jeunes adultes de 16 à 24 ans dans tout Ottawa. Fait intéressant, les résidents des banlieues proches ont plus tendance à utiliser le transport en commun que les résidents de la zone intérieure ou des banlieues éloignées.

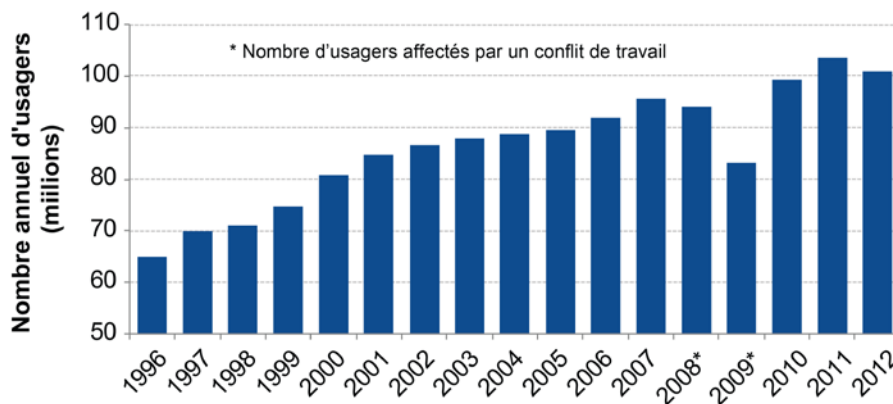
**Pièce 2.6 Choix de mode de transport selon l'âge et le lieu de résidence (2011, période de pointe du matin)**



**Déplacements par transport en commun.** En 2011, au cours d'une journée type de la semaine, les résidents d'Ottawa ont effectués 325 000 déplacements avec le transport en commun, plus de la moitié de ces déplacements ayant lieu pendant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi (il convient de noter que ce nombre serait plus élevé s'il englobait les visiteurs et les résidents de Gatineau). Le centre-ville a été la destination d'une part importante des déplacements par transport en commun en raison des niveaux élevés de services de transport en commun qu'il présente, de sa capacité routière limitée et de la forte concentration d'emplois qui s'y trouvent. Dans la période de pointe du matin, environ un tiers de tous les déplacements par transport en commun effectués par des résidents d'Ottawa ont le centre-ville comme destination et environ 50 % de tous les déplacements dont la destination est le centre-ville sont assurés par le transport en commun. À l'exception de 2008 et de 2009, années qui ont été marquées

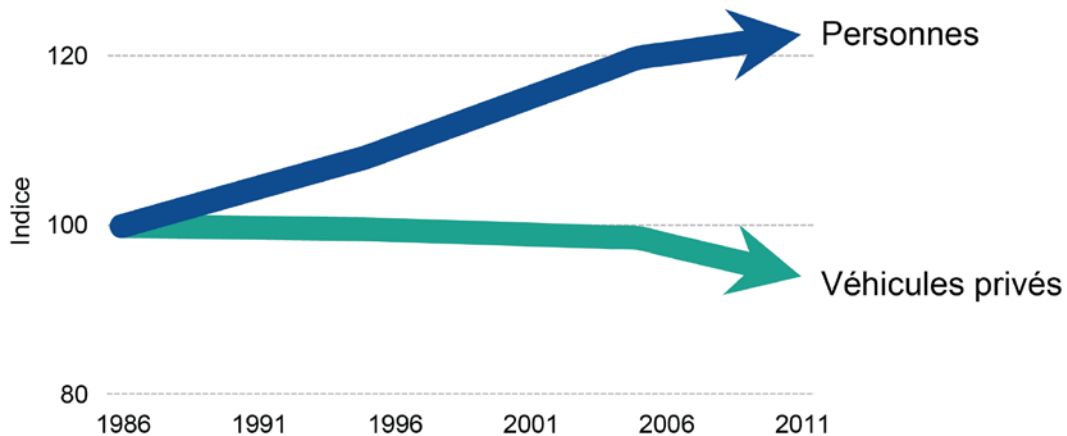
par un conflit de travail, le nombre d’usagers du transport en commun a augmenté de façon assez régulière pendant plus de 15 ans (voir la pièce 2.7). En 2012, OC Transpo a transporté 101 millions d’usagers – pour une moyenne annuelle d’environ 110 déplacements par habitant, la plus élevée pour toute ville de taille comparable en Amérique du Nord.

**Pièce 2.7 Nombre annuel d’usagers d’OC Transpo**



**Déplacements au centre-ville.** En 2013, le Conseil a approuvé *Le centre-ville en action*, une étude sur le design urbain et le transport visant à évaluer des moyens pour soutenir la demande croissante pour la marche, le vélo et le transport en commun au centre-ville et pour intégrer les futures gares du train léger sur rail dans le paysage urbain. L’accent mis sur la marche, le vélo et le transport en commun reflète l’évolution des préférences en matière de déplacements au centre-ville. Depuis 1986, le nombre d’automobiles arrivant au centre-ville dans la période de pointe du matin a diminué, tandis que le nombre de personnes qui arrivent au centre-ville a augmenté (voir la pièce 2.8). Les futures activités de planification du réseau de transport au centre-ville seront, par conséquent, axées sur l’amélioration de la capacité et de la qualité du service pour les usagers plutôt que pour les véhicules privés. Cet objectif soutient la réaffectation des emprises restreintes qui étaient attribuées aux véhicules privés vers d’autres usages.

**Pièce 2.8 Déplacements vers le centre-ville  
(1986-2011, période de pointe du matin, 1986 = 100)**

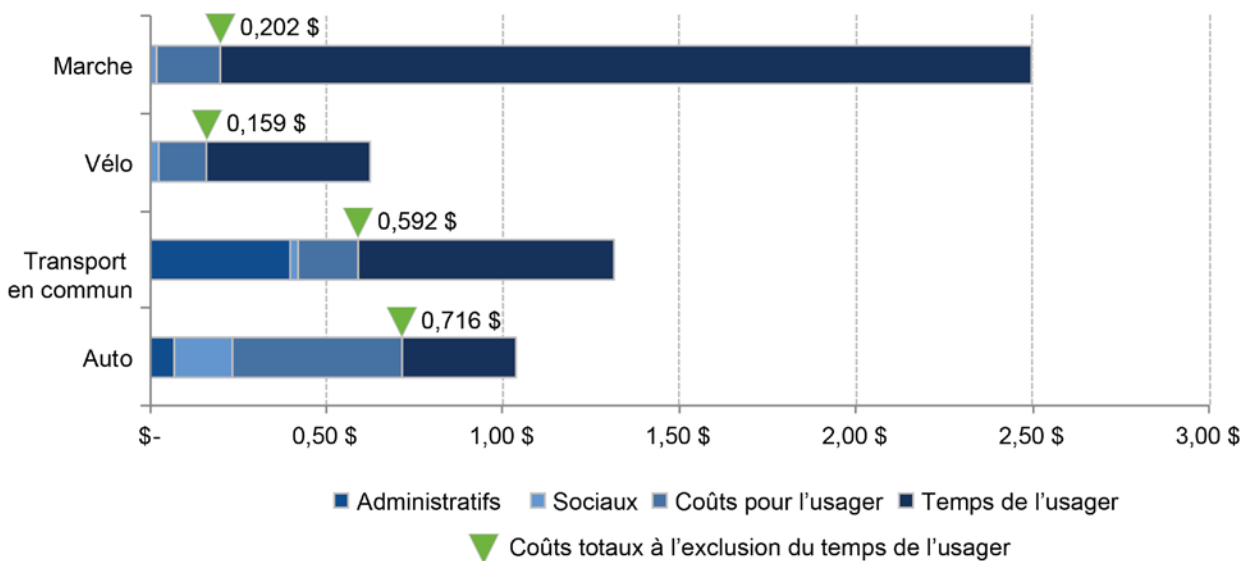


**Déplacements à pied et en vélo.** En 2011, les résidents d'Ottawa ont effectué 296 000 déplacements quotidiens à pied ou en vélo, soit une hausse d'environ 6 % par rapport à 2005 (280 000 déplacements). La plupart de ces déplacements ont été faits à pied, mais le nombre de déplacements quotidiens en vélo est passé subitement de 30 350 à 43 350 en six ans (soit une augmentation de 43 %). Les déplacements à pied et en vélo ont habituellement lieu sur de courtes distances, 88 % de tous les déplacements commençant ou se terminant dans le même secteur de la ville. La zone intérieure affiche une part disproportionnée pour ce qui est de la marche et du vélo, 44 % de tous les déplacements actifs y commençant ou s'y terminant.

**Coût des déplacements.** Une mise à jour récente d'un modèle sur les coûts des déplacements à Ottawa a permis d'établir le coût moyen du transport d'une personne sur un kilomètre avec différents modes de transport dans l'ensemble de la ville (voir la pièce 2.9). Les résultats indiquent que, en tenant compte des coûts administratifs, des coûts financiers pour les usagers et des coûts sociaux associés aux collisions et à la pollution (mais sans tenir compte du coût en temps pour l'utilisateur), le coût moyen par personne/kilomètre est 0,159 \$ pour le vélo, 0,202 \$ pour la marche, 0,592 \$ pour le transport en commun et 0,716 \$ pour l'automobile. Le vélo et la marche sont les options les plus abordables pour les déplacements si le coût en temps de l'utilisateur est exclu et, même si le temps de l'utilisateur est inclus, le vélo est l'option la plus économique. Ainsi, et

du fait que l’abordabilité des transports est une préoccupation majeure, il est souhaitable de limiter la croissance de l’utilisation de l’automobile et de maximiser la croissance de l’utilisation des autres modes – particulièrement la marche et le vélo, qui offrent également des avantages pour la santé. L’utilisation du transport en commun est également importante, car même si elle a des coûts administratifs (à tous les paliers) plus élevés que l’utilisation de l’automobile, elle demeure plus abordable pour les personnes et la société dans son ensemble.

**Pièce 2.9 Coûts des déplacements à Ottawa (\$/personne/km)**

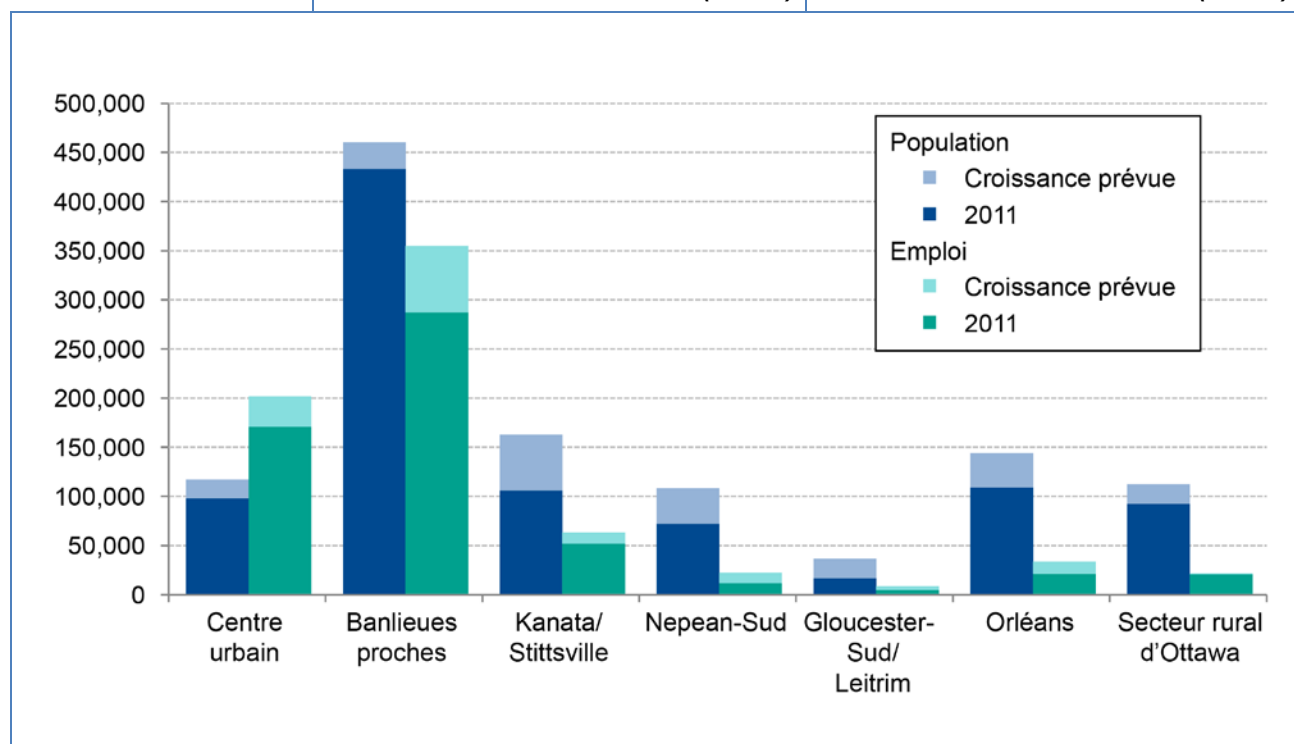


### 2.3 Population et emploi en 2031

**Secteurs en croissance.** La Ville a préparé des prévisions sur la croissance de population et de l’emploi pour la période 2011-2031 (voir la pièce 2.10). La Ville s’attend à une croissance de 23 % de la population (de 922 000 à 1,14 million de personnes) et à une hausse de 24 % du nombre d’emplois (de 565 000 à 703 000). Même si l’aménagement intercalaire et la densification devraient entraîner un accroissement de la population de la zone intérieure et des banlieues proches d’Ottawa (environ 46 000 personnes au cours des 18 prochaines années), la plus forte croissance (environ 168 000 personnes) se produira dans les banlieues éloignées. Par contre, 72 % de la croissance de l’emploi aura lieu à l’intérieur de la Ceinture de verdure.

## Pièce 2.10 Population et emploi : chiffres pour 2011 et prévisions pour 2031

Secteur	Population			Emplois		
	2011	2031	Croissance et répartition	2011	2031	Croissance et répartition
Zone intérieure	97 200	116 400	19 200 (9 %)	170 600	201 800	31 200 (23 %)
Banlieues proches	432 500	459 300	26 800 (13 %)	287 400	355 300	67 900 (49 %)
Kanata/Stittsville	105 200	162 000	56 800 (27 %)	51 300	62 500	11 200 (8 %)
Barrhaven	71 200	107 400	36 200 (17 %)	11 100	21 800	10 700 (8 %)
Riverside-Sud/Leitrim	15 900	35 800	19 900 (9 %)	4 000	7 800	3 800 (3 %)
Orléans	108 200	143 400	35 200 (16 %)	20 600	33 000	12 400 (9 %)
Secteur rural d'Ottawa	91 400	111 700	20 300 (9 %)	20 000	20 900	900 (1 %)
<b>Total</b>	<b>922 000</b>	<b>1 135 900</b>	<b>213 900 (100 %)</b>	<b>564 900</b>	<b>703 200</b>	<b>138 100 (100 %)</b>



## 2.4 Demande pour le transport en 2031

Les prévisions énoncées dans la présente section ont été établies à l'aide d'un modèle de la demande pour le transport qui permet d'estimer comment les futurs résidents d'Ottawa se déplaceront pendant la période de pointe du matin au cours d'une journée type de la semaine, en tenant compte des changements prévus dans l'utilisation des sols, dans la population, dans l'emploi, dans les infrastructures de transport, dans les tarifs et les niveaux de service, dans le transport en commun et dans les coûts du carburant et des stationnements. Ces résultats de la modélisation aident la Ville à déterminer de quelle façon elle peut répondre aux besoins des piétons, des cyclistes, des usagers du transport en commun, des automobilistes et de leurs passagers et des conducteurs de véhicules commerciaux.

**Décalage des déplacements à l'intérieur de la période de pointe.** Au cours des dernières décennies à Ottawa et dans d'autres grandes villes, la demande en déplacements pendant les périodes de pointe (les deux à trois heures les plus achalandées chaque matin en semaine et en après-midi) est petit à petit devenue moins concentrée au cours d'une heure de pointe unique, un phénomène que l'on peut désigner comme étant l'étalement de l'heure de pointe. Les méthodes classiques de conception et de planification des transports ne tenaient compte que d'une heure de pointe, sans prendre en considération les ressources inutilisées avant et après cette heure de pointe, dans la mesure où elles existent. Cette pratique est coûteuse et inefficace, et la présente mise à jour du PDT reflète la recherche d'une période de pointe plus étalée et plus efficace en 2031 – autrement dit, un niveau de demande qui reste plus ou moins constant tout au long de la période de pointe du matin (de 7 h à 9 h 30). On pourra ainsi prévoir un moins grand nombre de routes nouvelles ou élargies qu'il en faudrait pour satisfaire à une demande plus concentrée pendant une heure de pointe unique comme c'est le cas à Ottawa présentement, mais cela aura aussi l'effet d'inciter les automobilistes à prendre la route pendant les périodes moins achalandées (c.-à-d. un peu plus tôt ou un peu plus tard) et, donc, à utiliser plus efficacement le réseau de transport. Les programmes de gestion de la demande en transport (GDT), comme ceux prévoyant des heures de travail souples, seront utiles à cet égard.



**Croissance des déplacements.** La pièce 2.11 illustre la croissance prévue de la demande en déplacements entre des secteurs clés d'Ottawa de 2011 jusqu'en 2031. Elle indique que la zone intérieure continuera à recevoir une proportion décroissante de tous les déplacements effectués au cours de la période de pointe du matin du fait que les banlieues d'Ottawa ont gagné des emplois et des habitants, conformément à la tendance observée au cours des dernières décennies. La pièce 2.11 montre également une croissance importante des déplacements à travers la Ceinture de verdure en provenance des banlieues extérieures, particulièrement de Kanata et de Stittsville. Plusieurs autres observations importantes peuvent être faites :

- la plus forte croissance des déplacements sera observée dans les banlieues éloignées (35 % de tous les nouveaux déplacements), suivies des déplacements des banlieues éloignées vers les banlieues proches (19 % de tous les nouveaux déplacements), puis des déplacements des banlieues éloignées vers la zone intérieure (9 % de tous les déplacements)
- les nouveaux déplacements auront comme point de départ les banlieues éloignées (67 %), suivies des banlieues proches (12 %) et de la zone intérieure (7 %)
- les nouveaux déplacements auront comme point d'arrivée les banlieues éloignées (39 %), suivies des banlieues proches (32 %) et de la zone intérieure (21 %)

Selon les hypothèses actuelles, les banlieues éloignées seront les principales responsables de la croissance des déplacements dans l'ensemble de la ville entre 2011 et 2031. L'objectif d'accroître le recours au transport en commun, à la marche et au vélo sera plus difficile à atteindre, car il est plus difficile de fournir des services et des installations efficaces et rentables pour ces modes de transport dans des environnements de banlieue de faible densité.

**Déplacements par mode – ensemble de la ville.** Les parts modales représentent la proportion de tous les déplacements que font les gens à l'aide d'un mode de transport donné. À Ottawa en 2011, la part des déplacements pendant la période de pointe du matin revenant aux modes de transport moins polluants (marche, vélo, transport en commun et utilisation d'une automobile en qualité de passager) était d'environ 45 % (9,5 % pour la marche, 2,7 % pour le vélo, 22,4 % pour le transport en commun et 10,7 % pour l'utilisation d'une automobile en qualité de passager). La présente mise à jour du PDT propose un objectif de 50 % (10 % pour la marche, 5 % pour le vélo, 26 % pour le transport en commun et 9 % pour l'utilisation d'une automobile en qualité de

passager) d'ici 2031. La pièce 2.12 illustre ces changements. Le résultat est que la proportion de tous les déplacements effectués par les automobilistes passera d'environ 55 % en 2011 à 50 % en 2031. Comme le nombre total des déplacements devrait augmenter de 32 % pendant la même période, le nombre total de déplacements en voiture augmentera également (de 21 %).

Plusieurs remarques importantes concernent les objectifs en matière de parts modales.

- *Marche* – La nouvelle cible (10 %) est la même que dans le PDT de 2008
- *Vélo* – La nouvelle cible (5 % pour l'ensemble de la ville, y compris un sous-objectif de 8 % pour la Ceinture de verdure) représente une augmentation substantielle par rapport à celle du PDT de 2008, qui était de 3 %
- *Transport en commun* – La part modale ciblée de 26 % équivaut à la cible du PDT de 2008<sup>1</sup>
- *Passagers et conducteurs d'automobiles* – Les cibles de 9 % pour les passagers d'automobiles et de 50 % pour les conducteurs d'automobiles n'avaient aucun antécédent direct dans le PDT de 2008, même si ce plan prévoyait qu'environ 61 % de la demande en déplacements à l'heure de pointe du matin serait satisfaite par l'automobile (c.-à-d. les conducteurs et les passagers). En conséquence, la nouvelle cible représente un objectif plus ambitieux en ce qui concerne la gestion de la croissance des déplacements en voiture.
- *Saisonnalité* – La demande pour tous les modes de transport varie d'une saison à l'autre, et le présent plan utilise l'automne comme référence pour les prévisions et les observations de la demande en déplacements. En été, le vélo et la marche connaissent une augmentation, tandis que le transport en commun subit une baisse; l'inverse se produit en hiver. Les enquêtes démontrent que 70 % des cyclistes d'été d'Ottawa continuent à utiliser leur vélo en hiver dans une proportion de 16 %, les 54 % restants optant plutôt pour la marche ou le transport en commun. L'agrégation des parts pour la marche, le vélo et le transport en commun en une cible unique relative aux « modes de transport durables » de 50 % (par rapport au niveau de 45 % observé en 2011) se veut en partie une tentative de fixer une cible relativement indépendante de la saison.

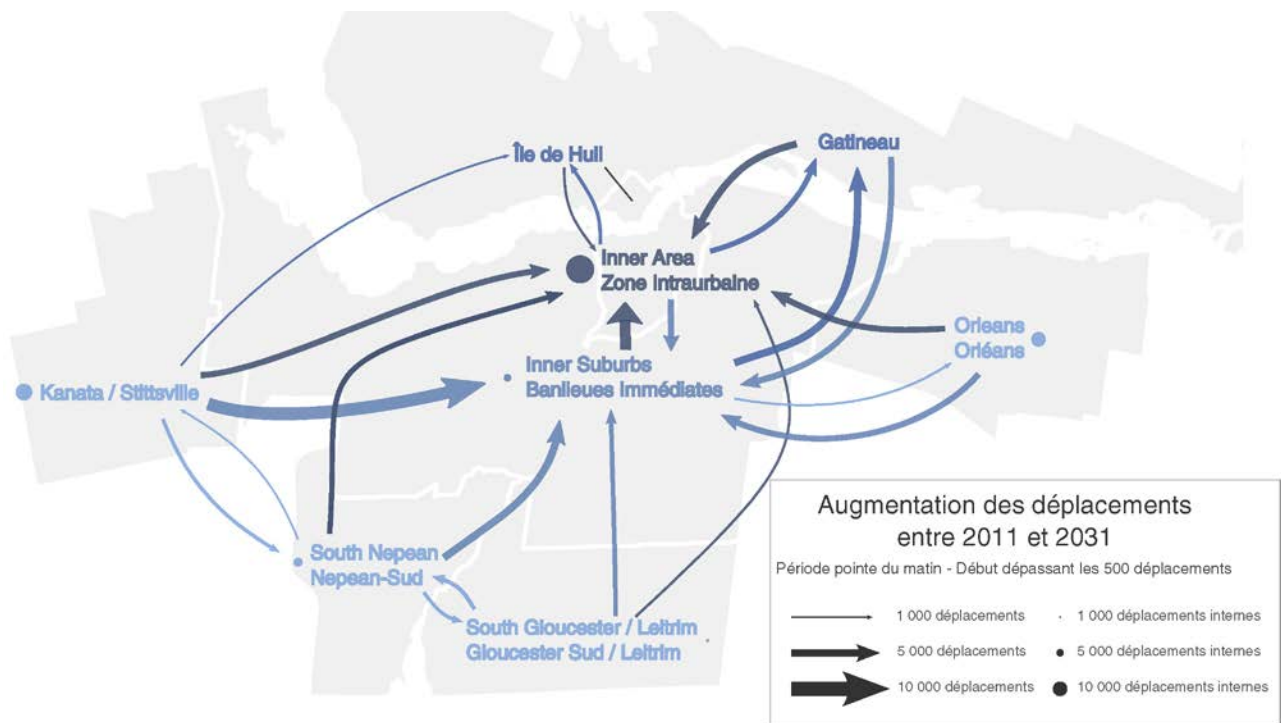
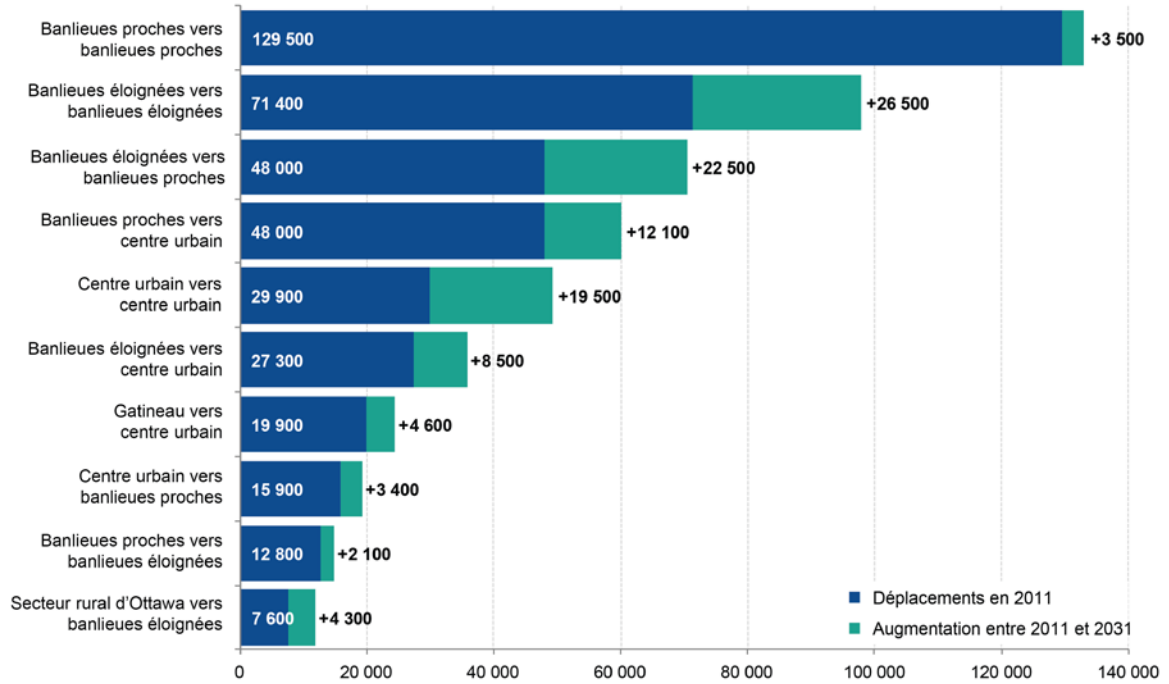
---

<sup>1</sup> Le PDT de 2008 indiquait une cible de 30 % des déplacements effectués au moyen d'un véhicule à moteur, ce qui équivaut à une part de 26 % des déplacements effectués au moyen de tous les modes de transport, motorisés ou non.

**Déplacements par mode – secteurs et couloirs clés.** Les parts modales moyennes indiquées à la pièce 2.12 ne s’appliqueront pas pour les déplacements à destination et en provenance de tous les secteurs d’Ottawa. L’utilisation réelle du transport en commun dans les secteurs sera fonction de la qualité du service, de la densité d’utilisation des sols et d’autres facteurs. Certains secteurs présenteront des résultats supérieurs à la moyenne, et d’autres non. La pièce 2.13 montre la variation des parts modales globales cibles pour les déplacements en transport en commun entre les différents secteurs en 2031; ces diverses parts modales permettront d’atteindre, au total, l’objectif global de 26 %. Cette pièce souligne clairement l’importance du centre-ville d’Ottawa dans l’atteinte de l’objectif global établi pour le transport en commun. Avec les importantes améliorations prévues au service de transport en commun au centre-ville et les augmentations limitées prévues à la capacité routière, la part du transport en commun dans le marché du déplacement continuera d’augmenter. Le nombre d’usagers du transport en commun à destination, en provenance et à l’intérieur des banlieues proches devrait demeurer élevé.

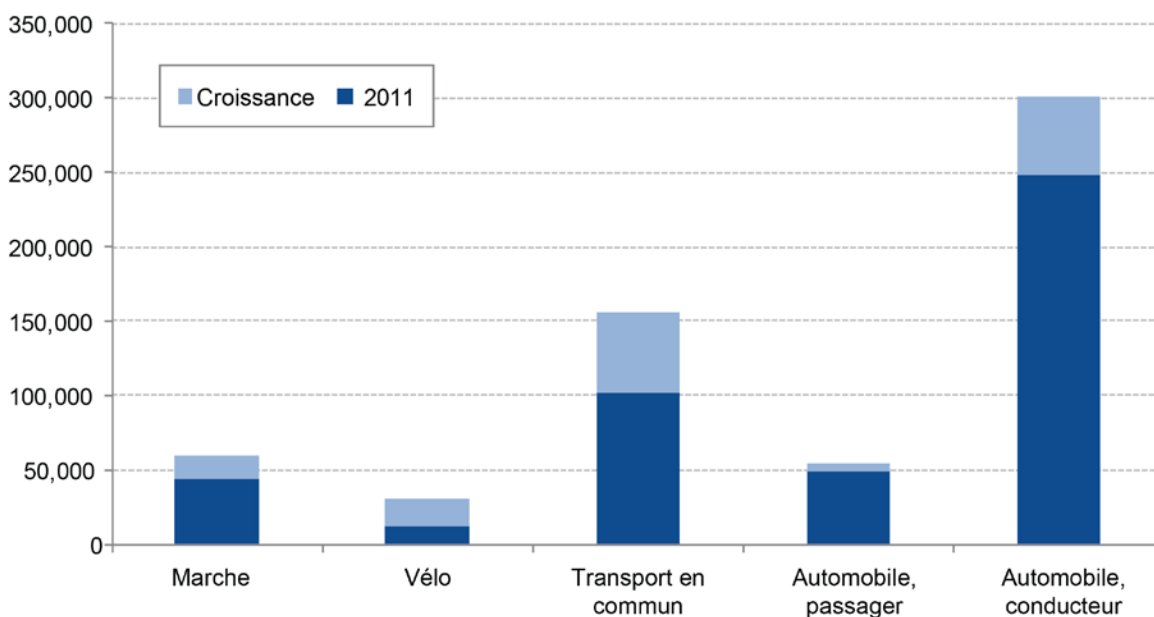
La part des déplacements à pied et en vélo (avec une cible combinée de 15 % dans l’ensemble de la ville) va aussi varier à Ottawa. Ces déplacements se font généralement sur des distances plus courtes que les déplacements en automobile et en transport en commun, et c’est pourquoi les zones de forte densité caractérisées par des utilisations mixtes des sols affichent généralement des parts modales plus élevées. La pièce 2.14, qui illustre clairement ce constat, révèle que les parts modales de la marche et du vélo pour les déplacements internes – autrement dit, ceux qui commencent et se terminent dans le même district – dans différentes parties de la ville concordent avec les objectifs établis pour l’ensemble de la ville. Elle démontre, par exemple, que la part combinée de la marche et du vélo dans la zone intérieure – qui comprend le noyau du centre-ville, le Centre-ville, la Basse-ville, la Côte-de-sable et d’autres vieux quartiers – serait presque quatre fois plus élevée que dans d’autres parties de la ville.

**Pièce 2.11 Croissance prévue dans les principaux marchés du déplacement (période de pointe du matin)**



**Pièce 2.12    Parts modales et volumes de déplacements-personnes :**  
**observations de 2011 et cibles pour 2031 (période de pointe du matin)**

Mode de transport	Part modale		Déplacements-personnes		
	2011	2031	2011	2031	Croissance
Marche	9,5 %	10,0 %	43 200	60 100	39 %
Vélo	2,7 %	5,0 %	12 300	30 100	145 %
Transport en commun	22,4 %	26,0 %	101 900	156 300	53 %
Automobile, passager	10,7 %	9,0 %	48 700	54 100	11 %
Automobile, conducteur	54,6 %	50,0 %	248 400	300 500	21 %
<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>455 000</b>	<b>601 000</b>	<b>32 %</b>



**Pièce 2.13    Parts des modes de transport à l'intérieur des secteurs et entre eux : observations de 2011 et cibles pour 2031 (période de pointe du matin)**

Parts modales pour 2011 (haut) et 2031 (bas)									
Déplacements vers	Zone intérieure	Banlieues proches	Orléans	Riverside-Sud/Leitrim	Barrhaven	Kanata/Stittsville	Secteur rural d'Ottawa	Gatineau	Tous les secteurs
Déplacements depuis									
Zone intérieure	<u>15 %</u>	<u>28 %</u>	<u>28 %</u>	<u>9 %</u>	<u>5 %</u>	<u>31 %</u>	<u>1 %</u>	<u>29 %</u>	<u>20 %</u>
	20 %	35 %	30 %	15 %	15 %	35 %	2 %	32 %	22 %
Banlieues proches	<u>49 %</u>	<u>16 %</u>	<u>12 %</u>	<u>5 %</u>	<u>8 %</u>	<u>13 %</u>	<u>1 %</u>	<u>30 %</u>	<u>24 %</u>
	54 %	22 %	16 %	18 %	12 %	15 %	2 %	33 %	28 %
Orléans	<u>61 %</u>	<u>19 %</u>	<u>8 %</u>	<u>4 %</u>	<u>10 %</u>	<u>6 %</u>	<u>0 %</u>	<u>27 %</u>	<u>24 %</u>
	65 %	22 %	11 %	7 %	12 %	7 %	0 %	30 %	26 %
Riverside-Sud/Leitrim	<u>36 %</u>	<u>7 %</u>	<u>0 %</u>	<u>0 %</u>	<u>0 %</u>	<u>0 %</u>	<u>0 %</u>	<u>0 %</u>	<u>9 %</u>
	40 %	16 %	2 %	10 %	10 %	5 %	2 %	13 %	16 %
Barrhaven	<u>62 %</u>	<u>16 %</u>	<u>5 %</u>	<u>0 %</u>	<u>5 %</u>	<u>1 %</u>	<u>0 %</u>	<u>53 %</u>	<u>20 %</u>
	70 %	20 %	7 %	5 %	10 %	6 %	2 %	55 %	26 %
Kanata/Stittsville	<u>53 %</u>	<u>12 %</u>	<u>6 %</u>	<u>0 %</u>	<u>3 %</u>	<u>5 %</u>	<u>2 %</u>	<u>36 %</u>	<u>15 %</u>
	56 %	20 %	6 %	4 %	4 %	10 %	2 %	40 %	21 %
Secteur rural d'Ottawa	<u>31 %</u>	<u>4 %</u>	<u>3 %</u>	<u>0 %</u>	<u>2 %</u>	<u>1 %</u>	<u>1 %</u>	<u>7 %</u>	<u>6 %</u>
	39 %	8 %	10 %	2 %	3 %	3 %	1 %	8 %	11 %
Gatineau	<u>47 %</u>	<u>13 %</u>	<u>0 %</u>	<u>0 %</u>	<u>0 %</u>	<u>3 %</u>	<u>0 %</u>	-	<u>32 %</u>
	50 %	14 %	7 %	3 %	5 %	7 %	1 %	-	33 %
Tous les secteurs	<u>42 %</u>	<u>16 %</u>	<u>9 %</u>	<u>2 %</u>	<u>6 %</u>	<u>6 %</u>	<u>1 %</u>	<u>31 %</u>	<u>22 %</u>
	44 %	21 %	13 %	9 %	11 %	11 %	2 %	32 %	26 %

**Pièce 2.14    Parts modales de la marche et du vélo pour les déplacements internes : observations de 2011 et cibles pour 2031 (période de pointe du matin)**

Mode	Parts modales pour 2011 (haut) et 2031 (bas)					
	Zone intérieure	Banlieues proches	Orléans	Riverside-Sud/Leitrim	Barrhaven	Kanata/Stittsville
Marche	<u>51 %</u>	<u>14 %</u>	<u>19 %</u>	<u>18 %</u>	<u>23 %</u>	<u>22 %</u>
	52 %	16 %	20 %	21 %	24 %	23 %
Vélo	<u>8 %</u>	<u>3 %</u>	<u>2 %</u>	<u>0 %</u>	<u>2 %</u>	<u>1 %</u>
	12 %	6 %	3 %	3 %	4 %	4 %
Total	<u>59 %</u>	<u>17 %</u>	<u>21 %</u>	<u>18 %</u>	<u>25 %</u>	<u>23 %</u>
	64 %	22 %	23 %	24 %	28 %	27 %

*Remarque : La part relativement faible de la marche pour les déplacements internes dans les banlieues proches reflète la grande superficie de ce district. En divisant les banlieues proches, on obtiendrait une part plus élevée pour la marche dans chaque district.*

**Déplacements en automobile – kilomètres-véhicules parcourus.** Les kilomètres-véhicules parcourus (KVP) constituent une mesure de l'utilisation des véhicules à moteur au cours d'une période donnée. Cette mesure est importante, car elle est en corrélation directe avec les coûts des déplacements personnels, les effets environnementaux, les coûts sociaux et la santé publique. La modélisation effectuée pour la mise à jour du PDT laisse sous-entendre que, en moyenne, les résidents d'Ottawa ont conduit 18,6 km/jour/personne en 2011 et que les cibles en matière de parts modales pour 2031 donneraient une distance moyenne parcourue sur la route plus faible de 17,4 km/jour/personne (une diminution de 6,5 %). Lorsque ce changement est mis en perspective avec la croissance démographique à venir, le modèle calcule une augmentation estimée de 16 % des KVP totaux quotidiens entre 2011 et 2031, qui passeraient de 17,1 millions à 19,8 millions de KVP.

**Rendement des concepts de réseau - horizon 2031 et réseau abordable.** Les sections 6.1 et 7.2 présentent deux versions de réseau de transport en commun rapide, du réseau prioritaire de transport en commun et du réseau routier à Ottawa pour 2031 : les concepts de réseau pour 2031 comprennent l'infrastructure qui permet l'atteinte des cibles du PDT concernant les habitudes de déplacement et le niveau de service pour les routes et le transport en commun; les réseaux abordables comprennent un sous-ensemble stratégique de concepts de réseaux pour 2031 qui sont abordables. Les modélisations des réseaux abordables révèlent que, combinés, ces réseaux atteindraient des parts modales globales semblables à celles des concepts de réseau pour 2031 (mais avec quelques différences, comme une part plus élevée de conducteurs d'automobiles circulant à destination et en provenance des banlieues éloignées en empruntant les réseaux abordables). La principale différence au chapitre du rendement entre les concepts de réseau pour 2031 et les réseaux abordables réside dans le fait que les réseaux abordables auraient des vitesses moyennes plus lentes pour les automobiles et le transport en commun (10 % plus lentes pour les automobiles et 3 % plus lentes pour le transport en commun).

**Pièce 2.15** Parts modales et déplacements-personnes en 2031 : concepts de réseau vs réseaux abordables (période de pointe du matin)

Mode de transport	Part modale		Déplacements-personnes	
	Concepts de réseau	Réseaux abordables	Concepts de réseau	Réseaux abordables
Marche	10,3 %	10,2 %	62 000	61 000
Vélo	5,0 %	4,8 %	30 000	29 000
Transport en commun	25,6 %	24,6 %	154 000	148 000
Automobile, passager	11,2 %	12,0 %	67 000	72 000
Automobile, conducteur	47,9 %	48,4 %	288 000	291 000
<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>601 000</b>	<b>601 000</b>

*Remarque : Les valeurs présentées dans ce tableau sont les résultats de simulations des réseaux. Les valeurs présentées dans la pièce 2.12 représentent des objectifs en matière de parts modales pour 2031.*

**Rendement environnemental – émissions de gaz à effet de serre.** On a utilisé le calculateur d'émissions liées au transport urbain (CELTU) de Transports Canada pour estimer les émissions de gaz à effet de serre à Ottawa découlant des déplacements en automobile et en transport en commun pour 2011 et pour 2031 avec les réseaux de routes et de transport en commun abordables. Le modèle CELTU fonde ses prévisions sur les kilomètres-véhicules de déplacements, résultats obtenus du modèle TRANS Mode d'Ottawa, et inclut des informations sur les technologies des véhicules et les types de carburants. Il s'agit d'un modèle de haut niveau qui, par conséquent, ne tient pas explicitement compte de la congestion des couloirs. Le modèle a estimé que les émissions annuelles de GES par habitant provenant des transports diminueraient de 14 %, passant de 3,6 tonnes/habitant en 2011 à 3,1 tonnes/habitant en 2031. Cependant, en raison de la croissance démographique au cours de cette période, les émissions globales augmenteraient de 6 %, passant de 3,3 mégatonnes à 3,5 mégatonnes par an. Même si on suppose le recours à des technologies plus efficaces, la substitution des déplacements en automobile pour par des déplacements à pied, en vélo et en transport en commun à Ottawa ne compenseront pas l'incidence de la croissance démographique. Il convient de noter, toutefois, que le modèle CELTU comporte des hypothèses sur les changements à venir dans les technologies des véhicules et des carburants; ces hypothèses sont approximatives, et des améliorations plus rapides pourraient entraîner des réductions importantes des émissions, tant par habitant que de façon globale.



### 3. Créer un environnement bâti favorable

Aperçu du chapitre	
Mesures recommandées	
<b>Section 3.1</b>	<b>Utiliser les processus de planification pour soutenir des choix durables</b>
<i>Mesure 3-1</i>	Implanter la marche, le vélo et le transport en commun par l'entremise de plans de conception communautaire et de l'examen des demandes d'aménagement
<i>Mesure 3-2</i>	Réduire les répercussions du stationnement de surface
<b>Section 3.2</b>	<b>Favoriser les aménagements qui soutiennent le transport en commun de qualité supérieure</b>
<i>Mesure 3-3</i>	Soutenir les aménagements favorables autour des stations de transport en commun rapide et des couloirs prioritaires de transport en commun

Le Plan officiel reconnaît que l'utilisation des sols et les systèmes de transport ont une forte incidence mutuelle et met l'accent sur la création d'aménagements qui assurent une utilisation des sols dense et intégrée afin d'inciter les gens à délaisser l'automobile au profit de la marche, du vélo et du transport en commun. Les collectivités denses et les utilisations des sols mixtes sont des facteurs importants, car elles rapprochent les points de départ et d'arrivée, ce qui réduira la longueur des déplacements et favorisera le recours à la marche et au vélo. Les densités plus élevées peuvent également améliorer l'efficacité du transport en commun et peuvent accroître l'achalandage sans augmenter les ressources. En outre, la mixité des utilisations des sols ajoute un dynamisme aux collectivités qui les rend tout simplement plus agréables pour les gens qui veulent marcher (p. ex., le long des rues principales et dans le noyau urbain et les villages ruraux). Pour ces raisons, le Plan officiel a pour but d'accroître la densité de la zone centrale ainsi que de certains centres-villes, centres polyvalents et rues principales où des densités plus élevées de population et d'emploi peuvent être bien desservies par le transport en commun. Ces secteurs sont considérés comme prioritaires sur le plan de la conception et sont assujettis à des objectifs de densité.

Les chapitres 4, 5 et 6 du présent plan exposent les principaux résultats de l'utilisation des sols – autrement dit, les fonctions ou les caractéristiques des aménagements futurs qui seront favorables à la marche, au vélo et au transport en commun. Le présent

chapitre expose brièvement les principaux processus et outils que la Ville utilisera pour atteindre ces résultats. Du fait que le Plan officiel donne des orientations plus détaillées sur les processus et les résultats d'une utilisation souhaitable des sols, nous ne reprendrons pas ces détails ici.

## 3.1 Utiliser les processus de planification pour soutenir des choix durables

### **Mesure 3-1 : Planter la marche, le vélo et le transport en commun par l'entremise de plans de conception communautaire et de l'examen des demandes d'aménagement**

**Plans de conception communautaire.** L'élaboration de plans de conception communautaire (PCC) pour les villages et les communautés urbaines permettra à la Ville de recenser les sentiers de marche et les pistes cyclables d'importance, y compris les liens avec les couloirs de verdure, les collectivités voisines et les installations de transport en commun. Les PCC permettront également d'établir des stratégies de soutien, comme l'amélioration du paysage urbain et la gestion de la circulation pour limiter les vitesses des véhicules et l'infiltration de la circulation, et de s'assurer que les aménagements sur les circuits de transport en commun font face à la rue et fournissent de nombreux liens piétonniers à la rue.

**Examen des demandes d'aménagement.** L'un des rôles importants joués par la Ville dans le processus de planification est d'examiner et d'approuver les nouveaux projets d'aménagement et de lotissement. Le processus d'examen permet de s'assurer que les aménagements sont conformes à diverses exigences majeures en matière d'urbanisme, y compris :

- la présence de trottoirs et de liens pour les piétons et les cyclistes aux espaces publics et de stationnement pour vélos, conformément aux exigences du *Règlement de zonage* de la Ville
- la présence d'un réseau routier dans les collectivités en expansion qui offre des installations de marche et de vélo directes et pratiques et qui permet l'établissement d'itinéraires de transport en commun efficaces, de façon que l'ensemble des unités d'habitation se trouvent à 400 mètres de marche d'un arrêt d'autobus

- la présentation de rapports, conformément aux lignes directrices concernant l'évaluation de l'incidence du transport de la Ville, qui précisent les besoins en matière de routes et d'espaces de stationnement, mais qui énoncent aussi d'autres caractéristiques souhaitables, comme des douches et des vestiaires pour les navetteurs actifs et des places de stationnement réservées aux covoitureurs
- l'obligation possible, pour les grands édifices commerciaux, les aménagements institutionnels et les hôtels, de fournir des stations de taxis sur place afin d'éviter de perturber les activités dans la rue

Particulièrement aux endroits où la Ville tient à mettre l'accent sur les choix de déplacement durables (p. ex., centre-ville, rues principales, zones d'aménagement axées sur le transport en commun et autres zones de densification), l'utilisation de mesures du rendement des chaussées bien établies (p. ex., ratio volume/capacité pour les véhicules automobiles) sera conjuguée à de nouvelles mesures du rendement du transport en commun et de la circulation piétonnière et cycliste (voir la section 7.1).

---

### **Mesure 3-2 : Réduire les répercussions du stationnement de surface**

**Offre en places de stationnement et gestion des aires de stationnement.** Le stationnement de surface constitue une mauvaise utilisation des sols. Il réduit la densité réelle des aménagements, peut compromettre ou compliquer l'aménagement de sentiers sécuritaires et pratiques entre les immeubles ou des immeubles jusqu'aux arrêts de transport en commun et, lorsque les places de stationnement sont abondantes, peut favoriser l'utilisation de l'automobile au détriment du transport en commun, de la marche et du vélo. Grâce au processus d'examen de la planification et des demandes d'aménagement, la Ville tentera d'exploiter les possibilités de stationnement partagé avec les utilisateurs des sols (p. ex., lorsque la demande culmine à des moments différents) et incitera le secteur privé à opter pour des aires de stationnement à niveaux multiples plutôt que des aires de surface. Elle examinera aussi de façon périodique le *Règlement de zonage* pour s'assurer que les demandes minimales et maximales en matière de stationnement des nouveaux aménagements (notamment les utilisations commerciales, de vente au détail et résidentielles à unités multiples) soutiennent les objectifs municipaux en matière de densification et de choix de modes de déplacement durables; entre autres dispositions, le Règlement réduit déjà

de 10 % les exigences minimales en matière de stationnement lorsque tous les stationnements sur place sont souterrains. En outre, la Ville restreindra l'utilisation temporaire des terrains vacants à des fins de stationnement pour toute la journée lorsque le zonage ne permet pas une telle utilisation, surtout dans les zones où le réaménagement et la densification sont une priorité.

Au moment de l'aménagement et du réaménagement de sites, l'accent doit être mis sur la limitation du nombre de points d'accès afin de maintenir la continuité des trottoirs ainsi que de maximiser la longueur de bordure disponible pour le stationnement du public, le chargement, etc.

## 3.2 Favoriser les aménagements qui soutiennent le transport en commun de qualité supérieure

### **Mesure 3-3 : Soutenir les aménagements favorables autour des stations de transport en commun rapide et des couloirs prioritaires de transport en commun**

**Stations de transport en commun rapide.** Les aménagements réalisés autour des stations de transport en commun rapide peuvent fournir un soutien essentiel au transport en commun, et ce, de plusieurs façons. Tout d'abord, la Ville favorise la densification près de la plupart des stations, conformément au Plan officiel. Elle établira des limites maximales et des exigences minimales réduites en matière de stationnement pour les aménagements situés à 800 mètres et moins des stations de transport en commun rapide. Elle tentera aussi de s'assurer que les aménagements aux stations de transport en commun concentrent la plus forte densité à proximité de la station, fournissent un accès piétonnier de qualité entre les immeubles et les aires de stationnement, font en sorte qu'il n'y ait pas de grand stationnement entre la rue et l'immeuble et offrent un accès clair et direct aux arrêts d'autobus et aux stations pour les piétons et les cyclistes. On peut en savoir davantage sur ces orientations en consultant les lignes directrices sur les aménagements axés sur le transport en commun de la Ville, lesquelles s'appliquent à tous les aménagements situés à 600 mètres ou moins des stations de transport en commun rapide.

**Plans d'aménagement axés sur le transport en commun.** En prévision de la pression qu'exercera l'aménagement des sols situés près des stations de la Ligne de la Confédération, le Conseil a établi des zones prioritaires pour la création de plans d'aménagement axés sur le transport en commun (AATC). À ces emplacements, le Conseil tient à favoriser l'aménagement de quartiers bien conçus et denses où les résidents peuvent vivre, travailler, faire leurs emplettes et se divertir, effectuer leurs activités quotidiennes facilement, avoir accès au transport en commun et soutenir les entreprises locales. Les principaux objectifs des plans d'AATC consistent notamment à améliorer l'accès pour les piétons et les cyclistes aux stations et à offrir des possibilités d'aménagement supplémentaires à des densités qui soutiendront le transport en commun – par exemple, des immeubles à appartements, à bureaux ou à usage mixte peuvent être ajoutés au zonage s'ils ne sont pas déjà autorisés. Les hauteurs d'immeubles permises peuvent être augmentées ou diminuées selon la proximité de la station de train léger sur rail, et ce, tout en assurant la transition avec les secteurs avoisinants. La mise en œuvre de ces AATC exigera l'apport de changements au *Règlement de zonage* ou au Plan officiel. Les trois premières études d'AATC concernant des terrains entourant les futures stations Tremblay, St-Laurent et Cyrville du TLR ont été approuvées en 2012, et trois autres études sont en cours pour les stations Lees, Hurdman et Blair. La Ville soutiendra aussi les efforts déployés par le gouvernement fédéral dans le cadre de son examen des campus du pré Tunney et du complexe Confederation Heights.

**Couloirs prioritaires de transport en commun.** Le Plan officiel favorise une densification modeste sous forme d'immeubles de hauteur moyenne dans la plupart des couloirs prioritaires de transport en commun qui tient compte de la compatibilité, de la classification des routes, du mélange d'usages et des possibilités de réaménagement. La Ville peut également appliquer des limites maximales de stationnement et réduire les exigences minimales relatives au stationnement pour les aménagements situés à 400 mètres ou moins de couloirs prioritaires de transport en commun, conformément au Plan officiel.

## 4. Optimiser le potentiel piétonnier

### Aperçu du chapitre

#### Mesures recommandées

*Mesure 4-1* Mettre en œuvre le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa

#### **Section 4.1 Construire un réseau piétonnier continu et bien relié**

*Mesure 4-2* Agrandir le réseau piétonnier

#### **Section 4.2 Créer un environnement propice à la marche**

*Mesure 4-3* Maximiser le niveau de service pour les piétons dans certains secteurs

*Mesure 4-4* Offrir des installations de qualité

*Mesure 4-5* Assurer un entretien d'hiver approprié

#### **Section 4.3 Améliorer la sécurité des piétons et la promotion de la marche**

*Mesure 4-6* Offrir des programmes pour assurer la sécurité des piétons

*Mesure 4-7* Accroître la sensibilisation à la marche et la visibilité de celle-ci

La popularité de la marche est un indicateur d'une ville dynamique et durable. Comme le vélo, le transport en commun et le covoiturage, la marche permet de conserver les ressources naturelles et de réduire la pression sur le réseau routier, et ce, tout en améliorant la santé, en préservant l'environnement et en soutenant l'activité économique. Parmi les principaux facteurs qui peuvent motiver plus de gens à marcher, mentionnons les suivants.

- Des distances raisonnables entre le point de départ et le point d'arrivée
- Des voies piétonnières agréables, directes et sans entraves
- Des liens pratiques donnant accès aux installations de transport en commun, aux écoles, aux parcs et aux installations communautaires
- De nombreuses possibilités de traverser les routes principales et les autres obstacles en toute sécurité
- Des espaces extérieurs, publics et privés, conçus pour assurer la sécurité des personnes
- Un entretien adéquat des installations piétonnières, particulièrement en hiver
- Des attitudes individuelles positives à l'égard de la marche

Une version actualisée du Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa, préparée en parallèle avec le présent plan directeur des transports, traite des améliorations à apporter dans tous les secteurs clés. Le lecteur peut consulter ce plan s'il désire obtenir plus de détails sur les moyens qui seront pris pour faire d'Ottawa une ville véritablement propice à la marche.

### **Mesure 4-1 : Mettre en œuvre le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa**

**Charte du piéton.** En 2011, la Ville d'Ottawa a signé la *Charte internationale de la marche*. Fondée sur ce document, la mise à jour du Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa comprend une Charte du piéton adaptée à la Ville d'Ottawa qui établit la vision, les buts et les objectifs de la Ville en matière de circulation piétonnière. La Charte énonce un engagement visant à créer une ville où les gens choisissent de marcher et définit une série de principes pour créer un environnement urbain propice à la marche.

**Stratégies.** Le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa contient un certain nombre de politiques et de mesures que la Ville doit mettre en œuvre. Ces éléments constituent une approche multidisciplinaire intégrée visant à augmenter la sécurité, la commodité et le confort pour les piétons à Ottawa au cours des deux prochaines décennies. Ces principes touchent l'utilisation des sols, l'expansion du réseau piétonnier, la conception d'installations routières et piétonnières, l'entretien, les programmes de sécurité, l'information, la promotion, l'engagement des intervenants, la collaboration intergouvernementale et la mesure du rendement. Le présent chapitre met l'accent sur trois éléments clés, à savoir l'expansion du réseau piétonnier (section 4.1), la création et l'entretien d'un environnement propice à la marche (section 4.2) ainsi que la sécurité et la promotion de la marche (section 4.3).

**Cibles.** La section 2.4 du présent plan établit comme objectif pour l'horizon 2031 d'obtenir une part modale pour la marche de 10 % dans l'ensemble de la ville pendant la période de pointe du matin. Cet objectif constitue une légère augmentation par rapport aux niveaux actuels et demeure le même que celui fixé dans le PDT de 2008. Étant donné que les nouveaux aménagements prévus dans la ville devraient être réalisés principalement dans les banlieues situées à l'extérieur de la Ceinture de

verdure, et étant donné les taux de recours à la marche inférieurs dans ces secteurs, le maintien des niveaux actuels de marche est considéré comme un objectif relativement ambitieux qui nécessitera l'amélioration des installations et des environnements piétonniers dans l'ensemble de la ville.

## 4.1 Construire un réseau piétonnier continu et bien relié

### **Mesure 4-2 : Agrandir le réseau piétonnier**

**Approches en matière d'expansion.** La Ville agrandira stratégiquement son réseau d'installations piétonnières en utilisant trois approches différentes.

- *Nouveaux aménagements* soumis au processus d'examen des demandes d'aménagement, ce qui représente environ 60 % des nouveaux trottoirs de 2010 à 2012
- *Projets de construction et de reconstruction de routes*, ce qui représente environ 30 % des nouveaux trottoirs
- *Projets de modernisation* pour mettre en place les liens manquants dans le réseau piétonnier, ce qui représente environ 10 % des nouveaux trottoirs

Les deux premières approches sont les plus rentables, occasionnent le moins de perturbations dans les collectivités et contribuent à l'optimisation du paysage de rue dans son ensemble. La troisième approche est un outil important qui permet à la Ville de combler les lacunes du réseau, même si elle se révèle moins efficace et peut ne pas être en mesure de respecter toutes les normes de conception lorsque des contraintes physiques existent. La Ville recensera, évaluera et priorisera de façon régulière certains projets de modernisation (à l'aide des critères décrits dans le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa mis à jour) et les mettra en œuvre selon les ressources disponibles.

**Installations piétonnières sur les routes.** Dans le cadre de son examen des demandes d'aménagement et pendant la réalisation des projets de construction routière, la Ville exigera l'aménagement d'installations piétonnières sur toutes les routes, actuelles, nouvelles et reconstruites, de la manière indiquée ci-après.

- Des deux côtés des artères et des routes collectrices dans les zones urbaines et les villages ruraux



- Au moins d'un côté de toutes les artères et routes collectrices traversant la Ceinture de verdure, si cela est pertinent pour le contexte urbain
- Des deux côtés de toutes les routes empruntées par le service de transport en commun dans les zones urbaines et les villages ruraux
- Sur les routes locales qui mènent directement aux stations de transport en commun et aux arrêts d'autobus, aux écoles, aux parcs publics, aux centres de loisirs, aux immeubles publics et aux institutions ainsi qu'aux centres commerciaux, de vente au détail ou d'emploi
- Au sein des quartiers, entre ceux-ci ainsi que depuis les routes locales jusqu'aux artères et aux routes collectrices à des intervalles suffisants pour créer des collectivités perméables propices à la marche
- Partout où le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa, un plan secondaire ou un plan de conception communautaire le prescrit

Dans les couloirs routiers où un tel aménagement est possible, on peut avoir recours à un sentier polyvalent pour remplacer les trottoirs; ce sentier doit être entretenu toute l'année, sous réserve des politiques concernant l'entretien d'hiver (voir la mesure 4-5).

**Installations piétonnières donnant accès au transport en commun ou reliant des quartiers.** La Ville exigera l'aménagement d'installations piétonnières dans les situations suivantes.

- Liens directs vers les stations de transport en commun rapide (voir la section 6.2), les arrêts d'autobus et les autres principales destinations des piétons
- Sentiers polyvalents dans les couloirs de transport en commun rapide ou à proximité de ceux-ci (lorsque les contraintes physiques le permettent) construits dans le cadre de projets de transport en commun rapide (voir la section 6.1)
- Passages pour piétons dans les couloirs de transport en commun rapide, en fonction de la nature de la demande et des autres possibilités de passage (voir la section 6.1)
- Passages pour piétons pour relier les quartiers qui sont séparés par des routes ou d'autres obstacles physiques, là où la sécurité n'est pas mise en péril

Le présent plan ne contient pas de liste définitive des projets d'installations pour piétons. La pièce 4.1 indique les enveloppes du budget d'immobilisations prévues pour différents types de projets piétonniers.

**Pièce 4.1 Projets piétonniers – coûts des immobilisations par type d'installations (en millions de \$)**

Type d'installations	Phase 1 : 2014-2019	Phase 2 : 2020-2025	Phase 3 : 2026-2031	Total
Liens communautaires généraux et liens dans les zones d'aménagement axé sur le transport en commun	8,25	9,0	9,0	26,3
Structures de sentier polyvalent <sup>1</sup>	13,0	13,0	14,0	40,0
<b>Total</b>	<b>21,25</b>	<b>22,0</b>	<b>23,0</b>	<b>66,3</b>

*Remarque : <sup>1</sup> inclut la passerelle de la rivière Rideau, la passerelle du canal Rideau et d'autres grandes structures.*

*Tous les coûts sont exprimés en dollars de 2013.*

## 4.2 Créer un environnement propice à la marche

La création d'un environnement véritablement propice à la marche est un objectif dont il faut tenir compte dans les nombreuses activités de la Ville, notamment le zonage, l'examen des demandes d'aménagement, les plans de conception communautaire, les plans d'aménagement axé sur le transport en commun (AATC), les concepts de route et les plans de paysagement. Il faut également tenir compte de nombreux facteurs diversifiés, y compris les immeubles et les espaces publics ainsi que l'infrastructure de transport. La présente section traite de certains des éléments les plus importants du potentiel piétonnier.

### **Mesure 4-3 : Maximiser le niveau de service pour les piétons dans certains secteurs**

**Maximiser le niveau de service.** L'un des principaux obstacles à la marche est la distance que les piétons doivent franchir aux intersections avec signaux pour piétons. Le simple fait d'aménager un passage pour piétons n'est peut-être pas suffisant pour assurer un niveau de service adéquat. Les voies de circulation multiples (que ce soit pour continuer tout droit ou pour tourner à gauche ou à droite), les voies de virage à droite à circulation libre et les grands rayons de trottoir qui pourraient être requis par les gros camions, mais qui permettent aux véhicules automobiles de s'engager dans le

virage à des vitesses plus élevées – toutes ces caractéristiques peuvent avoir une incidence sur la création d'un environnement propice aux piétons. Les voies doubles pour les virages à gauche, les voies pour continuer tout droit (trois ou plus), les voies pour virage à droite distinctes et les voies de décélération et d'accélération doivent être évitées, particulièrement dans les zones où la Ville veut mettre l'accent sur la marche (centre-ville, rues principales, centres polyvalents et autres zones de densification). Les plans tenteront d'améliorer les niveaux de service aux endroits où les obstacles à la marche sont importants.

**Indicateur de niveau de service.** Le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa recommande le recours à une méthode quantitative pour évaluer le niveau de service pour les piétons aux intersections. Cet indicateur se veut un outil pour mesurer le niveau de service pour les piétons. Il facilitera le processus décisionnel lorsque des compromis sont nécessaires, ce qui est généralement le cas le long des rues principales, au centre-ville et dans les zones axées sur le transport en commun, les centres polyvalents et les zones de densification. Ses principaux objectifs sont les suivants :

- tenir compte des principaux facteurs qui ont une incidence sur la conception physique et le contrôle des intersections du point de vue du piéton
- être relativement simple à mettre en œuvre
- tenir compte des attentes et des conditions locales

---

### **Mesure 4-4 : Offrir des installations de qualité**

**Lignes directrices en matière de conception axée sur les piétons.** Le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa recommande l'élaboration de nouvelles lignes directrices en matière de conception axée sur les piétons qui s'appliquent à la conception de nouvelles installations piétonnières et aux projets de construction ou de reconstruction de routes, à l'examen des demandes d'aménagement et à la préparation de plans de conception communautaire ou de plans secondaires. Les lignes directrices s'appliquent lorsque la demande justifie l'ajout d'éléments de conception améliorée. Par exemple :

- installations – largeur des trottoirs et matériaux utilisés, emplacement des sentiers, géométrie et alignement des intersections, passages aux intersections et en section

courante, signalisation de priorité pour piétons et voies piétonnières vers le transport en commun

- signalisation – panneaux, cartes et motifs de pavage pour permettre aux résidents et aux visiteurs de se repérer
  - accessibilité – respect des normes de conception en matière d’accessibilité de la Ville et prise en considération de la *Loi de 2005 sur l’accessibilité pour les personnes handicapées de l’Ontario* pour ce qui est des niveaux, des pentes, des traitements de surface, des guérites, des bornes de protection, des dépressions et des rampes d’accès aux intersections avec avertissements tactiles et des bancs le long des sentiers
  - éclairage – respect des politiques d’éclairage des rues, des parcs et des sentiers de la Ville et intégration des principes de la prévention du crime par l’aménagement du milieu (PCAM) pour soutenir les objectifs relatifs à la sécurité
1. paysage et environnement – boulevards avec bordures de rue et trottoirs qui permettent l’infiltration des eaux pluviales, arbres et plantations ainsi que pénétration de la lumière du soleil
  2. équipements et esthétique – bancs, stationnements pour vélos, poubelles, vues, art public, liens avec les espaces ouverts et mobilier urbain assurant confort et facilité d’entretien pendant toute l’année

---

### **Mesure 4-5 : Assurer un entretien d’hiver approprié**

**Entretien hivernal amélioré pour les principaux liens piétonniers.** Dans le sondage sur l’attitude des navetteurs mené par la Ville d’Ottawa en 2013, le déneigement et le déglçage des installations piétonnières ont été les principales préoccupations soulevées par les résidents; 32 % des répondants estimaient que le déneigement des installations piétonnières était le service ayant le plus besoin d’amélioration. Les normes de qualité en matière d’entretien de la Ville établissent des niveaux d’entretien hivernal pour les installations piétonnières (p. ex., accumulations minimales de neige déclenchant une intervention et rapidité d’intervention après la fin des précipitations). Elles prévoient l’intervention la plus rapide (priorité 1) aux trottoirs du centre-ville et des centres d’emploi importants et accordent une priorité moindre aux autres installations pour piétons. La section 9.1 du présent PDT souligne l’attribution de fonds supplémentaires pour augmenter à moindre coût la priorité accordée à l’entretien

d'hiver des liens piétonniers à 600 mètres ou moins des stations de transport en commun rapide, à 200 mètres ou moins de couloirs de transport en commun haute fréquence et à 300 mètres ou moins des écoles. Cette amélioration offre un avantage particulièrement important aux usagers du train léger sur rail, du Transitway et de l'O-Train ainsi qu'aux élèves qui se rendent à l'école à pied.

### 4.3 Améliorer la sécurité des piétons et la promotion de la marche

Le cadre général du présent plan en matière de sécurité routière (voir la section 7.4) précise que les piétons constituent un groupe vulnérable d'usagers de la route qui justifie la prise de mesures particulières; le cadre en matière de gestion de la demande en transport (voir la section 8.1) considère également les piétons actuels et potentiels comme des segments clés du marché. La section qui suit présente un examen intégré et holistique des moyens que prendra la Ville pour promouvoir la marche et la rendre plus sécuritaire.

---

#### **Mesure 4-6 : Offrir des programmes pour assurer la sécurité des piétons**

**Passages de routes.** La Ville continuera d'améliorer les passages pour piétons aux intersections avec ou sans signaux afin de réduire la fréquence et la gravité des collisions évitables impliquant des piétons. L'actuel projet pilote d'évaluation de la sécurité des piétons permet l'application de mesures rentables.

**Signaux sonores et signaux de compte à rebours pour piétons.** La Ville continuera d'installer des signaux sonores pour piétons afin d'aider les piétons ayant une déficience visuelle à déterminer quand ils peuvent traverser une route en toute sécurité et dans quelle direction (plus de 640 dispositifs semblables sont déjà en place). La Ville continuera également à déployer des signaux de compte à rebours pour piétons qui réduisent l'incertitude quant aux dangers de traverser la route (plus de 415 dispositifs semblables sont déjà en place).

**Routes sécuritaires jusqu'à l'école.** À Ottawa, un certain nombre de partenaires collaborent pour promouvoir le cyclisme et d'autres modes de déplacement sécuritaires

et sains pour aller à l'école. La Ville continuera de soutenir des événements spéciaux et la planification des trajets scolaires, ce qui constitue une initiative pluridisciplinaire intensive menée en collaboration avec les écoles de la région.

**Brigadiers et patrouilles de sécurité.** La Ville compte actuellement 153 brigadiers adultes pour aider les enfants qui se rendent à l'école à pied et continuera d'examiner les demandes pour des brigadiers adultes et à soutenir leur déploiement, y compris l'installation de panneaux et le marquage des chaussées, là où de telles mesures sont justifiées et si les ressources le permettent. Le Service de police d'Ottawa travaille également avec les écoles pour former des élèves afin qu'ils effectuent des tâches de patrouille de sécurité, tandis que la Ville se charge d'installer la signalisation nécessaire.

**Sécurité piétonnière en hiver.** La Ville continuera d'offrir des programmes d'amélioration de la sécurité des piétons en hiver. Actuellement, ces programmes incluent le programme Snow Go, qui jumelle des personnes âgées et des personnes handicapées (et peut leur fournir de l'aide financière) avec des fournisseurs de services qui déneigeront les entrées de cour et les allées privées. Ils comprennent également le programme des bacs de gravillons qui déploie des bacs de gravillon « libre-service » pour trottoirs près des escaliers et des pentes raides ainsi que dans les zones où la circulation piétonne est intense et où vivent un grand nombre de personnes âgées ou utilisant des aides à la mobilité.

---

### **Mesures 4-7 : Accroître la sensibilisation à la marche et la visibilité de celle-ci**

**Promotion.** Conformément à la question de l'engagement au travail traitée à la section 8.1 du présent plan, la Ville continuera de promouvoir la marche au travail par l'entremise de divers canaux de communication et en partenariat avec les employeurs, les écoles et les organismes communautaires. L'un des messages clés s'articulera non seulement sur l'aspect pratique de la marche comme mode de transport, mais sur son importance dans le cadre d'un mode de vie sain et actif.

**Sensibilisation à la santé publique.** Santé publique Ottawa continuera de promouvoir la marche dans le cadre de sa stratégie pour une alimentation saine et une vie active. Parmi les initiatives connexes, mentionnons la sensibilisation communautaire, les événements spéciaux, la publication d'information sur le Web, la promotion des groupes de marche, le soutien du programme de prêt de podomètres de la Bibliothèque publique d'Ottawa et un engagement direct avec les écoles et les lieux de travail pour promouvoir le transport actif et d'autres formes d'activité physique.

## 5. Développer une ville propice au cyclisme

Aperçu du chapitre	
Mesures recommandées	
<i>Mesure 5-1</i>	Mise en œuvre du Plan sur le cyclisme d'Ottawa
<b>Section 5.1</b>	<b>Construire et entretenir un réseau d'installations cyclables de qualité</b>
<i>Mesure 5-2</i>	Mettre en œuvre le réseau de pistes cyclables d'ici 2031
<i>Mesure 5-3</i>	Introduire de nouvelles mesures des niveaux de service pour les installations cyclables
<i>Mesure 5-4</i>	Entretenir les installations cyclables
<i>Mesure 5-5</i>	Entretenir un réseau cyclable de base en hiver
<b>Section 5.2</b>	<b>Offrir des installations de fin de parcours et des liens intermodaux attrayants</b>
<i>Mesure 5-6</i>	Offrir des liens entre les réseaux cyclables et le transport en commun
<i>Mesure 5-7</i>	Offrir des aires de stationnement publiques pour vélos
<i>Mesure 5-8</i>	Exiger l'aménagement d'aires de stationnement pour vélos et d'installations de fin de parcours dans les nouveaux aménagements
<b>Section 5.3</b>	<b>Améliorer la sécurité et la promotion du cyclisme</b>
<i>Mesure 5-9</i>	Offrir des programmes de sécurité pour les cyclistes
<i>Mesure 5-10</i>	Accroître la sensibilisation au vélo et la visibilité de celui-ci

La popularité du vélo est un indicateur d'une ville dynamique et durable. Comme la marche, le transport en commun et le covoiturage, le vélo permet de conserver les ressources naturelles et de réduire la pression sur le réseau routier, et ce, tout en améliorant la santé, en favorisant un aménagement plus compact, en préservant l'environnement et en soutenant l'activité économique. Le vélo est un moyen rapide et pratique pour effectuer des déplacements sur de courtes distances et, pour beaucoup de gens, il peut aussi être attrayant pour les longs trajets. Parmi les principaux facteurs qui peuvent motiver plus de gens à utiliser le vélo, mentionnons les suivants :

- distances raisonnables entre le point de départ et le point d'arrivée
- pistes cyclables agréables, directes, sécuritaires, bien entretenues, qui sont le plus possible séparées de la circulation
- stationnements, douches et vestiaires pratiques et sécuritaires à destination



- liens pratiques et sécuritaires entre les installations de cyclisme et de transport en commun
- habiletés à vélo appropriées pour les routes disponibles
- attitudes sociales positives à l'égard du cyclisme

Une version actualisée du Plan sur le cyclisme d'Ottawa, préparée en parallèle avec le présent plan directeur des transports, traite des améliorations à apporter dans tous ces secteurs clés. Le lecteur peut consulter ce plan s'il désire obtenir plus de détails sur les moyens qui seront pris pour faire d'Ottawa une ville véritablement propice au cyclisme.

---

## **Mesure 5-1 : Mise en œuvre du Plan sur le cyclisme d'Ottawa**

**Stratégies.** Le Plan sur le cyclisme d'Ottawa contient un certain nombre de politiques et de mesures que la Ville doit mettre en œuvre. Ces éléments constituent une approche multidisciplinaire intégrée visant à augmenter la sécurité, la commodité et le confort pour les cyclistes à Ottawa au cours des deux prochaines décennies. Ces éléments touchent l'utilisation des sols, l'expansion du réseau cyclable, la conception d'installations routières et cyclables, les aires de stationnement pour vélos, l'intégration vélo-transport en commun, le financement, l'entretien, les programmes de sécurité, la signalisation, l'information, la promotion, l'engagement des intervenants, la collaboration intergouvernementale et la mesure du rendement. Le présent chapitre met l'accent sur trois éléments clés, à savoir l'expansion et l'entretien des installations cyclables (section 5.1), les liens intermodaux et les installations en fin de parcours (section 5.2) ainsi que la sécurité et la promotion du cyclisme (section 5.3). Comme les budgets futurs sont limités, la Ville mettra l'accent sur les besoins fondamentaux en matière de programmes et d'infrastructures, tout en soutenant ses partenaires clés dans leurs initiatives (p. ex., programme de partage de vélos Capital BIXI lancé par la CCN).

**Cibles.** La section 2.4 du présent plan établit comme objectif pour l'horizon 2031 d'obtenir une part modale pour le vélo de 5 % dans l'ensemble de la ville pendant la période de pointe du matin et un objectif accru de 8 % pour les déplacements à l'intérieur de la Ceinture de verdure. Ces objectifs représentent d'importantes augmentations par rapport aux niveaux actuels (c.-à-d. la part modale dans l'ensemble de la ville pendant la période de pointe du matin de 2011 qui est de 2,7 %) et aux

objectifs fixés dans le Plan directeur des transports de 2008 et exigeront la mise en place de programmes et d'un réseau affichant une meilleure connectivité/continuité et offrant des pistes cyclables de qualité.

## 5.1 Construire et entretenir un réseau d'installations cyclables de qualité

La présence d'installations de cyclisme sécuritaires, directes et bien entretenues constitue un facteur important pour motiver les gens à utiliser leur vélo. Un éventail d'installations peuvent être utilisées selon le contexte. Le réseau de pistes cyclables comprend des installations sur les routes ou dans les emprises de route ainsi que des sentiers polyvalents hors route pour le vélo et la marche, qui peuvent servir à des fins tant utilitaires que récréatives. Les sentiers polyvalents sont généralement aménagés dans les emprises des voies de transport en commun rapide et des grandes artères (principalement dans les banlieues), dans des couloirs ferroviaires abandonnés, dans les couloirs d'installations de service public ainsi que le long de cours d'eau et dans des parcs; ils peuvent être recouverts d'asphalte ou de poussière de pierre. Leur aménagement est étroitement coordonné avec le vaste réseau de sentiers polyvalents de la CCN.

---

### **Mesure 5-2 : Mettre le réseau de pistes cyclables en œuvre d'ici 2031**

**Les réseaux.** Les cartes 1 et 2 montrent les routes désignées dans le réseau de pistes cyclables. Les réseaux sont fondés sur ceux décrits dans le PDT de 2008, mais révisés et prolongés à la lumière de travaux effectués depuis, tels que :

- l'étude *Le centre-ville en action*, qui projette un vaste réseau de pistes cyclables de qualité dans le noyau urbain
- les plans de conception communautaire, les plans d'aménagement axé sur le transport en commun et d'autres études d'urbanisme
- une analyse, effectuée aux fins de la mise à jour du Plan sur le cyclisme d'Ottawa, de cinq grands pôles d'emploi qui sont caractérisés par un grand nombre de courts trajets

Les changements apportés en cours de route aux réseaux indiqués sur les cartes 1 et 2 n'exigeront pas l'approbation du Conseil, à condition que tous ces changements maintiennent la continuité dans le même secteur général et préservent l'accès aux principales destinations. Il convient de noter que de nombreux sentiers polyvalents appartiennent à la CCN, qui en assure l'entretien.

**Connectivité et qualité des voies cyclables.** Le réseau de pistes cyclables vise à établir une meilleure *connectivité* pour le vélo – permettre aux résidents de parcourir à vélo la distance entre leur foyer et leur travail, l'école, les commerces, les stations de transport en commun et les lieux de loisirs – à travers la ville, y compris :

- là où il y a des interruptions (ou des liens manquants) dans l'infrastructure actuelle de pistes cyclables
- dans les banlieues et les villages ruraux où il y aura un nombre croissant de déplacements locaux
- autour des futures stations du train léger sur rail, en permettant aux résidents de combiner le vélo et le transport en commun en un seul déplacement pratique

Cependant, les besoins en matière de pistes cyclables de *qualité* supérieure mèneront aux changements les plus visibles dans le réseau d'Ottawa. L'objectif d'accroître considérablement la part modale du vélo signifie que de nouveaux types d'installations cyclables seront nécessaires pour attirer les cyclistes débutants et les cyclistes qui s'inquiètent de circuler en vélo dans un trafic mixte. Les installations cyclables sur rue séparées de la circulation automobile doivent accroître la sécurité des cyclistes (réelle et perçue), surtout dans les rues affichant des volumes ou des vitesses de circulation élevés. À titre d'exemple de ce type d'installations, mentionnons celles de l'avenue Laurier ainsi que les plans approuvés pour l'avenue Churchill et la rue Main

**Types de voies cyclables.** Le réseau de pistes cyclables indiqué sur les cartes 1 et 2 comprend plusieurs types d'installations.

- Les *parcours cyclables transurbains* sont des liens continus sur route ou hors route s'échelonnant sur de longues distances. Ils servent de grandes voies de raccordement entre des secteurs plus éloignés de la ville et offrent un niveau élevé d'aisance grâce à des caractéristiques favorisant la circulation à vélo comme des sas-vélos, des passages de couleur aux intersections, la signalisation routière et des

ajustements à la durée des feux de circulation. Le financement de leur mise en œuvre des parcours cyclables transurbains et leur entretien sont prioritaires.

- Les *parcours cyclables de quartier* sont en général aménagés sur des routes où la circulation est faible et des sentiers de quartier. Ils offrent des pistes cyclables calmes et confortables dans les collectivités locales et permettent aux résidents d'avoir accès aux institutions, aux parcs, aux espaces naturels, aux sites historiques, aux stations de transport en commun, aux équipements et aux entreprises. Les couloirs de verdure peuvent avoir des marques de chaussée indiquant la configuration de la voie, des dispositifs de signalisation, des barrières de déviation aux intersections qui empêchent les véhicules motorisés de passer, mais pas les cyclistes, des mesures de modération de la circulation telles que des rétrécissements de voie ou des prolongements de bordure de route ainsi que des sentiers réservés aux cyclistes et aux marcheurs ou des passerelles qui assurent la continuité de la circulation.
- Les *voies d'accès principales* aménagées le long des couloirs des routes principales relient les parcours cyclables transurbains et les principaux sentiers polyvalents aux parcours cyclables des quartiers et aux voies collectrices. Les voies d'accès principales offrent généralement un espace réservé aux vélos sur la route (sous réserve des contraintes locales), idéalement une piste cyclable ou une voie réservée aux vélos avec dispositifs tampons.
- Les *voies collectrices* permettent en général d'accéder, à partir des rues résidentielles et des zones commerciales, aux voies d'accès principales et aux pistes cyclables transurbaines qui servent à franchir de plus longues distances. Elles sont d'ordinaire aménagées sur la route et peuvent être soit des voies réservées aux vélos avec marques peintes sur la chaussée, soit des voies partagées.
- Les *sentiers polyvalents* et *pistes récréatives* s'adressent à un mélange de cyclistes et de piétons, mesurent généralement de trois à quatre mètres de largeur, sont revêtus d'asphalte et présentent une ligne médiane jaune du fait qu'ils sont bidirectionnels. Ils représentent la solution idéale dans les couloirs continus où les carrefours sont rares, comme sur les terrains de la CCN le long de la rivière Rideau, de la rivière des Outaouais et du canal Rideau et sur la Ferme expérimentale centrale. Les sentiers polyvalents sont aussi présents dans des milieux plus urbains, où ils fournissent des liens sur de courtes distances entre les routes ou le long des

couloirs des voies de transport en commun rapide et de transmission électrique, comme le couloir de l'O-Train.

**Établissement des priorités et financement des projets.** La Ville procédera à la mise en œuvre des projets en trois phases afin d'établir le réseau de pistes cyclables indiqué sur les cartes 1 et 2. La pièce 5.1 résume les coûts d'immobilisation prévus dans le cadre des projets pour chaque type d'installation cyclable, par phase. Les coûts d'immobilisation totaux pour chaque phase respectent les critères d'abordabilité du présent plan. D'autres projets seront également exécutés grâce à des sources externes de financement, comme des projets de construction ou de reconstruction de routes, des travaux d'asphaltage des routes rurales et les aménagements de lots.

**Pièce 5.1 Projets relatifs au réseau de pistes cyclables, horizon 2031 – coûts d'immobilisation par type d'installation (en millions de \$)**

Type d'installation	Phase 1 : 2014-2019	Phase 2 : 2020-2025	Phase 3 : 2026-2031	Total
Parcours cyclables transurbains	7,8	11,7	2,0	<b>21,5</b>
Liens d'aménagements axés sur le transport en commun	1,8	1,5	2,3	<b>5,6</b>
Liens vers les sites institutionnels et d'emploi (hors du centre-ville)	1,9	2,5	0,0	<b>4,4</b>
Liens avec les collectivités (pistes cyclables de quartier, liens manquants)	9,7	7,5	17,0	<b>34,2</b>
Aires de stationnement pour vélos et améliorations dans l'ensemble de la ville	0,4	0,8	2,8	<b>4,0</b>
Liens avec des sites de loisirs	0,3	0,0	0,0	<b>0,3</b>
<b>Total</b>	<b>22,0</b>	<b>24,0</b>	<b>24,0</b>	<b>70,0</b>

*Remarque : Tous les coûts sont exprimés en dollars de 2013.*

## **Mesure 5-3 : Introduire de nouvelles mesures des niveaux de service pour les installations cyclables**

**Présélection des installations.** Dans le cadre de la mise à jour du Plan sur le cyclisme d'Ottawa, la Ville a élaboré un outil de présélection des installations qui, pour toute combinaison de volume journalier moyen de circulation et du 85<sup>e</sup> percentile de la vitesse de circulation sur la route, indique un type préliminaire d'installation de cyclisme à privilégier pour cette route : voie partagé en bordure de route, une voie réservée aux vélos avec marques peintes sur la chaussée ou installation de cyclisme distincte (comme des voies réservées aux vélos avec dispositifs tampons ou des pistes cyclables; et si l'un de ces choix est privilégié mais ne peut être mis en œuvre, l'outil recommande de choisir un autre itinéraire). L'outil de présélection des installations a été utilisé pour estimer les coûts résumés à la pièce 5.1.

**Mesures des niveaux de service pour les installations cyclables.** Pour évaluer la qualité des différentes installations cyclables, on introduira de nouvelles mesures du niveau de service. Ce concept, fondé sur un document récent du Mineta Transportation Institute, se rapporte à la sécurité (réelle et perçue) des différentes installations cyclables et utilise les caractéristiques fondamentales de la route (p. ex., vitesse des véhicules, nombre de voies, présence d'espaces de stationnement) pour déterminer le niveau de service. En général, un faible niveau de sécurité perçue (p. ex., vélos qui circulent à côté d'une voie rapide) entraîne un niveau élevé de stress lié à la circulation, tandis qu'un niveau élevé de sécurité perçue (p. ex., utilisation d'une piste cyclable distincte) entraîne un faible niveau de stress lié à la circulation. Quatre niveaux différents sont indiqués (niveaux 1 à 4), le niveau 1 étant associé au plus bas niveau de stress lié à la circulation et, par conséquent, au plus haut niveau de service qui attire le plus vaste éventail de résidents. Comme il s'agit d'une nouvelle mesure du rendement, la Ville continuera d'évaluer et de peaufiner cet outil selon les besoins.

## **Mesure 5-4 : Entretien des installations cyclables**

**Importance de l'entretien.** Le bon entretien des installations sur route et hors route est essentiel si l'on veut assurer une pratique du vélo sûre et agréable. Comparativement aux véhicules à moteur, les vélos sont plus sensibles aux irrégularités de la surface, et les cyclistes risquent de se blesser lorsqu'il y a des nids de poule, des coupures et des fissures dans la route ainsi que des débris. L'expérience acquise ailleurs démontre que la réorganisation des priorités d'entretien, même si cela peut retarder le service dans d'autres secteurs ou faire augmenter les coûts en temps et les coûts opérationnels, peut contribuer à la sécurité et à la popularité du cyclisme.

Dans le cadre du processus de mise à jour continue des pratiques d'entretien, la Ville continuera de mettre à jour les normes de qualité en matière d'entretien (NQE) afin d'inclure les nouvelles définitions pour les types de voies cyclables décrites à la section 5.2.

**Activités d'entretien saisonnier.** La Ville procède au nettoyage printanier des rues de la fin de l'hiver jusqu'à la mi-mai, puis continue à balayer les routes tout au long de l'été en fonction des catégories de routes. Les cyclistes sont les usagers de la route les plus touchés par tout retard dans le balayage des rues du printemps parce que les véhicules à moteur déplacent les débris de la route – y compris le gravier et le sable utilisé pour l'entretien d'hiver – vers la bordure, ce qui peut nuire aux cyclistes. Pour cette raison, la Ville s'efforcera d'accorder une plus grande priorité au balayage du printemps sur les parcours cyclables transurbains, puis sur les voies d'accès principales. Le nettoyage du printemps des pistes cyclables principales doit commencer dès que possible chaque année, et le changement des priorités à cet égard ne doit pas avoir d'incidence sur les coûts d'exploitation, bien que les services dans d'autres secteurs de la ville puissent être retardés.

## **Mesure 5-5 : Entretien un réseau de pistes cyclables de base en hiver**

**Réseau.** Étant donné que le nombre de cyclistes a tendance à diminuer considérablement au cours de l'hiver, la Ville n'a pas établi de réseau de pistes cyclables hivernales et n'entretient pas de telles pistes. Pour favoriser l'utilisation du

vélo en hiver, le Plan sur le cyclisme d'Ottawa mis à jour désigne un réseau de pistes cyclables qui pourraient être utilisables tout au long de l'année. En établissant les tracés d'hiver, on a tenu compte des questions touchant la faisabilité comme le type de surface (revêtement d'asphalte vs poussière de roche) et la présence d'un espace suffisant à l'entreposage de la neige. Le réseau de pistes cyclables d'hiver compte 37 km de voies le long de routes et de sentiers (y compris ceux appartenant à la ville et à la CCN) et se concentre dans le secteur du centre et le long de la piste cyclable est-ouest, où les taux d'utilisation du vélo sont les plus élevés. Environ 21 km des voies du réseau se trouvent sur des routes ou des sentiers polyvalents où aucun changement aux pratiques actuelles d'entretien hivernal ne serait nécessaire.

**Essais et expansion.** Le réseau de pistes cyclables d'hiver devrait être mis en place à l'hiver 2014-2015 et fera l'objet d'un examen dans le cadre de la prochaine mise à jour du Plan sur le cyclisme d'Ottawa. Le réseau pourra, à terme, être prolongé au fur et à mesure que le volume de cyclistes augmentera en hiver et que la Ville aménagera d'autres sentiers distincts ou avec dispositifs tampons pour séparer les cyclistes d'hiver de la circulation automobile.

## 5.2 Offrir des installations de fin de parcours et des liens intermodaux attrayants

Les installations pour le déplacement des vélos sont un composant essentiel d'une ville accueillante pour les cyclistes, mais les installations pour entreposer les vélos en toute sécurité au début et à la fin des déplacements et les installations permettant aux cyclistes de passer facilement à d'autres modes de transport sont également essentielles.

---

### **Mesure 5-6 : Offrir des liens entre les réseaux de pistes cyclables et le transport en commun**

**Vélo-transport-marche et vélo-transport-vélo.** Avec la mise en œuvre du train léger sur rail d'Ottawa, les transferts d'usagers entre les autobus et les trains seront chose courante. Toutefois, il pourrait être plus attrayant pour de nombreux usagers de se rendre en vélo aux installations de transport en commun, ce qui leur permettrait de



réduire les délais d'attente et de faire de l'exercice chaque jour. Le Plan sur le cyclisme d'Ottawa mis à jour met un accent particulier sur l'offre de possibilités de déplacement du type « vélo-transport-marche ». Il met à profit les nouvelles places de stationnement pour vélos dans les stations de train léger sur rail, les pistes cyclables de quartier agréables vers les stations de transport en commun rapide et les promotions offertes à la clientèle. La poursuite de l'expansion du programme Vélo-bus, qui offre des supports à vélo dans les autobus d'OC Transpo, fera des déplacements vélo-transport-vélo une option dont pourront profiter de nombreux clients du transport en commun. Il est également prévu que la nouvelle ligne de train léger sur rail de la Ville permette l'embarquement d'un nombre limité de vélos à bord, en dehors des périodes de pointe; les vélos sont déjà acceptés dans l'O-Train.

### **Mesure 5-7 : Offrir des aires de stationnement publiques pour vélos**

**Aires de stationnement publiques à court terme pour vélos.** La Ville offre 2 000 places de stationnement public à court terme pour vélos dans les emprises publiques grâce à une entente contractuelle avec une société de publicité. Dernièrement, plus de 1 150 mètres de terrains de stationnement ont été transformés en places de stationnement avec bornes pour vélos ainsi qu'en places pour supports à vélos ornés d'ouvrages artistiques dans le cadre de projets d'aménagement paysager. Comme le recommande le Plan sur le cyclisme d'Ottawa mis à jour, la Ville envisagera également la création d'enclos saisonniers pour vélos, lesquels transforment des places de stationnement sur rue pour automobiles en des dizaines des places de stationnement pour vélos dans des endroits où la demande en places de stationnement pour vélos ne peut être comblée ailleurs dans l'emprise publique.

**Aires de stationnement publiques à long terme pour vélos.** Dans les endroits où les cyclistes laissent leur vélo pour de longues périodes, la sécurité et la protection contre les intempéries sont des facteurs importants. À titre d'exemple, mentionnons les stations de transport en commun rapide et les immeubles municipaux. Au cœur du centre-ville, la demande peut être suffisante pour justifier la mise en place d'une aire de stationnement publique sécurisée à l'abri des intempéries pour les vélos; la Ville étudiera la nécessité et la faisabilité d'un tel service.

## **Mesure 5-8 : Exiger l'aménagement d'aires de stationnement pour vélos et d'installations de fin de parcours dans les nouveaux aménagements**

**Zonage et promotion.** Le *Règlement de zonage* de la Ville exige actuellement des promoteurs qu'ils fournissent un nombre déterminé de places de stationnement pour vélos en fonction de la taille de l'aménagement et du type d'utilisation des sols. Afin de donner une orientation plus précise, la Ville compte mettre à jour le *Règlement de zonage* afin d'imposer des exigences distinctes pour les aires de stationnement à court et à long terme pour vélos, le cas échéant. La Ville fournira également des orientations sur l'emplacement et la conception des installations de stationnement pour vélo – par exemple, qu'elles soient aménagées dans des zones bien à la vue et éclairées et qu'elles soient protégées contre les intempéries autant que possible – et favoriser l'inclusion de douches et de vestiaires pour les navetteurs actifs dans les nouveaux lieux de travail. Cela incitera les propriétaires et les gestionnaires de bâtiments, en particulier les lieux de travail et les immeubles résidentiels à logements multiples, à fournir des installations de stationnement pour vélos et de fin de parcours de qualité.

### **5.3 Améliorer la sécurité et la promotion du cyclisme**

Le cadre général de la Ville en matière de sécurité routière (voir la section 7.4) considère les cyclistes comme un groupe d'utilisateurs vulnérables de la route qui justifie la prise de mesures particulières; le cadre pour la gestion de la demande en transport (voir la section 8.1) considère les cyclistes actuels et potentiels comme les segments clés du marché. La section qui suit présente un examen intégré et holistique des mesures que prendra la Ville pour améliorer la promotion du vélo et la sécurité des cyclistes.

## **Mesure 5-9 : Offrir des programmes de sécurité pour les cyclistes**

**Nouveaux traitements de la chaussée.** Dans les années à venir, la Ville continuera le marquage des chaussées et l'installation d'une signalisation propre au cyclisme (une fois approuvée par le ministère des Transports) afin de soutenir la mise en place de pistes cyclables séparées de la circulation. Elle mènera des campagnes pour informer les cyclistes et les autres usagers de la route de ces traitements.

**Correction des emplacements problématiques.** La Ville continuera de travailler sur les environnements routiers qui présentent des risques pour les cyclistes. Actuellement, le Programme d'amélioration de sécurité à bicyclette applique des mesures telles que la mise en place de panneaux de signalisation et de marques sur la chaussée pour améliorer les endroits où des problèmes de sécurité à vélo ont été relevés grâce aux registres des collisions et aux commentaires des intervenants.

**Renforcement des habiletés et sensibilisation.** La Ville continuera d'améliorer la sécurité en s'adressant directement aux cyclistes et aux autres usagers de la route. Actuellement, les éléments du Programme de sensibilisation à la sécurité à bicyclette incluent des messages sur la sécurité (affiches, vidéos, messages d'intérêt public, panneaux d'autobus, information sur la formation à l'intention des cyclistes débutants), la formation visant à développer les habiletés à vélo (p. ex., cours CAN-BIKE complets et abrégés, sensibilisation à l'école primaire), la sensibilisation en milieu de travail et la promotion du port du casque pour les jeunes.

**Routes sécuritaires jusqu'à l'école.** À Ottawa, un certain nombre de partenaires collaborent pour promouvoir le cyclisme et d'autres modes de déplacement sécuritaires et sains pour aller à l'école. La Ville continuera de soutenir la planification d'événements spéciaux et de voyages scolaires, ce qui représente une initiative pluridisciplinaire intensive à laquelle participent un certain nombre d'écoles de la région.

---

### **Mesure 5-10 : Accroître la sensibilisation au vélo et la visibilité de celui-ci**

**Promotion.** Conformément à la question de l'engagement sur les lieux de travail traitée à la section 8.1 du présent plan, la Ville continuera de promouvoir l'utilisation du vélo pour aller au travail par l'entremise de campagnes telles que l'événement Vélo au boulot, d'une durée d'un mois, et par l'entremise de promotions ciblées dans les secteurs situés à proximité d'installations de cyclisme nouvelles ou améliorées. Comme mentionné à la section 5.2 du présent plan, la Ville va promouvoir les déplacements multimodaux vélo-transport, vélo-transport-marche et vélo-transport-vélo. La Ville fera également la promotion de ses services et de ses installations cyclables auprès des résidents des nouveaux lotissements, notamment en utilisant les trousse de bienvenue des promoteurs.

**Conseils sur les itinéraires et signalisation.** La Ville continuera de mettre à jour ses cartes du réseau de pistes cyclables et poursuivra l'examen d'un planificateur interactif d'itinéraires à vélo en ligne. Elle mettra également sur pied une stratégie de mise en place de panneaux de signalisation pour aider les cyclistes à repérer et à suivre les nouveaux parcours cyclables transurbains et les parcours cyclables de quartier. La politique en matière de signalisation pour le tourisme et la fonction publique (juin 2003) sera modifiée afin que l'on puisse y inclure la signalisation qui permettra de conseiller les cyclistes sur le réseau et les parcours cyclables transurbains et de quartier.

## 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**

Projet	Limites	Description
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'utilisateurs 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'utilisateurs 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 utilisateurs 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 utilisateurs 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.

## 7. Fournir des routes sécuritaires et efficaces

<b>Aperçu du chapitre</b>	
<b>Mesures recommandées</b>	
<b>Section 7.1</b>	<b>Concevoir et construire des rues complètes</b>
<i>Mesure 7-1</i>	Adopter une politique axée sur les « rues complètes » pour la conception, l'exploitation et l'entretien des routes.
<i>Mesure 7-2</i>	Mettre à jour les lignes directrices, les normes et les processus en matière de conception routière afin de tenir compte des principes sous-jacents au concept de rues complètes.
<i>Mesure 7-3</i>	Utiliser les niveaux de service des transports multimodaux afin d'évaluer la conception des routes et d'allouer les emprises nécessaires.
<b>Section 7.2</b>	<b>Modifier stratégiquement le réseau routier</b>
<i>Mesure 7-4</i>	Adopter le réseau routier désigné
<i>Mesure 7-5</i>	Mettre en œuvre le réseau routier abordable d'ici 2031
<i>Mesure 7-6</i>	Obtenir et protéger les emprises nécessaires aux projets routiers
<i>Mesure 7-7</i>	Participer aux projets routiers fédéraux et provinciaux
<b>Section 7.3</b>	<b>Maximiser l'efficacité du réseau routier</b>
<i>Mesure 7-8</i>	Mettre en œuvre la Stratégie de gestion du système de transport
<i>Mesure 7-9</i>	Recourir à des systèmes perfectionnés de gestion de la circulation (SPGC)
<i>Mesure 7-10</i>	Offrir des renseignements simples et accessibles aux voyageurs
<i>Mesure 7-11</i>	Évaluer et adopter des technologies utiles pour la gestion des données
<b>Section 7.4</b>	<b>Maximiser la sécurité du réseau routier pour tous les usagers</b>
<i>Mesure 7-12</i>	Mettre en œuvre le Plan d'action stratégique de sécurité routière
<i>Mesure 7-13</i>	Lutter contre la distraction au volant
<i>Mesure 7-14</i>	Protéger les usagers vulnérables de la route
<i>Mesure 7-15</i>	Réduire la conduite agressive
<i>Mesure 7-16</i>	Cibler les problèmes touchant différents segments de la population par groupes d'âge
<b>Section 7.5</b>	<b>Favoriser un transport efficace des biens</b>
<i>Mesure 7-17</i>	Désigner des itinéraires pour camions dans le but de favoriser la vie économique et de protéger les quartiers
<i>Mesure 7-18</i>	Tenir compte des besoins en matière de transport de marchandises dans la planification, l'aménagement et la construction des routes
<i>Mesure 7-19</i>	Suivre les tendances de l'industrie du transport de marchandises et consulter ses principaux intervenants, et ce dans l'intérêt de toutes les parties concernées
<b>Section 7.6</b>	<b>Protéger les quartiers contre les effets négatifs</b>
<i>Mesure 7-20</i>	Tirer parti de la gestion de la circulation locale pour résoudre les préoccupations du public
<b>Section 7.7</b>	<b>Limiter les effets environnementaux</b>
<i>Mesure 7-21</i>	Limiter les effets sur la terre, l'eau et la végétation

## Aperçu du chapitre

### Mesures recommandées

Mesure 7-22	Limiter les émissions de gaz à effet de serre et autres émissions atmosphériques
Mesure 7-23	Contrôler le niveau de bruit

## 7.1 Concevoir et construire des rues complètes

**Rôle des rues.** Les rues d'Ottawa constituent des espaces publics d'une importance fondamentale : il s'agit de lieux sociaux où les résidents peuvent explorer leur communauté, rencontrer des amis ou passer du bon temps à la terrasse d'un café. Les rues donnent également accès à des entreprises, à des parcs, à des écoles et à des résidences. Le réseau routier constitue l'épine dorsale du réseau de transport d'Ottawa et de la vie économique qui l'entoure (il est utilisé par les piétons, les cyclistes, les usagers du transport en commun, les camionneurs, les automobilistes et les services d'urgence) tout en offrant un espace aux installations de services publics. La planification, la conception et l'exploitation des routes doivent tenir compte de ces divers modes de transport, qui doivent se partager des ressources en temps, en espace et en argent fort limitées. Or, dans la gestion de son réseau routier qu'elle assure dans le meilleur intérêt du public, la Ville fait souvent face à des choix difficiles.

**Mesure 7-1 : Adopter une politique axée sur les « rues complètes » pour la conception, l'exploitation et l'entretien des routes.**

**Description des rues complètes.** Le concept des rues complètes équilibre les multiples rôles des routes et garantit l'obtention des meilleurs résultats possible pour ce qui est de leur gestion en tant que ressource publique. Une rue complète remplit toutes les fonctions prévues et répond aux besoins de toutes les personnes qui l'utilisent tout au long de la journée. Les rues complètes ne sont pas toutes conçues de la même façon, car chaque rue a des fonctions, des usagers et des contextes qui lui sont propres. Le principe fondamental des rues complètes est d'offrir sécurité, confort et commodité à tous les usagers (piétons, cyclistes, usagers du transport en commun et automobilistes), qu'ils soient âgés, handicapés ou non. Cependant, l'attention accordée aux différents usagers variera selon le lieu. Par exemple, lorsque la Ville souhaite

mettre l'accent sur les choix durables en matière de déplacements (p. ex., centre-ville, rues principales, zones d'aménagement axé sur le transport en commun et autres zones de densification), les besoins des usagers les plus vulnérables de la route – à savoir les piétons et les cyclistes – seront d'abord pris en considération, suivis par les besoins des usagers du transport en commun et des automobilistes. Lorsque les demandes à l'égard de plusieurs modes de transport sont élevées, la Ville s'efforcera de concilier de façon durable les besoins de tous les usagers. Il convient de noter que ce concept n'est pas nouveau pour la Ville et qu'il représente une évolution des pratiques optimales déjà adoptées par le passé. Parmi les exemples de rues complètes qui répondent aux besoins des usagers de tous les modes de transport, mentionnons la promenade Sussex dans le secteur du marché By et le chemin West Hunt Club, à l'ouest du chemin Merivale.

**Contexte local.** Depuis les années 1990, Ottawa fait figure de pionnier à la suite de l'adoption de nombreuses pratiques novatrices telles que les mesures de modération de la circulation, les pistes cyclables sur rue, les signaux sonores et avec compte à rebours pour piétons, la protection des passages sur les grands axes routiers, les paysages propices à la marche et les mesures visant à privilégier le transport en commun par rapport à la voiture. Des lignes directrices telles que les *Lignes directrices en matière de conception des corridors de routes régionales* (2000) et *Lignes directrices de planification et de conception des couloirs routiers : Routes collectrices du secteur urbain et des villages, routes collectrices et artères du secteur rural* (2008) englobent plusieurs des concepts inclus dans les rues complètes. L'étude *Le centre-ville en action* de la Ville approuvée par le Conseil municipal en 2013 propose également une gamme exhaustive de modèles de rues complètes pour divers couloirs du centre-ville d'Ottawa.

**Vision globale.** La conception de rues nouvelles ou modernisées n'est qu'un début. La notion des rues complètes doit également être soutenue par des activités d'exploitation et d'entretien. De même, une rue complète mais isolée est beaucoup moins efficace qu'un réseau de rues complètes interreliées qui offrent une liberté de mouvement à tous les usagers, quel que soit leur mode de déplacement. La réussite de rues complètes est autant le fruit de processus efficaces et de la culture communautaire que le résultat de l'application de normes de conception et d'outils d'ingénierie. La présente section est un premier pas vers la création d'un cadre solide qui intégrera les rues complètes aux opérations et aux décisions quotidiennes de la Ville en matière de transports.

**Mesure 7-2 : Mettre à jour les lignes directrices, les normes et les processus en matière de conception routière afin de tenir compte des principes sous-jacents au concept de rues complètes.**

**Lignes directrices actuelles.** La Ville souhaite depuis longtemps que la conception de chaque route soit le reflet de ses fonctions, de ses usagers et son cadre urbain ou rural. Tandis que certaines routes remplissent la fonction de routes panoramiques, de promenades ou de rues principales de centres urbains ou de villages, d'autres traversent la Ceinture de verdure ou des districts patrimoniaux. Chaque milieu doit être desservi par une route conçue pour remplir différentes fonctions, c'est pourquoi chaque route doit être adaptée à son contexte immédiat. Dans cet esprit, la Ville se conforme à des lignes directrices comme ses *Lignes directrices en matière de conception des corridors de routes régionales* pour les artères du secteur urbain et les rues principales des villages ainsi que les *Lignes directrices de planification et de conception des couloirs routiers : Routes collectrices du secteur urbain et des villages, routes collectrices et artères du secteur rural* pour les artères rurales et les routes collectrices des villages et des secteurs urbains et ruraux. Une série d'illustrations de concepts, tirées de l'étude *Le centre-ville en action*, peuvent également être utilisées comme guide pour la planification et la conception des améliorations à apporter aux rues du centre-ville.

**Portée de la mise à jour.** Pour concrétiser l'esprit du concept des rues complètes au moment de la conception, la Ville mettra à jour ces documents d'orientation afin d'intégrer les progrès récents en matière de conception de rues propices à la marche et au vélo et de tenir compte des leçons apprises par l'entremise de processus de conception et des résultats de leur mise en œuvre. Les lignes directrices intégreront les pratiques optimales actuelles concernant les voies cyclables séparées, l'éclairage de faible intensité, le stationnement sur rue, le paysagement de rue, les équipements de transport en commun et les mesures de régulation de la circulation (dispositifs de modération de la circulation et ronds-points) et illustreront les options qui permettront de rééquilibrer la répartition de l'espace dans les emprises de rue entre les diverses utilisations (véhicules à moteur, transport en commun, marche et cyclisme) lorsqu'une demande existe et que leur mise en œuvre est possible. Elles permettront également de recenser les situations où une exception à l'utilisation des éléments de conception

des rues complètes pourrait être justifiée ainsi que le processus décisionnel à suivre dans un tel cas.

**Participation des intervenants.** La Ville continuera de consulter une vaste gamme d'intervenants et de solliciter leur participation aux projets de conception routière afin que leurs intérêts soient pris en considération dans le choix des compromis essentiels à la réalisation de rues complètes. Parmi les intervenants qui jouent un rôle important, mentionnons la communauté locale et les groupes de marchands, les écoles et autres institutions ainsi que les usagers de la route, y compris ceux qui vivent dans d'autres secteurs d'Ottawa. La participation des intervenants des services d'urgence sera également sollicitée. Par exemple, la capacité du Service des incendies d'Ottawa de respecter ses temps de réponse cibles pourrait être affectée par les modifications apportées aux routes, ce qui pourrait exiger la prise de mesures d'atténuation telles que l'installation de systèmes de commande prioritaire des feux de circulation.

**Recensement des possibilités.** L'application du concept des rues complètes sera concentrée sur les nouvelles constructions, sur les projets de réfection et sur les rues où les accidents et les problèmes de sécurité demeurent nombreux et s'inscrira également dans le cadre d'autres projets de construction (p. ex., réseau prioritaire de transport en commun/réseau de transport en commun rapide). On s'assurera ainsi d'une mise en œuvre rentable du concept.

---

**Mesure 7-3 : Utiliser les niveaux de service des transports multimodaux afin d'évaluer la conception des routes et d'allouer les emprises nécessaires.**

**Accent mis sur le déplacement des personnes.** Dans la conception des routes, la compréhension de l'incidence que pourraient avoir les différents choix de concepts sur la qualité du déplacement de chaque usager – piéton, cycliste, usager du transport en commun, automobiliste ou camionneur – demeure un élément clé lorsque vient le temps de faire des compromis entre les différents objectifs. Les mesures des niveaux de service pour la circulation automobile sont bien établies et facilitent la prise de nombreuses décisions en matière de conception routières depuis des décennies. Cependant, les mesures des niveaux de service pour les piétons, les cyclistes et les

usagers du transport en commun n'ont pas été utilisées de la même façon pour la conception des rues. L'importance qu'il faut accorder aux déplacements des personnes s'illustre bien lorsque l'on pense qu'un autobus permet de multiplier maintes fois le nombre de personnes qui peuvent être déplacées par des automobiles occupant le même espace sur la route; la réduction des retards pour les autobus doit être une préoccupation majeure.

**Mesures des niveaux de service.** La Ville intégrera, au fil du temps, les mesures des niveaux de service suivants dans ses processus de planification et de conception des routes.

- *Pour les piétons* – aux intersections, les mesures de la qualité du service incluront l'exposition des piétons et le temps de traversée (voir la section 4.2).
- *Pour les cyclistes* – sur les routes et aux intersections, les mesures de la qualité du service refléteront le niveau de stress induit par la circulation (voir la section 5.1).
- *Pour les usagers du transport en commun* – le long des couloirs et des tronçons de route, les mesures des niveaux de service s'appuieront sur les retards subis par les usagers et les véhicules du système de transport en commun avec, comme principe directeur, la limitation des retards imputables à la signalisation et à la congestion; elles incluront le rapport entre la durée moyenne des trajets en transport en commun et la durée moyenne des trajets en automobile le long d'un couloir donné.
- *Pour les véhicules à moteur* – les retards subis par les véhicules à moteur et le rapport entre le nombre de véhicules à moteur et la capacité du réseau demeureront les indicateurs utilisés pour l'établissement des niveaux de service. Sous réserve du contexte géographique, les études relatives à la planification adopteront une approche axée sur l'analyse de la période de pointe, tandis que les études relatives aux opérations continueront de s'appuyer sur les évaluations effectuées à l'heure de pointe.
- En général, la Ville s'efforcera d'intégrer à ses processus de conception routière l'objectif d'optimiser la capacité du réseau de transport en matière de déplacement de personnes.

**Contexte.** Il est prévu que ces mesures des niveaux de service seront pondérées selon l'emplacement et le contexte (p. ex., secteurs urbains, suburbains et ruraux). Par exemple, il sera plus important d'atteindre un niveau de service élevé pour les cyclistes

sur les routes qui font partie du réseau cyclable (où la demande est la plus forte), tandis qu'il sera plus important d'atteindre un niveau de service élevé pour les piétons au centre-ville et près des écoles, des parcs et des zones commerciales.

**Évaluation des répercussions sur le réseau de transport.** Les niveaux de service des transports multimodaux se refléteront dans le processus qu'appliquera la Ville pour demander la réalisation d'évaluations des répercussions sur le réseau de transport ainsi que pour examiner et approuver les évaluations qui lui seront soumises par les auteurs de demandes d'aménagement. Ces évaluations recensent les répercussions des nouveaux aménagements sur le réseau de transport multimodal, tant à l'échelon d'un site précis que du quartier, et servent de fondement aux mesures que la Ville pourra exiger des promoteurs pour atténuer les effets négatifs subis par les piétons, les cyclistes, les usagers du transport en commun et les automobilistes.

## 7.2 Modifier stratégiquement le réseau routier

---

### **Mesure 7-4 : Adopter le réseau routier désigné**

**Classification des routes.** Les cartes 6, 7, 8 et 9 illustrent les routes (à l'exclusion des allées) dont les emprises seront protégées par la Ville pour accueillir les différents composants prévus du réseau routier. La pièce 7.1 décrit la classification fonctionnelle de ces routes. Les routes qui remplissent une fonction semblable peuvent présenter des caractéristiques physiques différentes; les routes peuvent également être reclassifiées si des modifications sont apportées aux utilisations des sols et aux réseaux de transport.

**Aménagement du réseau routier.** Dans les zones d'aménagement, la Ville utilisera les pouvoirs qui lui sont conférés par l'entremise du Plan officiel, du Plan de conception communautaire et des processus d'examen des demandes pour s'assurer que les tracés des artères et des routes collectrices permettent la mise en place d'itinéraires de transport en commun efficaces et que l'aménagement des routes locales et des sentiers réduisent au minimum l'incidence des culs-de-sac et des croissants sur la connectivité et sur la durée des trajets pour les piétons et les cyclistes. L'objectif de la Ville est que



tous les immeubles de la zone urbaine se trouvent à moins de 400 mètres d'une station de transport en commun ou d'un arrêt d'autobus.

**Pièce 7.1 Classification des routes de la Ville d'Ottawa**

Classe	Fonction principale	Fonction secondaire
<b>Autoroute urbaine</b>	Transit direct entre des points non accessibles directement par la route elle-même	Aucune : l'accès direct aux terrains adjacents est interdit
<b>Artère</b>	Transit direct à travers la ville en conjonction avec d'autres routes	Accès direct aux terrains adjacents, sous réserve de restrictions
<b>Route collectrice principale</b>	Circulation entre les routes collectrices et les artères	
<b>Route collectrice</b>	Déplacements locaux entre les routes locales et les routes collectrices principales ou les artères	Accès direct aux terrains adjacents
<b>Route locale</b>	Accès direct aux terrains adjacents	Déplacements locaux en provenance et à destination des routes collectrices ou des artères
<b>Allée</b>	Accès secondaire de la route publique au terrain attenant	Aucune

*Nota : Ce cadre de classification ne concerne que les fonctions de transport routier se rapportant aux véhicules à moteur.*

**Mesure 7-5 : Mettre en œuvre le réseau routier abordable d'ici 2031**

**Concept de réseau routier pour 2031.** Au chapitre 2, on a mentionné que le nombre de déplacements en automobile durant la période de pointe devrait croître d'ici 2031 malgré l'augmentation des parts modales pour la marche, le vélo et le transport en commun. Pour répondre à cette croissance, la Ville a élaboré un concept de réseau routier pour 2031 qui prévoit une capacité de 10 % supérieure au niveau de demande projeté sur les artères dans les principaux couloirs de transport durant la période de pointe du matin (à savoir un rapport volume-capacité de 0,9 véhicule commercial y compris; dans le centre urbain d'Ottawa, un rapport de 1,0 a été utilisé). Le concept de réseau routier pour 2031, qui inclut les projets actuellement approuvés et financés, est présenté sur la carte 10; une liste de projets précis est aussi présentée à l'annexe A.

**Réseau routier abordable.** Compte tenu des restrictions relatives à la disponibilité des fonds pour la construction, l'exploitation et la remise en état du réseau routier, la Ville reconnaît qu'elle doit faire preuve de prudence, sur le plan financier, lorsqu'elle envisage la construction de nouvelles infrastructures. C'est pourquoi le présent plan recommande la mise en œuvre d'un sous-ensemble du concept de réseau routier pour 2031, lequel sous-ensemble est appelé « réseau routier abordable ». Le réseau routier abordable comprend des projets qui ont émergé d'un exercice complexe d'examen préalable et de priorisation. Ce réseau est illustré sur la carte 11; la pièce 7.2 donne la liste des projets requis (avec mise en œuvre en trois phases) ainsi que leurs coûts d'immobilisation. Les éléments du concept de réseau routier pour 2031 qui ne figurent pas dans le réseau routier abordable affichent un niveau de priorité moindre. De même, plusieurs projets recensés dans le réseau routier abordable ont comme objectif de donner accès aux nouveaux lotissements. Si ceux-ci ne sont pas aménagés conformément au calendrier prévu, certains de ces projets pourraient n'être nécessaires qu'à une date plus tardive que celle prévue au départ; à l'inverse, en cas d'aménagement plus rapide, certains projets pourront être requis plus rapidement (y compris des projets ne sont pas actuellement désignés comme étant abordables).

**Autres modifications routières possibles.** Le désir de la Ville de fournir une capacité suffisante afin de répondre à l'ensemble de la demande future en matière de circulation automobile est limité non seulement par des facteurs sociaux, économiques et environnementaux, mais aussi par l'absence d'emprise à des endroits comme le centre-ville, les rues principales, les zones d'aménagement axé sur le transport en commun et d'autres zones de densification. Pour ces lieux, la Ville recensera plutôt, là où c'est souhaitable et pratique, les modifications routières qui permettront l'accroissement de la capacité en matière de transport de personnes. En conséquence, des espaces actuellement utilisés par les véhicules automobiles pourraient être réattribués de façon à favoriser le choix d'autres modes de transport. Outre cette nouvelle répartition de la chaussée, la Ville continuera à recenser et à évaluer les modifications qui pourraient être apportées au réseau routier et qui permettraient de gérer la congestion (p. ex., goulots d'étranglement aux intersections) tout en évitant ou en atténuant les problèmes de dégradation de la sécurité ou de la qualité du service pour d'autres modes de

transport. De nouvelles liaisons de haute qualité pour les piétons et les cyclistes seront incluses lorsqu'une demande existe à cet égard.

**Pièce 7.2 Réseau routier abordable – horizon 2031 – projets par phase**

Secteur	Projet	Description
<i>En cours de construction ou financement assuré</i>		
Sud-est	Couloir de transport Alta Vista	Nouvelle route à deux voies entre la promenade Riverside et l'Hôpital d'Ottawa.
Sud-ouest	Chemin Greenbank	Élargissement de deux à quatre voies entre la promenade Malvern et la promenade Strandherd.
Sud-est	Prolongement du chemin Hunt Club	Prolongement vers l'est du chemin Hunt Club jusqu'à l'autoroute 417.
Est	Boulevard St-Joseph	Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin Old Tenth Line et le chemin Trim.
Sud-ouest	Pont Strandherd-Armstrong	Nouveau pont entre la promenade Strandherd et le chemin Earl-Armstrong.
Est	Chemin Trim	Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin North Service et le chemin Innes.
<i>Phase 1 : 2014-2019</i>		
Sud-est	Promenade de l'Aéroport (1)	Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin Brookfield et le chemin Hunt Club.
Est	Prolongement de la rocade de Blackburn Hamlet (1)	Nouvelle route à quatre voies entre le boulevard Orléans et le chemin Navan.
Est	Prolongement du boulevard Brian-Coburn	Nouvelle route à deux voies (qui passera à quatre voies) entre le chemin Navan et le chemin Mer Bleue.
Ouest	Promenade Campeau	Nouvelle route à quatre voies entre le chemin Didsbury et la promenade Huntmar.
Rural	Chemin Country Club	Nouvelle route à deux voies entre le terminus est de la voie Golf Club et le chemin Jenkinson.
Ouest	Passage inférieur de la promenade Earl-Grey.	Nouveau passage inférieur de la promenade Terry-Fox.
Sud-ouest	Prolongement du chemin Greenbank	Nouvelle route à quatre voies entre le chemin Cambrian et le chemin Jockvale.
Ouest	Chemin Old Richmond/West Hunt Club	Élargissement de deux à quatre voies du chemin Old Richmond et du chemin West Hunt Club entre Hope Side et l'autoroute 416.
Ouest	Artère nord-sud à Stittsville (1)	Nouvelle route à deux voies entre le chemin Fernbank et la rue Abbott.

**Pièce 7.2 Réseau routier abordable – horizon 2031 – projets par phase**

Secteur	Projet	Description
Ouest	Chemin Klondike	Urbanisation de la route rurale actuelle à deux voies entre le chemin March et le chemin Sandhill.
Est	Chemin Mer Bleue	Élargissement de deux à quatre voies entre le boulevard Brian-Coburn et le chemin Renaud.
Ouest	Nouveau tracé de la promenade Palladium	Nouveau tracé à proximité du chemin Huntmar vers la nouvelle artère nord-sud.
Sud-ouest	Promenade Strandherd (1)	Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin Fallowfield et la promenade Maravista.
<b>Sous-total – Phase 1 (en dollars de 2013)</b>		<b>240,1 M\$</b>

**Phase 2 : 2020-2025**

Sud-est	Rue Bank	Élargissement de deux à quatre voies entre le prolongement du chemin Earl-Armstrong et la partie sud du chemin Leitrim.
Est	Prolongement de la rocade de Blackburn Hamlet (2)	Nouvelle route à quatre voies entre le chemin Innes et le boulevard Orléans.
Ouest	Chemin Carp	Élargissement de deux à quatre voies entre l'autoroute 417 et le chemin Hazeldean.
Sud-ouest	Promenade Chapman Mills	Nouvelle route à quatre voies entre Strandherd et la promenade Longfields.
Ouest	Chemin Eagleson	Élargissement de deux à quatre voies entre Cadence Gate et le chemin Hope Side.
Sud-ouest	Chemin Jockvale	Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin Cambrian et la promenade Prince of Wales.
Ouest	Avenue Kanata	Élargissement de deux à quatre voies entre l'autoroute 417 et la promenade Campeau.
Ouest	Artère nord-sud à Stittsville (2)	Nouvelle route à quatre voies entre la promenade Palladium (à la hauteur de Huntmar) et la rue Abbott.
Sud-est	Chemin Lester	Élargissement de deux à quatre voies entre la promenade de l'Aéroport et la rue Bank.
Sud-ouest	Promenade Strandherd (2)	Élargissement de deux à quatre voies entre la promenade Maravista et le chemin Jockvale.
Est	Chemin Tenth Line	Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin Harvest Valley et le chemin Wall.
<b>Sous-total – Phase 2 (en dollars de 2013)</b>		<b>240,1 M\$</b>

<b>Pièce 7.2 Réseau routier abordable – horizon 2031 – projets par phase</b>		
<b>Secteur</b>	<b>Projet</b>	<b>Description</b>
<i>Phase 3 : 2026-2031</i>		
Sud-est	Promenade de l'Aéroport (2)	Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin Hunt Club et l'Aéroport international Macdonald-Cartier.
Rural	Rue Bank (2)	Élargissement de deux à quatre voies entre le prolongement du chemin Earl-Armstrong et le chemin Rideau.
Secteur urbain extérieur	Chemin Blair	Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin Meadowbrook et le chemin Innes.
Secteur urbain extérieur	Chemin Coventry	Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin Belfast et le Centre St-Laurent.
Secteur urbain extérieur	Chemin Cyrville	Urbanisation de la route rurale actuelle à deux voies entre le chemin Belfast et le Centre St-Laurent.
Sud-est	Chemin Earl-Armstrong	Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin Limebank et le chemin Bowesville.
Ouest	Chemin Hope Side	Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin Eagleson et le chemin Richmond.
Ouest	Promenade Huntmar	Élargissement de deux à quatre voies entre le prolongement de la promenade Campeau et le boulevard Cyclone-Taylor. Élargissement de deux à quatre voies entre la promenade Palladium et le chemin Maple Grove.
Ouest	Prolongement de la rue Stittsville Main	Nouvelle route à deux voies entre la promenade Palladium et le chemin Maple Grove.
Secteur urbain intérieur	Rue Preston	Prolonger la rue urbaine Albert à deux voies jusqu'à la place Vimy (à la promenade John A. McDonald).
Sud-ouest	Promenade Prince of Wales	Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin Hunt Club et le chemin Merivale.
Secteur urbain extérieur	Chemin Tremblay	Élargissement de deux à quatre voies entre la place Pickering et le boulevard St-Laurent.
<b>Sous-total – Phase 3 (en dollars de 2013)</b>		<b>244,5 M\$</b>
<b>Total – Phases 1 à 3 (en dollars de 2013)</b>		<b>724,7 M\$</b>

## **Mesure 7-6 : Obtenir et protéger les emprises nécessaires aux projets routiers**

**Protéger les emprises.** Le Plan officiel précise la largeur de l'emprise qui sera protégée par la Ville en vue de la construction du réseau routier dont il est question dans la présente section et définit les mécanismes qui seront utilisés à cette fin. Par exemple, la Ville peut réserver une emprise en vue de la construction de nouvelles routes ou de l'élargissement de l'emprise sur des terres adjacentes comme condition d'approbation des projets d'aménagement pour une subdivision, une disjonction ou un plan d'implantation. La Ville doit notamment acquérir les terrains nécessaires pour les triangles aux intersections et les passages à niveau, pour les voies auxiliaires (y compris les voies de virage) lorsque cela se justifie par le débit de circulation sur le site et pour les carrefours giratoires là où ceux-ci sont la solution privilégiée aux intersections. Il est important de noter que, dans certains couloirs routiers, la Ville protégera une emprise plus large que celle qui est strictement nécessaire pour la réalisation des projets routiers décrits dans l'annexe A. Autrement dit, elle pourra protéger une emprise prévue pour une route à quatre voies alors que seule une route à deux voies est prévue pour 2031 si le secteur desservi par cette route n'est pas entièrement aménagé à ce moment-là.

**Emprises supplémentaires pour le transport en commun.** La Ville peut se réserver l'utilisation exclusive d'une partie de certaines emprises routières pour le réseau prioritaire de transport en commun, les voies réservées aux autobus ou le train léger sur rail. Dans de tels cas, les besoins en matière d'emprise pourraient augmenter et seraient alors définis dans le cadre de futures études.

## **Mesure 7-7 : Participer aux projets routiers fédéraux et provinciaux**

**Projets en cours.** Les autoroutes provinciales représentent une partie importante du réseau de transport d'Ottawa; les routes fédérales appartenant à la CCN jouent également un rôle important dans le réseau de transport d'Ottawa du fait de leur fonction, mais aussi en tant que principales routes panoramiques et attractions touristiques. La pièce 7.3 énumère plusieurs projets routiers qui sont en cours de mise en œuvre ou d'examen par les gouvernements provinciaux ou fédéraux; la Ville est

consultée sur des projets de ce type, mais ne détient pas de pouvoirs en matière de décision ou de mise en œuvre. On a élaboré le futur réseau soutier présenté ici en partant du principe que les changements actuellement approuvés seront mis en œuvre et que la Ville puisse devoir réviser son analyse si les gouvernements provincial ou fédéral annulent des projets, approuvent de nouveaux projets ou entreprennent de nouvelles études. La Ville soutiendra des projets provinciaux ou fédéraux qui amélioreront la viabilité globale du système de transport d'Ottawa, par exemple par une augmentation de la sécurité ou par une réduction des émissions.

**Ponts interprovinciaux.** La rivière des Outaouais est traversée par cinq ponts routiers de compétence fédérale. Le présent Plan prévoit une augmentation substantielle de la demande totale en matière de déplacements durant la période de pointe à ces ponts d'ici 2031. Afin de répondre à cette hausse, il est primordial de proposer un nouvel itinéraire aux camions du fait que les restrictions sur les ponts déjà en place se sont traduites par une concentration de ces véhicules sur les rues Waller et Rideau, sur l'avenue King Edward et sur le pont Macdonald-Cartier. Cette situation a réduit l'efficacité de l'industrie, a suscité des préoccupations en matière de sécurité publique et a eu des effets négatifs sur la communauté et l'environnement de l'avenue King Edward et ailleurs dans la zone centrale.

**Vers un nouveau pont.** Le gouvernement fédéral, de concert avec les gouvernements provinciaux et les municipalités concernées, a entrepris une évaluation complète des lieux de passage possibles, mais aucune recommandation faisant l'unanimité entre les organismes partenaires n'a pu être formulée. En attendant qu'un nouveau pont soit construit sur la rivière des Outaouais, la Ville continuera d'interdire l'aménagement des sites où les travaux seraient susceptibles d'entraver la construction d'un tel pont.

La Ville travaillera avec les gouvernements fédéral et provincial afin d'élaborer un système de transport qui appuiera les objectifs de la Ville en matière de gestion de la croissance. La Ville étudiera d'autres options pour faciliter les déplacements interprovinciaux de camions. Lorsqu'une option sûre et efficace pour l'itinéraire des camions au centre-ville aura été trouvée, la Ville supprimera la rue Rideau et l'avenue King Edward de son réseau d'itinéraires pour camions.

**Pièces 7.3 Principaux projets routiers fédéraux et provinciaux**

Projet	Description
<i>Projets fédéraux (CCN)</i>	
Pont de la rivière des Outaouais	Lieu à déterminer
<i>Projets provinciaux</i>	
Autoroute 417	Élargissement de quatre à six voies entre l'autoroute 7/417 et la promenade Palladium.
	Élargissement de quatre à six voies et ajout de deux voies réservées aux VTOE entre la promenade Palladium et le chemin Eagleson.
	Élargissement de six à huit voies entre l'autoroute 416 et l'avenue Carling.
	Élargissement de six à huit voies entre la rue Nicholas et la route 174.
	Élargissement de quatre à six voies entre la route 174 et le nouvel échangeur du chemin Hunt Club.
	Échangeur au prolongement du chemin Hunt Club.

*Nota : l'établissement du calendrier de mise en œuvre de ces projets relèvera de l'organisme compétent.*

**7.3 Maximiser l'efficacité du réseau routier**

**Mesure 7-8 : Mettre en œuvre la Stratégie de gestion du système de transport**

**Souci d'efficacité.** Bien que l'automobile soit actuellement le principal mode de transport dans de nombreuses régions d'Ottawa, des contraintes réelles – physiques, financières et sociales – se posent face à la croissance future de la demande en véhicules à moteur, même lorsqu'un nombre maximal de personnes choisissent de ne pas conduire. Dans sa planification et son exploitation des infrastructures de transport, la Ville doit s'efforcer d'utiliser plus efficacement les emprises et autres ressources qui sont actuellement à sa disposition. Étant donné que les débits de circulation sont en hausse et que la capacité des routes est sur le point d'être atteinte, il faut prendre des mesures pour gérer la congestion tout en optimisant également la capacité de transport de personnes du réseau routier. Les stratégies de gestion du système de transport (GST) optimisent l'efficacité des infrastructures de transport en place, réduisant ainsi la nécessité de construire de nouveaux aménagements qui peuvent



engendrer des dépenses substantielles et des effets négatifs. Les mesures de GST sont applicables à l'ensemble du réseau, dans les principaux couloirs ou à des endroits précis.

**Stratégie.** En 2012, la Ville a adopté une nouvelle stratégie de GST accompagné d'un plan d'action connexe. Cette trousse indique dans le détail les mesures à prendre dans plusieurs domaines au cours de la prochaine décennie. Cette stratégie exige la prise de mesures pour réduire les émissions, les retards et les coûts opérationnels ainsi que pour améliorer la sécurité et rendre les communautés plus viables. Elle vise l'atteinte de résultats durables, y compris une expérience positive pour les usagers et une qualité élevée du service à la clientèle, l'atteinte des objectifs relatifs à l'amélioration de la sécurité et de la commodité pour les piétons et les cyclistes et la préservation de la fiabilité du système pour les usagers. Ces résultats mèneront à de meilleurs choix en matière de déplacements et appuieront l'atteinte des objectifs de la Ville en matière de transfert modal. La Ville poursuivra la mise en œuvre de la stratégie de GST et de son plan d'action, laquelle reflète les trois grands domaines prioritaires décrits ci-après.

---

### **Mesure 7-9 : Recourir à des systèmes perfectionnés de gestion de la circulation (SPGC)**

**Tirer profit de la technologie.** Les SPGC utilisent les nouvelles technologies (ordinateurs, capteurs, communications, etc.) pour améliorer l'efficacité, générer des économies et réduire les risques pour la sécurité et les répercussions sur l'environnement. La Ville utilisera ces mesures pour :

- améliorer la sécurité et la commodité pour les piétons et les cyclistes au moyen de comptes à rebours, de signaux sonores et de système de détection des vélos
- améliorer la fiabilité des services de transport en commun en accordant à leurs véhicules la priorité aux feux de signalisation et aux intersections congestionnées
- continuer à prendre des mesures efficaces de gestion de la circulation (amélioration de la surveillance centralisée, synchronisation et ajustement en temps réel des feux de circulation)
- améliorer la détection des incidents et intervenir rapidement
- améliorer les temps d'intervention en agissant sur le système de régulation des feux de circulation situés sur le trajet des véhicules d'urgence

## **Mesure 7-10 : Offrir des renseignements simples et accessibles aux voyageurs**

**Faciliter la prise de meilleures décisions en matière de déplacements.** Grâce à l'offre de services d'information exhaustifs, les voyageurs peuvent planifier leurs déplacements en tenant compte de toutes les options qui s'offrent à eux ainsi que des conditions météorologiques et des travaux de construction en cours. L'efficacité et la sécurité s'en trouvent accrues, et le transfert modal est favorisé là où des options viables sont offertes aux usagers. La Ville utilisera ces instruments d'information pour :

- améliorer la communication avec les voyageurs par l'entremise de sites Web, d'applications mobiles, de panneaux à messages variables et des médias
- offrir un service d'information interactif en ligne à l'intention des voyageurs traitant des différents modes de transport (p. ex., marche, vélo, transport en commun, covoiturage et options interurbaines) et offrant des renseignements sur la météo, les incidents, les projets de construction et les détours d'urgence
- soutenir un système d'information aux voyageurs intégré pour la région de la capitale nationale reposant sur la participation des instances responsables aux échelons municipal, provincial et fédéral, sur les deux côtés de la rivière des Outaouais

## **Mesure 7-11 : Évaluer et adopter des technologies utiles pour la gestion des données**

**Innovation et collaboration.** La Ville reconnaît qu'il est important de trouver et de choisir des technologies abordables et évolutives, dont l'utilisation a été éprouvée dans le monde réel, qui sont soumises à des normes reconnues et dont les coûts de fonctionnement et d'entretien sont peu élevés. La Ville continuera à collaborer et à établir des partenariats avec les universités et le secteur privé pour mener des recherches et des évaluations sur les nouvelles technologies afin de proposer des produits et des services dont les usagers de son réseau de transport pourront bénéficier.

## 7.4 Maximiser la sécurité du réseau routier pour tous les usagers

### Mesure 7-12 : Mettre en œuvre le Plan d'action stratégique de sécurité routière

**Approches en matière d'amélioration de la sécurité routière.** Maximiser la sécurité de tous les usagers de la route est un objectif fondamental de la Ville. Bien que les aménagements des réseaux de transport soient d'abord construits de façon à optimiser la sécurité, les environnements opérationnels et les attentes des usagers peuvent changer au fil du temps. En l'absence de mesures préventives complémentaires, des comportements et des conditions indésirables sont susceptibles d'entraîner des dommages matériels, des blessures et des décès. Ces risques peuvent être atténués au moyen de stratégies multidisciplinaires qui tirent profit des infrastructures, des opérations et des services en place afin d'assurer la sécurité des usagers de la route, des environnements routiers et des véhicules. Les aménagements et les services à l'intention des piétons, des cyclistes et des usagers du transport en commun sont également plus sécuritaires. Par ailleurs, les outils de sensibilisation peuvent aider les voyageurs à réduire leur exposition aux risques en incitant ces derniers à passer à un mode de transport plus sûr ou à adopter des comportements plus sécuritaires. Les perceptions liées à la sécurité peuvent influencer sur les choix que font les résidents quant à leurs modes de déplacement, et les initiatives de promotion de la sécurité peuvent aider la Ville à atteindre ses objectifs en matière de marche, de vélo et de transport en commun.

**Plan d'action.** En 2012, la Ville d'Ottawa a approuvé un Plan d'action stratégique de sécurité routière élaboré avec des partenaires clés, y compris le Service des travaux publics, Santé publique Ottawa, le Service de police d'Ottawa, le Service paramédic d'Ottawa et le Service des incendies d'Ottawa. Le plan d'action énumère les principaux domaines d'action, les initiatives, les rôles et les responsabilités, les objectifs et les mesures du rendement. Ce plan est fondé une approche des 4E en matière de sécurité routière – éducation, exécution de la loi, ingénierie (en anglais, *engineering*) et intervention d'urgence (en anglais, *emergency response*) et il encadre l'exécution des programmes centraux de sécurité routière de la Ville, notamment le Programme

d'amélioration de la sécurité des routes à Ottawa, le Programme d'évaluation de la sécurité des piétons, le Programme d'amélioration de la sécurité à vélo, le Programme d'amélioration de la sécurité et les examens de sécurité en service. Les quatre principaux secteurs prioritaires du plan d'action sont analysés dans les sections ci-après.

---

### **Mesure 7-13 : Lutter contre la distraction au volant**

**Conducteurs inattentifs.** De 2008 à 2012, 21 % des collisions ayant entraîné des blessures graves ou des pertes de vie à Ottawa ont été causées par de l'inattention au volant; il est possible qu'un nombre encore plus élevé de collisions aient été associées à cette même cause, sans être déclarées en tant que telles. La Ville a prévu des stratégies précises afin de réduire le nombre de collisions qui touchent des véhicules seuls à des emplacements autres que des intersections (p. ex., véhicules qui quittent simplement la route).

---

### **Mesure 7-14 : Protéger les usagers vulnérables de la route**

**Piétons, cyclistes et motocyclistes.** De 2008 à 2012, 48 % des collisions ayant entraîné des blessures graves ou des pertes de vie à Ottawa ont impliqué des usagers vulnérables de la route qui n'ont pas bénéficié, contrairement aux conducteurs et aux passagers de véhicules à moteur, de l'enveloppe protectrice qu'offrent ces véhicules et des caractéristiques de sécurité supplémentaires dont ceux-ci sont dotés (p. ex., sacs gonflables). Le Plan d'action stratégique de sécurité routière inclut des stratégies détaillées pour améliorer la sécurité des piétons, les cyclistes et les motocyclistes.

---

### **Mesure 7-15 : Réduire la conduite agressive**

**Comportements de conduite appropriés.** De 2008 à 2012, 46 % des collisions ayant entraîné des blessures graves ou des pertes de vie ont été causées par une conduite agressive, comme le défaut d'obéir aux mesures de régulation de la circulation ou de céder le passage aux autres véhicules, les excès de vitesse ou, encore, de mauvaises manœuvres de dépassement, de virage ou de changement de voies. Le plan d'action inclut des stratégies détaillées qui ciblent les collisions latérales en angle, les collisions

durant les virages, les collisions liées à la vitesse et les collisions par l'arrière. En outre, la Ville est favorable au lancement d'initiatives à l'échelon provincial visant à faire passer la limite de vitesse par défaut de 50 km/h à 40 km/h.

---

**Mesure 7-16 : Cibler les problèmes touchant différents segments de la population par groupes d'âge**

**Jeunes conducteurs, conducteurs âgés et enfants.** De 2008 à 2012, 25 % de blessures graves et des décès causés par des collisions ont impliqué de jeunes conducteurs dont l'âge se situait entre 16 et 24 ans, 6 % ont impliqué des conducteurs âgés, et 2 % ont touché des enfants. Le plan d'action inclut des stratégies détaillées ciblant chacun de ces groupes démographiques.

## **7.5 Favoriser un transport efficace des biens**

Les camions représentent pratiquement le seul mode de transport local de marchandises à Ottawa, tandis que le transport interurbain par camion, par chemin de fer et par avion contribue à la vie économique et à la compétitivité de la Ville.

---

**Mesure 7-17 : Désigner des itinéraires pour camions dans le but de favoriser la vie économique et de protéger les quartiers**

**Désignation des itinéraires pour camions.** Ottawa veille à l'entretien d'un réseau complet d'itinéraires pour camions composé d'autoroutes, de routes et d'artères donnant accès à des zones industrielles et commerciales. Ces routes peuvent résister au passage des poids lourds dont la taille est réglementée par le gouvernement de l'Ontario. La désignation, par la Ville, des itinéraires pour camions tient compte du bruit, des vibrations, des émissions et des répercussions sur la sécurité. En général, la Ville limite les répercussions des activités de camionnage dans les secteurs résidentiels en désignant plusieurs itinéraires de rechange afin que les effets de ces activités ne soient pas concentrés dans un seul et même secteur. Avec l'ajout de nouvelles infrastructures, la Ville entreprendra un examen du réseau d'itinéraires pour camions au besoin. La

question du transport de matières dangereuses sera examinée dans le cadre de l'examen du réseau d'itinéraires pour camions.

**Restrictions applicables aux itinéraires pour camions.** Du fait que la réduction du nombre d'itinéraires possibles augmente également les coûts pour les transporteurs de marchandises, l'imposition de restrictions applicables à la circulation de camions sur les artères ne doit être envisagée qu'aux endroits où les répercussions sur la communauté sont importantes, où la route ne dessert que des utilisations du sol non commerciales et où des itinéraires de rechange adéquats sont disponibles.

**Réduire les répercussions dans la zone centrale.** Comme l'explique la section 7.2, le volume de camions passant par le centre-ville d'Ottawa en provenance et à destination du pont Macdonald-Cartier a d'importantes répercussions négatives sur les entreprises et les quartiers locaux. La Ville travaillera avec les autres gouvernements et le secteur privé pour étudier les options qui lui permettraient de réduire la circulation de camions qui transitent par la zone centrale, en particulier sur l'avenue King Edward, tout en assurant la circulation sûre et efficace des marchandises. Ces options peuvent inclure la construction d'un tunnel reliant le pont Macdonald-Cartier à l'autoroute 417 ou d'autres mesures.

---

### **Mesure 7-18 : Tenir compte des besoins en matière de transport de marchandises dans la planification, l'aménagement et la construction des routes**

**Fournir des installations adéquates pour les camions.** Dans ses projets de construction ou de réfection des routes, la Ville tiendra compte des besoins de l'industrie du camionnage par l'adoption de normes de conception appropriées et l'inclusion d'éléments tels que des zones de chargement sur rue. La Ville surveillera également les possibilités d'améliorer son réseau d'itinéraires pour camions dans le cadre de ses activités de réfection des routes ainsi que par la modification ou l'élimination des restrictions de poids saisonnières.

**Mesure 7-19 : Suivre les tendances de l'industrie du transport de marchandises et consulter ses principaux intervenants, et ce dans l'intérêt de toutes les parties concernées**

**Soutenir les connaissances et l'innovation.** La Ville participera aux études sur la circulation des marchandises de façon régulière afin de quantifier les caractéristiques de la demande dans ce domaine, l'utilisation des artères par les camions et les répercussions qu'a la circulation de ces véhicules sur la congestion, le bruit et la sécurité. La Ville invitera également l'industrie à explorer les technologies et les pratiques en matière de circulation des marchandises qui peuvent réduire les répercussions sur la communauté, améliorer l'efficacité et améliorer la compétitivité régionale, par exemple les terminaux intermodaux qui permettent un transfert des cargaisons des marchandises de la route au rail.

## 7.6 Protéger les quartiers contre les effets négatifs

**Mesure 7-20 : Tirer parti de la gestion de la circulation locale pour résoudre les préoccupations du public**

**À propos de la gestion de la circulation locale.** L'utilisation de véhicules à moteur dans les quartiers peut avoir des effets négatifs, y compris la vitesse et les débits de circulation excessifs, la conduite agressive et la création de conditions hostiles pour la marche et le cyclisme. Le programme municipal de gestion de la circulation locale vise à préserver la qualité de vie dans les quartiers en atténuant ces problèmes de façon à répondre aux besoins des résidents et des entreprises, et ce, tout en respectant les obligations, les droits et les désirs des usagers de la route.

**Lignes directrices sur la gestion de la circulation locale.** Les lignes directrices sur la gestion de la circulation locale de la Ville décrivent un processus permettant de répondre de façon cohérente et équitable aux préoccupations des résidents concernant la circulation dans leurs quartiers. Les lignes directrices traitent de la priorisation des demandes d'étude, des techniques de consultation publique et des approches en matière d'analyse et de surveillance. Le document propose également des directives sur l'application de la « boîte à outils » de la Ville pour la gestion de la circulation locale,

laquelle comprend un vaste éventail d'options telles que la modification du réseau routier, les dispositifs de signalisation, les mesures de modération de la circulation, le paysagement de rue, l'application de la réglementation, la gestion de la demande en transport et l'éducation du public.

## 7.7 Limiter les effets environnementaux

Les infrastructures et les activités de transport à Ottawa ont des répercussions directes sur la qualité de notre air et de notre eau, sur l'intégrité de nos terres, sur la vitalité de notre faune et de notre flore et sur l'épuisement de nos ressources. Il est donc primordial de limiter les effets environnementaux de la croissance afin de préserver la qualité de vie future des résidents d'Ottawa. La présente section explique ce que la Ville a l'intention de faire pour limiter ces effets. Il convient également de noter que les exigences en matière d'évaluation environnementale applicables aux projets de transport seront traitées dans la section 1.6 du présent plan.

---

### **Mesure 7-21 : Limiter les effets sur la terre, l'eau et la végétation**

**Utilisation des terres.** Afin de limiter l'empiétement des infrastructures de transport sur de précieuses terres riches en ressources naturelles et agricoles, la Ville continuera d'optimiser le bon fonctionnement des installations déjà en place avant d'en ajouter de nouvelles. Elle travaillera également à accroître l'utilisation des modes de transport que sont la marche, le vélo et les services de transport en commun, lesquels demandent moins d'espace que les véhicules automobiles.

**Qualité de l'eau.** Les revêtements empêchent l'eau de pénétrer le sol. Ces eaux ruissellent donc à la surface du sol, où elles sont contaminées par les polluants qui s'y trouvent. Afin d'améliorer la qualité des eaux de ruissellement et d'en réduire le volume (favorisant ainsi la recharge des eaux souterraines), la Ville appuiera la diminution des zones pavées en réduisant les besoins en stationnements, en favorisant l'accès à des aires de stationnement et à des allées partagées, en faisant la promotion des surfaces perméables et en adoptant des lignes directrices sur la prévention de l'érosion dans le secteur de la construction. Les installations de transport fourniront un espace adéquat pour l'entreposage de la neige, respecteront les pratiques optimales en matière de



gestion des eaux pluviales et permettront le traitement des eaux de ruissellement de surface au moyen des méthodes prescrites par le ministère de l'Environnement avant leur rejet dans des plans d'eau.

**Végétation.** Certains arbres et végétaux sont enlevés au moment de la construction des infrastructures de transport, tandis que d'autres subissent les contrecoups de la circulation routière et des travaux d'entretien. Les particules, le dioxyde de soufre, les oxydes d'azote et les composés organiques volatils émis par les véhicules peuvent nuire à la végétation. L'utilisation de sels de voirie en hiver a également une incidence sur la santé des plantes. La Ville protège et améliore les forêts urbaines dans les couloirs de transport par une réduction de l'utilisation de sels de voirie et par l'écologisation de ses routes (p. ex., nouvelle plantation), conformément à sa stratégie de gestion des sels et à ses directives sur l'écologisation. Le but du présent plan – limiter la croissance de l'utilisation de l'automobile – devrait se traduire par une diminution de la nécessité de construire de nouvelles infrastructures et par une limitation des émissions atmosphériques.

**Effets cumulatifs sur la Ceinture de verdure.** La CCN et la Ville d'Ottawa ont entrepris une étude conjointe afin d'évaluer les effets cumulatifs des projets municipaux de transport (en cours, prévus et raisonnablement prévisibles) sur les terres de la Ceinture de verdure. Les résultats de cette étude ainsi que la liste et le classement de 30 projets sont exposés dans un rapport présenté le 27 novembre 2012 au Comité des transports par le personnel de la Ville. Un principe clé de l'étude était d'examiner comment il serait possible de gérer l'infrastructure de transport tout en s'efforçant de limiter l'empiétement et la fragmentation du paysage. La Ville tiendra compte de cette étude lorsqu'elle entreprendra des évaluations environnementales pour les projets de transport touchant la Ceinture de verdure. De plus, elle travaillera avec la CCN pour mettre en œuvre des mesures d'atténuation mutuellement acceptables des effets environnementaux pour les projets qui empiètent sur la Ceinture de verdure.

## **Mesure 7-22 : Limiter les émissions de gaz à effet de serre et autres émissions atmosphériques**

**Technologies et comportements efficaces.** Malgré la croissance de la population et du nombre de véhicules en circulation, il est possible de réduire les émissions futures imputables au transport en adoptant des stratégies pour limiter les véhicules-kilomètres parcourus par personne et en profitant des progrès réalisés au chapitre des technologies des véhicules et des carburants à faible teneur en carbone. La Ville continuera à promouvoir les véhicules et les techniques de conduite économes en carburant, dissuadera les citoyens à faire tourner leurs véhicules au ralenti et poursuivra ses efforts de réduction des émissions de carbone par les véhicules de transport en commun et les autres véhicules de son parc automobile. Le Plan de gestion de la qualité de l'air et des changements climatiques de la Ville (2004) recommande des moyens pour réduire les émissions provenant du transport, en particulier par la réduction du recours aux véhicules privés.

## **Mesure 7-23 : Contrôler le niveau de bruit**

**Protection des résidents.** La Ville souhaite protéger ses résidents contre des niveaux de bruit inacceptables provenant de sources associées au transport (routes, transport en commun, aéronefs, véhicules lourds sur rail, etc.). Les Lignes directrices sur la lutte contre le bruit environnemental de la Ville, qui sont conformes aux règlements et aux lignes directrices du ministère de l'Environnement de l'Ontario, énumèrent diverses sources de bruit et différents critères de conception et orientent la prise de mesures de lutte contre le bruit. Se reporter au Plan officiel pour connaître les politiques sur les niveaux de bruit acceptables pour les différentes utilisations du sol, y compris les zones résidentielles extérieures.

**Mesures de lutte contre le bruit.** La Ville mettra en œuvre des mesures de lutte contre le bruit dans son processus de planification de l'aménagement de nouvelles collectivités et d'installations de transport en mettant l'accent sur le recours à des mesures de conception et de paysagement plutôt que sur les barrières d'atténuation du bruit. Pour assurer la conformité aux Lignes directrices sur la lutte contre le bruit environnemental, la Ville examinera les nouveaux lotissements utilisés à des fins résidentielles ou à

d'autres fins sensibles au bruit et qui se situent près de couloirs de transport. Elle examinera les répercussions, sur le plan du bruit, qu'ont les modifications importantes apportées aux artères, aux grandes routes collectrices et aux couloirs de transport en commun et proposera des mesures d'atténuation, le cas échéant. Lorsque les occupants des lotissements situés près des routes ou des installations de transport en commun rapide exprimeront des préoccupations relatives au bruit, la Ville s'en remettra à ces lignes directrices.

## 8. Favoriser les choix durables en matière de mobilité

<b>Aperçu du chapitre</b>	
<b>Mesures recommandées</b>	
<b>Section 8.1</b>	<b>Offrir des mesures d'encouragement, de promotion et de sensibilisation</b>
<i>Mesure 8-1</i>	Mettre en œuvre la Stratégie de gestion de la demande en transport
<i>Mesure 8-2</i>	Améliorer et promouvoir les options en matière de déplacement pour les employés de la Ville
<i>Mesure 8-3</i>	Utiliser des outils de communication et de promotion pour favoriser la sensibilisation, la compréhension et la motivation
<i>Mesure 8-4</i>	Établir des partenariats communautaires afin d'accroître la portée et les ressources de la Ville
<i>Mesure 8-5</i>	Favoriser la réussite des initiatives de la Ville à ce chapitre
<b>Section 8.2</b>	<b>Rendre le covoiturage plus attrayant</b>
<i>Mesure 8-6</i>	Élaborer et mettre en œuvre une stratégie pour favoriser le covoiturage
<i>Mesure 8-7</i>	Faciliter la mise en relation de covoitureurs
<i>Mesure 8-8</i>	Fournir et promouvoir des voies réservées au covoiturage et des espaces de stationnement en collaboration avec le ministère des Transports de l'Ontario (MTO)
<b>Section 8.3</b>	<b>Améliorer les services et les aires de stationnement de la Ville</b>
<i>Mesure 8-9</i>	Mettre en œuvre la Stratégie municipale de gestion du stationnement
<i>Mesure 8-10</i>	Établir les tarifs de stationnement sur rue et hors rue selon les résultats des études locales en matière de stationnement et des consultations avec les intervenants
<i>Mesure 8-11</i>	Réaliser des études en matière de stationnement et surveiller des zones locales désignées
<i>Mesure 8-12</i>	Fournir des aires de stationnement pour les moyens de transport plus durables

## 8.1 Offrir des mesures d'encouragement, de promotion et de sensibilisation

### **Mesure 8-1: Mettre en œuvre la Stratégie de gestion de la demande en transport**

**À propos de la gestion de la demande en transport.** Les mesures de gestion de la demande en transport (GDT) permettent aux collectivités d'avoir une incidence sur les facteurs économiques, sociaux et physiques sur lesquels reposent les choix individuels en matière de déplacements. Les outils de GDT s'appuient sur l'utilisation de mesures incitatives (monétaires et en nature), de promotion et d'information pour influencer sur divers aspects des déplacements (occurrence des déplacements, périodes de déplacement, destinations, raisons de ces déplacements et modes de transport utilisés) et peuvent soutenir les principaux objectifs relatifs à la modification des habitudes de déplacement :

- transfert modal – utilisation accrue de la marche, du vélo, du transport en commun ou du covoiturage
- réductions des déplacements – augmentation du télétravail, des achats en ligne ou de la conduite des affaires par téléphone
- réduction de la conduite automobile – réduction des déplacements en voiture et rapprochement des destinations
- changement d'heures et de trajets – évitement de la congestion par un changement de l'heure du déplacement ou du trajet emprunté

**Stratégie.** En 2012, la Ville a adopté une stratégie de gestion de la demande en transport qui reconnaît l'importance de la GDT pour la poursuite des objectifs en matière de transport durable en général, mais aussi pour le soutien de la mise en œuvre du train léger sur rail sur le choix des résidents d'Ottawa en matière de déplacements et l'optimisation des répercussions de celui-ci. Cette stratégie établit un cadre constitué de quatre buts à long terme qui sont résumés ci-après, un plan d'action à court terme, des rôles pour les partenaires et les intervenants et un cadre de mesure du rendement.

## **Mesure 8-2 : Améliorer et promouvoir les options en matière de déplacement pour les employés de la Ville**

**Prêcher par l'exemple.** La Ville servira de modèle pour les autres employeurs en favorisant le choix de modes de déplacement durable par ses employés, tant pour le navettage que pour les voyages d'affaires locaux. Pour ce faire, la Ville améliorera ses infrastructures ainsi que les mesures de promotion, d'encouragement et de surveillance prises sur ses lieux de travail. Un exemple récent de ce leadership est l'adoption du programme WORKshift, une initiative visant à faciliter la transition à des heures de travail flexibles et au télétravail chez les employés.

## **Mesure 8-3 : Utiliser des outils de communication et de promotion pour favoriser la sensibilisation, la compréhension et la motivation**

**Élimination des obstacles aux choix durables.** La Ville élaborera un cadre de communication stratégique pour la GDT en s'appuyant sur des études de marché et sur l'image de marque du programme SageVirage, qui est utilisée depuis 2000. L'un des éléments clés de ce cadre sera un portail Web exhaustif et convivial qui offrira des outils de planification des déplacements multimodaux, un accès à un service municipal de covoiturage, du matériel éducatif et des liens vers des médias sociaux. Des campagnes ciblées et des événements spéciaux aideront à sensibiliser la population, à attirer des partenaires, à stimuler la participation communautaire et à reconnaître les accomplissements.

## **Mesure 8-4 : Établir des partenariats communautaires afin d'accroître la portée et les ressources de la Ville**

**Engager les milieux de travail.** La Ville travaillera conjointement avec les employeurs et les établissements postsecondaires afin d'offrir des mesures incitatives et des services attrayants aux navetteurs. Il existe, à cet égard, d'importantes possibilités d'appuyer et de mettre à profit d'autres activités municipales telles que la mise en œuvre de train léger sur rail, la formation aux rudiments du cyclisme et la sensibilisation en matière de santé publique.

**Engager les écoles.** La Ville continuera à parrainer et à soutenir un projet de planification des déplacements à l'école tout en s'efforçant d'étendre ses services aux écoles en dehors du cadre de cette initiative particulière.

**Engager les quartiers.** La Ville entreprend un projet de planification des déplacements des personnes dans leur quartier et appliquera les leçons apprises à ses efforts de marketing social. Il existe de nombreuses autres occasions de partenariat avec différents groupes : festivals, marchés fermiers, groupes d'entreprises, associations communautaires et groupes de services.

---

## **Mesure 8-5 : Favoriser la réussite des initiatives de la Ville à ce chapitre**

**Services communautaires.** Dans le cadre de son programme de GDT, la Ville travaillera avec d'autres groupes d'employés municipaux afin d'intégrer les messages et les outils relatifs à la GDT à d'autres services et produits offerts à la collectivité. Il pourrait s'agir d'une formation aux rudiments du cyclisme, de subventions communautaires ou, encore, de services sociaux ou de santé publique.

**Autres initiatives de la Ville.** Nombre des mesures prises par la Ville sont compatibles avec les buts de la GDT : systèmes de tarification du transport en commun et marketing, systèmes d'information aux voyageurs, services de stationnement public, examen des demandes d'aménagement et approbations ainsi que planification de quartier.

## **8.2 Rendre le covoiturage plus attrayant**

En Amérique du Nord, les changements démographiques et l'accroissement de la richesse personnelle se sont traduits par un déclin du taux d'occupation des véhicules automobiles depuis plusieurs décennies. À Ottawa, le taux d'occupation moyen à l'heure de pointe du matin est passé d'environ 1,4 personne par véhicule dans les années 1960 à 1,28 personne par véhicule en 1995, puis à 1,22 personne par véhicule en 2011. Si l'on examine de plus près la question du covoiturage chez les travailleurs, l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011 a révélé que le taux d'occupation

moyen des véhicules à Ottawa s'établissait à 1,11 travailleur (61,2 % de navetteurs étant des conducteurs et 6,5 %, des passagers). Ce taux est inférieur au taux d'occupation moyen de 1,13 travailleur par voiture mesuré en 2006.

Dans le centre-ville d'Ottawa et dans d'autres zones qui jouissent d'un excellent service de transport en commun, le covoiturage n'est pas susceptible de concurrencer fortement le transport en commun du fait qu'il n'offre pas aux covoitureurs la même indépendance que celle dont jouissent les usagers du transport en commun. Toutefois, il restera des navetteurs pour lesquels les options offertes en matière de transport en commun sont peu attrayantes et qui devront effectuer de longs trajets pour lesquels la marche et le vélo sont peu pratiques. La Ville invitera ces navetteurs à s'adonner au covoiturage plutôt qu'à se déplacer seuls en voiture, et cette clientèle sera au centre des efforts que déploie la Ville pour améliorer et favoriser le covoiturage.

---

### **Mesure 8-6 : Élaborer et mettre en œuvre une stratégie pour favoriser le covoiturage**

**Partenariats.** La Ville invitera les gouvernements de l'Ontario et du Québec, la Ville de Gatineau et la Commission de la capitale nationale (CCN) à élaborer une stratégie de covoiturage pour la région de la capitale nationale. La participation du ministère des Transports de l'Ontario est proposée en raison des investissements passés que ce ministère a effectués pour la construction de parcs de stationnement pour le covoiturage dans la région d'Ottawa et de voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé (VTOE) sur certains tronçons de l'autoroute 417. Il serait également utile de solliciter la participation d'organismes québécois en raison de l'achalandage croissant des ponts interprovinciaux (y compris le pont Champlain et le pont du Portage, sur lesquels des voies sont réservées aux VTOE). D'autres municipalités voisines d'Ottawa pourraient souhaiter participer à l'initiative en raison des longues distances que bon nombre de leurs résidents doivent parcourir (presque exclusivement en voiture) pour aller travailler à Ottawa.

**Portée.** Le but d'une stratégie de covoiturage consiste à ce que les intervenants travaillent ensemble pour faire connaître, coordonner et soutenir les services de covoiturage et les installations connexes dans toute la région en mettant l'accent sur les



déplacements vers les lieux de travail et les établissements d'enseignement dans les zones qui sont moins bien desservies par les services de transport en commun. Un certain nombre de mesures qui pourraient faire suite à la stratégie seraient prises par l'entremise du programme de GDT de la Ville (voir la section 8.1) et comprendraient des services de mise en relation de covoitureurs, de sensibilisation, de promotion et de marketing personnalisé auprès des familles ainsi que des initiatives de collaboration avec les employeurs et les établissements d'enseignement afin d'offrir des mesures incitatives telles que des places de stationnement réservées aux employés et aux étudiants covoitureurs. Parmi les autres mesures possibles, mentionnons les voies réservées aux VTOE, les parcs de stationnement pour le covoiturage et, peut-être, le covoiturage par fourgonnette (utilisation partagée, par plusieurs navetteurs, d'une fourgonnette qui appartient à un tiers, mais qui est conduite par un membre du groupe).

---

### **Mesure 8-7 : Faciliter la mise en relation de covoitureurs**

**Service de mise en relation de covoitureurs.** Depuis plusieurs années, la Ville offre un service public en ligne de mise en relation de covoitureurs à [www.covoiturageottawa.ca](http://www.covoiturageottawa.ca). L'intégration et la promotion de ce service avec d'autres outils de planification des déplacements en ligne (voir la section 8.1) devraient améliorer les taux de participation et l'efficacité de ce dernier. La possibilité, pour les employeurs, d'utiliser une sous-section du site Web de ce service pour permettre à leurs employés d'être mis en relation avec des collègues devrait les inciter à collaborer avec la Ville à un plus vaste éventail d'initiatives de GDT.

---

### **Mesure 8-8 : Fournir et promouvoir des voies réservées au covoiturage et des espaces de stationnement en collaboration avec le ministère des Transports de l'Ontario (MTO)**

**À propos des voies réservées au covoiturage.** Les voies réservées au covoiturage sont des voies réservées aux VTOE, à savoir les véhicules qui comptent un minimum de deux ou trois occupants, les autobus et les taxis (en général). Ces voies peuvent être réservées à ces véhicules en tout temps ou uniquement aux heures de pointe. Ils peuvent s'étendre tout le long d'un couloir autoroutier ou, dans le cas des voies de saut de file d'attente, se limiter à une courte approche à une intersection dotée de feux de

circulation. Quelques-unes de ces voies sont utilisées à Ottawa. Par exemple, la CCN dispose d'une voie de covoiturage sur le pont Champlain (deux passagers et plus) et d'une voie de covoiturage sur le pont du Portage (trois passagers et plus). Le MTO a, pour sa part, construit de nouvelles voies réservées au covoiturage (deux passagers et plus) sur l'autoroute 417, à l'ouest de la promenade Moodie. Cependant, aucune voie n'est réservée au covoiturage sur les routes de la Ville d'Ottawa, à l'exception d'une courte approche au pont du Portage, sur la rue Wellington. L'élaboration de la stratégie recommandée pour le covoiturage (voir plus haut dans la présente section) pourrait mener à l'ajout de voies réservées au covoiturage sur les routes de la Ville, du MTO ou de la CCN ainsi qu'à la prise des mesures de promotion visant à accroître l'utilisation de ces voies.

**À propos des parcs de stationnement pour le covoiturage.** Les parcs de stationnement pour le covoiturage favorisent le covoiturage en permettant aux navetteurs des régions rurales qui doivent parcourir de longues distances de se rencontrer et de garer leurs véhicules pour la journée. La Ville exploite un parc de stationnement pour le covoiturage sur le chemin Carp, au sud de l'autoroute 417, et le ministère des Transports de l'Ontario en exploite plusieurs dans le secteur :

- trois parcs le long de l'autoroute 417, à la rencontre des chemins Panmure, Limoges et Upper Dwyer Hill
- trois parcs le long de l'autoroute 416, à la rencontre des chemins Bankfield, Rideau River et Shanly (près de Spencerville)
- deux parcs le long de l'autoroute 7, à la rencontre des chemins Dwyer Hill et Cemetery (près de Carleton Place)

Une plus grande utilisation de ces parcs peut être favorisée par une promotion plus efficace, l'ajout de mesures de sécurité et d'autres mesures incitatives. Il convient de noter que de nombreux parcs-o-bus de la Ville ne permettent pas aux covoitureurs d'y garer leurs véhicules en raison des taux d'occupation élevés. L'élaboration de la stratégie recommandée pour le covoiturage (voir précédemment dans la présente section) pourrait mener à l'ajout de parcs de stationnement réservés au covoiturage sur les terrains de la Ville ou du MTO ainsi qu'à la prise des mesures de promotion visant à accroître l'utilisation de ces parcs.

## 8.3 Améliorer les services et les aires de stationnement de la Ville

### Mesure 8-9 : Mettre en œuvre la Stratégie municipale de gestion du stationnement

**À propos du stationnement.** L'offre d'espaces de stationnement public est un outil stratégique pour la croissance de la ville. En gérant efficacement son offre et les tarifs, la Ville peut influencer sur les choix en matière de déplacements et promouvoir un changement des habitudes en faveur de la marche, du vélo et du transport en commun. En fournissant des espaces de stationnement public, la Ville répond de la façon la plus efficace possible aux besoins des magasins, des fournisseurs de services, des établissements et des destinations touristiques où les clients et les visiteurs se rendent en voiture. Les espaces de stationnement public sont généralement utilisés de façon plus efficace que les espaces de stationnement privés (réservés) du fait que les espaces sont partagés entre les utilisateurs, ce qui réduit la quantité d'espace urbain réservé à la voiture. Le stationnement sur rue appuie quant à lui les entreprises et favorise la création de rues dynamiques.

**Stratégie.** En 2009, la Ville a adopté une stratégie municipale de gestion du stationnement pour orienter l'offre, le fonctionnement et le contrôle du stationnement sur rue et des installations de stationnement hors rue appartenant à la Ville. La stratégie reconnaît que la Ville joue un rôle important dans l'offre d'espaces de stationnement public et dans l'application de la réglementation – un rôle à l'appui de l'économie locale, des choix de déplacement durables par les résidents, de la densification résidentielle, de la qualité de vie dans nos quartiers et de la viabilité financière des initiatives actuelles et futures en matière de stationnement. La stratégie contient des détails sur la gestion financière, les responsabilités et la mesure du rendement. Toutefois, les questions présentant le plus grand intérêt dans le cadre du présent plan concernent l'approche adoptée par la Ville à l'égard de l'établissement des tarifs de stationnement municipaux, de la réalisation d'études et d'activités de surveillance sur le stationnement et de la promotion de modes de déplacement plus durables, comme mentionné ci-après.

**Mesure 8-10 : Établir les tarifs de stationnement sur rue et hors rue selon les résultats des études locales en matière de stationnement et des consultations avec les intervenants**

**Approbation par le Conseil.** Le Conseil fixera les tarifs, les heures et les emplacements des places de stationnement sur rue et hors rue chaque année, au moment de l’approbation du plan de travail et du budget du programme de gestion du stationnement. Ces décisions s’appuieront sur les résultats des études locales sur le stationnement et des consultations avec les intervenants, y compris les associations de zones d’amélioration commerciale, les associations communautaires, le conseiller municipal et les lieux de culte. Lorsque cela se justifie, la Ville peut modifier les tarifs et les heures de stationnement public sur rue et hors rue selon les secteurs.

**Modifications par le personnel.** Le personnel municipal peut apporter des modifications au stationnement public à d’autres temps de l’année. Les modifications proposées aux tarifs, aux heures et aux emplacements des places de stationnement sur rue doivent être conformes à la Stratégie municipale de gestion du stationnement, respecter la fourchette approuvée par le Conseil municipal dans le cadre du budget annuel et être endossées par le conseiller municipal, l’association de la zone d’amélioration commerciale et l’association communautaire. Les modifications proposées aux tarifs de stationnement hors rue doivent tenir compte de la saison et des conditions du marché ou favoriser l’adoption de modes de transport plus durables (p. ex., motocyclettes, scooters, véhicules de service d’autopartage), être conformes à la Stratégie municipale de gestion du stationnement et respecter la fourchette approuvée par le Conseil municipal dans le cadre du budget annuel.

**Mesure 8-11 : Réaliser des études en matière de stationnement et surveiller des zones locales désignées**

**Réalisation d’études.** La Ville réalisera des études sur le stationnement dans différents secteurs d’Ottawa en se fondant sur différents critères comme l’utilisation du stationnement sur rue pendant les périodes de pointe, l’intégration potentielle à un plan de conception communautaire ou à une autre étude locale, les demandes des parties intéressées et leur volonté de participer et le financement et les ressources dont

dispose la Ville, conformément aux budgets annuels et aux priorités établis pour le mandat du Conseil.

**Surveillance.** Toutes les aires de stationnement public payant feront l'objet, chaque année, d'une surveillance de leur taux d'utilisation, celui-ci devant idéalement se situer entre 75 et 85 % de leur capacité. Les résultats seront communiqués aux intervenants. Si le taux d'utilisation change de façon inattendue, le personnel et les intervenants pourront décider de modifier les tarifs de stationnement en conséquence avant la présentation du prochain rapport annuel au Conseil.

---

### **Mesure 8-12 : Fournir des aires de stationnement pour les moyens de transport plus durables**

**Stationnement pour les vélos et les véhicules écoénergétiques.** La Ville fournit des espaces de stationnement gratuits mais non sécurisés pour les vélos (p. ex. supports standard). Aux emplacements sécuritaires où une telle initiative est réalisable, la Ville fournira des espaces de stationnement sécurisés pour les vélos (p. ex., cages ou casiers) à un prix correspondant aux coûts d'exploitation de ces espaces. La Ville étudiera également la possibilité de réduire ses tarifs de stationnement pour les véhicules qui occupent moins de la moitié d'une place de stationnement ordinaire ou qui contribuent autrement à la réduction de la demande en places de stationnement, lorsque cela est possible (p. ex., véhicules de service d'autopartage). En outre, la Ville incitera les autres exploitants d'aires de stationnement à offrir des mesures incitatives semblables à l'intention des cyclistes et des usagers de véhicules à taux d'occupation élevé.

## 9. Investir de manière responsable

Aperçu du chapitre	
Mesures recommandées	
<b>Section 9.1</b>	<b>Respecter les limites de l'abordabilité</b>
<i>Mesure 9-1</i>	Appliquer un programme d'investissement abordable
<i>Mesure 9-2</i>	Envisager la possibilité de procéder à des investissements supplémentaires lorsque des fonds seront disponibles
<b>Section 9.2</b>	<b>Réduire les coûts du cycle de vie</b>
<i>Mesure 9-3</i>	Mettre en œuvre la Stratégie de gestion intégrale des actifs de la Ville d'Ottawa
<i>Mesure 9-4</i>	Reconnaître les répercussions des nouvelles infrastructures sur les activités d'entretien
<b>Section 9.3</b>	<b>Mesurer le rendement du système de transport</b>
<i>Mesure 9-5</i>	Surveiller et présenter les progrès réalisés vers l'atteinte des objectifs du présent plan

### 9.1 Respecter les limites de l'abordabilité

#### *Mesure 9-1 : Appliquer un programme d'investissement abordable*

**Paramètres de l'abordabilité.** La Ville définit l'abordabilité du point de vue des contribuables actuels et futurs. Si les contribuables actuels seront responsables des coûts d'immobilisation des nouvelles infrastructures, il ne faut pas oublier que ce sont les futurs résidents qui devront en assumer les coûts de fonctionnement, d'entretien et de réfection pendant bien des années. Pour affirmer qu'un plan est abordable, il faut démontrer qu'un financement suffisant de sources connues permettra d'offrir les services prévus et d'investir dans les infrastructures – autrement dit, on a prévu un plan de financement qui repose sur des hypothèses raisonnables et qui respecte également les politiques budgétaires établies. À terme, la Ville doit établir l'ordre de priorité de nombreuses demandes concurrentes et allouer les fonds en conséquence.

La Ville procède à un examen de sa capacité financière depuis sa fusion en établissant des plans financiers à long terme à chaque nouveau mandat du Conseil. Généralement, ces plans se limitent à un horizon de dix ans. Toutefois, en raison de grands projets tels que celui de la Ligne de la Confédération, combinés aux importants investissements que la Ville doit assumer pour maintenir ses actifs en bon état, les questions financières à long terme associées aux plans directeurs de la Ville doivent faire l'objet d'un examen plus approfondi.

En juillet 2011, un plan à long terme sur le transport en commun a été présenté au Conseil. Ce plan décrivait les besoins en matière de fonctionnement et d'immobilisation pour le réseau d'autobus et de train léger jusqu'en 2048. Selon ce plan, la Ville pouvait se permettre d'améliorer et d'exploiter le système de transport en commun conformément aux orientations stratégiques établies dans le PDT de 2008, y compris la construction de la Ligne de la Confédération; ce plan a été revu en décembre 2012, lorsque les versions définitives du rapport et des recommandations sur la Ligne de la Confédération ont été présentées au Conseil.

Les paramètres de l'abordabilité et les travaux de modélisation utilisés pour l'analyse du plan à long terme sur le transport en commun ont été mis à jour et ont ainsi pu orienter les recommandations formulées dans le présent plan. De plus, on a réalisé un examen des sources de financement pour la construction de routes, de structures et d'aménagements cyclables et piétonniers (qui est financée par les redevances d'aménagement et les apports de capitaux provenant des impôts annuels). Ces questions seront consignées par le trésorier municipal dans un document distinct.

**Coûts de mise en œuvre.** Il ne faut pas sous-estimer l'importance des coûts du cycle de vie des nouvelles infrastructures de transport. En prévoyant des fonds suffisants pour l'exploitation, l'entretien et le renouvellement des actifs actuels et futurs dans le cadre du Plan financier à long terme, la Ville pourra continuer à offrir des services d'infrastructure essentiels aux résidents. En conséquence, il faut tenir compte de la mise en œuvre de tout changement aux services proposé dans le cadre du présent plan dans le cycle budgétaire annuel.

La pièce 9.1 résume les coûts d'immobilisation associés à la mise en œuvre du présent plan, de concert avec le réseau abordable (réseau de transport en commun rapide,

réseau prioritaire de transport en commun et réseau routier). Les coûts d'investissement pour tous les modes de transport totalisent environ 4 milliards de dollars. Sur le plan des coûts de fonctionnement, on estime que l'économie annuelle s'établirait à environ 5 millions de dollars par année en 2031, à la suite de la mise en œuvre du réseau abordable de transport en commun (il s'agit là du coût différentiel pour les nouvelles infrastructures uniquement). Les économies nettes découlent en grande partie de la mise en œuvre du TLR et de la réduction des coûts de fonctionnement des autobus. À l'inverse, la mise en place de nouvelles infrastructures pour les véhicules routiers, les cyclistes et les piétons se traduira par de légères augmentations des coûts de fonctionnement.

---

### **Mesure 9-2 : Envisager la possibilité de procéder à des investissements supplémentaires lorsque des fonds seront disponibles**

**Mise en œuvre de projets non inclus dans les réseaux abordables.** Les hypothèses sous-jacentes aux niveaux de financement prévus feront l'objet d'un suivi régulier. Par exemple, une des principales hypothèses veut que l'ensemble des grands projets de transport en commun soient cofinancés de façon égale par tous les paliers de gouvernement. Ainsi, si la signature des accords de financement prévus est retardée, la question des investissements dans de tels projets devra être réexaminée. De même, en raison de l'incertitude entourant la disponibilité de recettes s'ajoutant à celles auxquelles il est raisonnable de s'attendre, il conviendrait d'examiner la pertinence de procéder à de nouveaux investissements.



**Pièce 9.1 Coûts d’immobilisation des nouvelles infrastructures et des nouveaux services du réseau abordable : réseau de transport en commun rapide, réseau prioritaire de transport en commun, réseau routier, installations pour piétons et réseau cyclable (exprimés en millions de dollars de 2013)**

Type	Coûts d’immobilisation
TLR+ véhicules + installations d’entretien et de remisage	2 360
TCRA	317
O-Train + véhicules + installations d’entretien et de remisage	118
Réseau prioritaire de transport en commun	200
Modification du réseau routier et des intersections	864
Cyclisme *	70
Piétons *	66**
<b>Total</b>	<b>3 995 M\$</b>

\* Les coûts des projets routiers incluent ceux des installations pour cyclistes et pour piétons.

\*\* Inclut les grands sentiers polyvalents.

## 9.2 Réduire les coûts du cycle de vie

La valeur de remplacement des infrastructures de transport de la ville – y compris les routes, les ponts, les allées et les installations de transport en commun rapide – était estimée à environ 13 milliards de dollars en 2012. Ces actifs se détériorent continuellement et devront, tôt ou tard, être restaurés ou remplacés. Étant donné les budgets limités et la demande croissante qui est exercée sur le réseau de transport, la Ville doit trouver un moyen de gérer ses actifs d’une manière qui limite les coûts totaux du cycle de vie tout en maintenant les niveaux prévus de service.

En outre, l'approche axée sur le calcul des coûts du cycle de vie adoptée pour le présent plan tient compte des coûts différentiels de rénovation et de restauration des nouvelles infrastructures de transport, qui devraient totaliser entre 70 et 90 millions de dollars pour la période se terminant en 2031. L'intégralité des coûts du cycle de vie des nouvelles infrastructures ont été incorporés dans le modèle financier de la Ville.

Grâce à l'adoption de la Stratégie de gestion intégrale des actifs en octobre 2012, le Conseil a confirmé les niveaux d'investissement requis pour garder les actifs de la Ville en bon état. Dans ce contexte, le financement nécessaire à l'entretien des actifs a eu la priorité dans la détermination d'enveloppes respectueuses de la capacité financière de la Ville pour les nouvelles infrastructures.

### **Mesure 9-3 : Mettre en œuvre la Stratégie de gestion intégrale des actifs de la Ville d'Ottawa**

**À propos de la gestion intégrale des actifs.** La gestion intégrale des actifs (GIA) se dit de la gestion efficace de l'ensemble des immobilisations corporelles (physiques) que la Ville utilise, directement ou indirectement, pour offrir des services à sa clientèle. Les principaux objectifs du programme de GIA de la Ville incluent la réduction de coûts du cycle de vie tout en conservant les actifs en bon état, en améliorant les services à la clientèle et en offrant les niveaux de service convenus. Le programme de GIA aidera à justifier les décisions prises en matière d'investissement dans les infrastructures, démontrera les répercussions à long terme des décisions à court terme et permettra de lier les décisions prises en matière d'infrastructures aux résultats pour le service à la clientèle.

**Stratégie.** La Ville a adopté une politique d'orientation en matière de GIA et une stratégie de GIA axée sur la mise en œuvre en 2012. La politique de GIA définit les attentes du Conseil en regard de la gestion des actifs physiques de la Ville et ne devrait pas beaucoup changer au fil du temps. La stratégie de GIA exprime l'engagement de la haute direction à mettre en œuvre la politique de GIA, y compris les ressources nécessaires et les calendriers de mise en œuvre, et évoluera en réponse aux changements internes et externes ou aux difficultés rencontrées par la Ville. Cette approche de la GIA permet à la Ville d'établir :

- l'inventaire et la valeur des actifs nécessaires pour la prestation des services
- l'état des biens et la durée de vie restante prévue
- les attentes en matière de services, les coûts et ce qu'il faut faire pour répondre à ces attentes
- les interventions requises sur les actifs et le moment le plus approprié pour intervenir afin que ces actifs demeurent sécuritaires et puissent être utilisés à long terme
- les coûts d'acquisition, de fonctionnement, d'entretien et de renouvellement établis pour maintenir le risque à un niveau acceptable
- les niveaux d'investissement appropriés pour assurer l'abordabilité à long terme

Dans le rapport *Bilan des actifs 2012* du Programme de GIA, les actifs de transport en commun d'Ottawa se sont vu attribuer une valeur de remplacement de 1,95 milliard de dollars, et leur état a été évalué de bon à acceptable en général. La valeur de remplacement des routes, des ponts, des sentiers et des autres installations de transport d'Ottawa a été établie à 11,1 milliards de dollars, et leur état général a été évalué comme étant acceptable.

---

### **Mesure 9-4 : Reconnaître les répercussions des nouvelles infrastructures sur les activités d'entretien**

**À propos des activités d'entretien.** Les travaux d'entretien des infrastructures permettent de réduire les coûts du cycle de vie tout en améliorant la sécurité, de soutenir les niveaux de service souhaités et de protéger l'environnement naturel. La Ville procède à l'entretien (réparations de l'asphalte et du béton, gestion de la neige et de la glace en hiver, balayage et ramassage des déchets sauvages) de ses routes asphaltées ou traitées en surface, de ses routes de gravier, de ses trottoirs et sentiers, de ses ponts et du Transitway. Ce faisant, elle doit tenir compte des attentes du public, des contraintes budgétaires et des pratiques optimales en matière de gestion des risques. Les normes de la Ville en matière de niveau de service, qui définissent l'étendue et le calendrier des activités connexes, sont classées en fonction des groupes ci-après.

- *Normes et services de sécurité publique* – ont des répercussions sur la sécurité des piétons, des cyclistes et des véhicules. Les normes de qualité en matière d'entretien de la Ville reposent sur les normes d'entretien minimal des routes municipales établies par la province.
- *Normes et services de préservation des infrastructures* – reflètent la nécessité, pour la Ville, de protéger les immobilisations corporelles, ces normes et services étant justifiés, sur le plan financier, par les répercussions associées aux coûts du cycle de vie
- *Normes et services d'amélioration de la qualité de vie* – améliorent la qualité de vie des résidents d'Ottawa et des visiteurs (comme le balayage des rues et l'entretien des trottoirs) et offrent une certaine souplesse par rapport aux normes sur le rendement

**Décisions concernant les nouvelles infrastructures.** L'efficacité de l'entretien peut être augmentée ou réduite par la conception de l'infrastructure, comme les fondements des structures et les éléments fonctionnels (comme les puisards) ou décoratifs (comme l'art public ou l'éclairage de style ancien). En conséquence, la Ville planifiera la construction de nouvelles infrastructures et la modification des infrastructures en place en tenant compte des répercussions sur le plan des coûts, des pratiques et des normes relatives au niveau de service en matière d'entretien. Par exemple, la Ville s'assurera, dans la mesure du possible, de conserver des emprises de largeur acceptable et suffisante pour la réalisation des travaux d'entretien tout en agrémentant ces emprises de pièces de mobilier urbain, de dispositifs d'éclairage, de jardinières, etc.

### 9.3 Mesurer le rendement du système de transport

La réussite des plans à long terme est fonction du suivi des conditions, des mesures et des répercussions pertinentes. La Ville doit rester au fait des progrès qu'elle accomplit vers l'atteinte de ses principaux objectifs afin d'être en mesure d'ajouter, de modifier ou d'éliminer des priorités selon les besoins.

### **Mesure 9-5 : Suivre et présenter les progrès réalisés vers l'atteinte des objectifs du présent plan**

**Cadre d'évaluation du rendement.** La Ville mettra au point un cadre d'indicateurs de rendement qui reflète les buts et les objectifs du présent plan et des stratégies qui le composent. Ce cadre permettra de structurer les rapports réguliers qui seront produits sur les progrès de la Ville.

**Comparaison avec d'autres municipalités.** Par l'entremise de l'Initiative d'analyse comparative des services municipaux de l'Ontario, Ottawa continuera à travailler avec 15 autres municipalités pour mesurer, comparer et analyser le rendement des services de transport en commun, des routes et des services de stationnement. Les rapports soumis de façon régulière démontrent l'utilisation qui est faite de l'argent des contribuables d'Ottawa et décrivent les secteurs dans lesquels il serait possible d'apporter des améliorations.

## ANNEXE A – Projets relatifs au réseau routier, au réseau prioritaire de transport en commun et de transport en commun rapide

**Tableau A1 Réseau de transport en commun rapide**

Projet	Description générale	Justification	État d'avancement de l'EE
<b>Projets liés au train léger sur rail</b>			
<b>TLR nord-sud</b> (concept du réseau)	Nouvelle emprise du TLR entre le boulevard Alexandre-Taché, à Gatineau, et le centre-ville de Riverside-Sud. Comprend une liaison avec l'aéroport.	Fournit un nouveau service de transport en commun rapide entre Gatineau/le centre-ville Ottawa et la Communauté urbaine du Sud. Favorise également l'aménagement dans couloir à Confederation Heights ainsi qu'entre la station de l'avenue Carling et la station Bayview.	Partiellement achevée (de Riverside-Sud à Bayview)
<b>Prolongement de la ligne de l'O-Train</b> (réseau abordable)	Prolongement de la ligne actuelle de l'O-train à destination de la station de Bowesville, à Riverside-Sud, et construction de nouvelles stations sur Gladstone et Walkley.	Fournit un nouveau service de transport en commun rapide entre le centre-ville Ottawa et la Communauté urbaine du sud.	Modification exigée
<b>Couloir East du TLR</b> (réseau abordable et concept du réseau)	<b>Abordable :</b> Prolongement du service du TLR vers l'est le long de la route 174 entre les stations Blair et Place d'Orléans. <b>Concept:</b> Prolongement du service du TLR vers l'est le long de la route 174 entre les stations Blair et Trim.	Assure un service rapide et fiable entre la Place d'Orléans et le centre-ville d'Ottawa et réduit le nombre d'heures de fonctionnement des autobus sur la route 174.	À venir

**Tableau A1 Réseau de transport en commun rapide**

Projet	Description générale	Justification	État d'avancement de l'EE
<b>Couloir Ouest du TLR</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Conversion du Transitway Ouest au TLR entre la station Tunney's Pasture et la station Baseline.	Assure un service rapide et fiable entre le centre-ville et les communautés de l'ouest, y compris les principales destinations liées à l'emploi, au magasinage et à l'éducation aux stations Tunney's Pasture, Lincoln Fields et Baseline.	En cours
	Construction d'une nouvelle emprise du TLR entre le Transitway Ouest actuel et la station Pinecrest et conversion du Transitway Ouest au TLR de la station Pinecrest à la station Bayshore.	Améliore le service de transport en commun entre Kanata et la zone intérieure et réduit le nombre d'heures de fonctionnement des autobus sur le Transitway Ouest et la route 174.	Modification exigée
<b>TLR à la station Carling</b> (concept du réseau)	Couloir du TLR au niveau de la chaussée entre la station Lincoln Fields et la station Carling de l'O-Train.	Améliore le service de transport en commun offert aux entreprises et aux résidents des collectivités adjacentes à l'avenue Carling et favorise le réaménagement dans le couloir.	À venir
<b>Projets de transport en commun rapide par autobus</b>			
<b>Baseline/Heron/Walkley/St-Laurent</b> (réseau abordable et concept du réseau)	<b>Abordable</b> : Couloir de TCRA au niveau de la chaussée reliant la station Baseline à la station Heron  <b>Concept</b> : Couloir de TCRA au niveau de la chaussée reliant la station Bayshore à la station St-Laurent via le chemin Baseline, le chemin Heron, le chemin Walkley, le chemin Russell et le boulevard St-Laurent.	Donne accès à un service de transport en commun de haute qualité dans l'ensemble de la ville vers des destinations commerciales, institutionnelles et liées à l'emploi adjacentes au chemin Baseline et à un service rapide et fiable aux principales lignes de transport en commun rapide pour les résidents de ce couloir. Fournit en outre une liaison essentielle entre les segments du réseau de transport en commun rapide du sud-ouest et du sud-est en évitant le centre-ville et favorise le réaménagement du couloir, en particulier à Confederation Heights.	En cours
<b>Transitway de Cumberland</b> (concept du réseau)	Transitway entièrement exclusif entre la Station Blair et le chemin Frank-Kenny.	Assure un service rapide et fiable en provenance et à destination du centre-ville pour les résidents d'Orléans-Sud et de Blackburn Hamlet.	Achevée

**Tableau A1 Réseau de transport en commun rapide**

Projet	Description générale	Justification	État d'avancement de l'EE
<b>Transitway de Kanata-Nord</b> (réseau abordable et concept du réseau)	<b>Abordable</b> : Couloir de TCRA au niveau de la chaussée entre le chemin Solandt et l'autoroute 417. <b>Concept</b> : Couloir de TCRA au niveau de la chaussée entre le chemin Maxwell Bridge et l'autoroute 417.	Donne accès à un service de transport en commun de haute qualité à destination du principal secteur d'emploi de Kanata-Nord sur le chemin March.	Achevée
<b>Transitway Sud</b> (concept du réseau)	Couloir de TCRA au niveau de la chaussée entre le Transitway Sud-Ouest et le centre-ville de Riverside-Sud.	Donne accès à un service de transport en commun de haute qualité entre les centres-villes de Barrhaven et de Riverside-Sud et relie le TLR nord-sud au Transitway Sud-Ouest.	Achevée
<b>Prolongement du Transitway Sud-Ouest</b> (concept du réseau)	Couloir de TCRA entièrement exclusif entre la station Baseline et le chemin Hunt Club. Couloir de TCRA au niveau de la chaussée suivant le prolongement du chemin Greenbank entre le centre-ville de Barrhaven et le chemin Cambrian, avec possibilité de prolongement futur vers le chemin Barnsdale.	Comble le « vide » dans le Transitway Sud-Ouest, réduisant ainsi la durée des trajets et améliorant la fiabilité du service à Nepean-Sud. Assure un service rapide et fiable à l'intention des résidents de Nepean-Sud et dans le couloir de l'avenue Woodroffe.	Achevée En cours (au sud du chemin Cambrian)
<b>Prolongement du Transitway Ouest</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Couloir de TCRA entièrement exclusif entre la station Bayshore et le secteur situé à l'ouest de la promenade Moodie. <b>Abordable</b> : Couloir de TCRA exclusif et au niveau de la chaussée entre les stations Terry Fox et Eagleson. <b>Concept</b> : Couloir de TCRA exclusif et au niveau de la chaussée entre le chemin Fernbank et la station Eagleson.	Assure un service rapide et fiable en provenance et à destination du centre-ville pour les résidents de Kanata, de Stittsville et de la région de Bayshore. Assure un service rapide et fiable en provenance et à destination du centre-ville pour les résidents de Kanata, de Stittsville et de la région de Bayshore.	Achevée Achevée



**Tableau A2 Réseau prioritaire de transport en commun<sup>1</sup>**

Projet	Description générale	Justification
<b>Promenade de l'Aéroport</b> (réseau abordable seulement)	Voies réservées aux autobus et aux véhicules à taux d'occupation élevé (VTOE) entre le chemin Hunt Club et l'Aéroport international Macdonald-Cartier. Les voies extérieures de la promenade de l'Aéroport, qui a été élargie à quatre voies, seront réservées aux véhicules de transport en commun, aux taxis et aux VTOE.	Au lieu de favoriser le transport en commun rapide, facilite l'accès au transport en commun vers l'Aéroport international Macdonald-Cartier.
<b>Promenade Alta Vista</b> (concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun à certaines intersections entre le chemin Smyth et l'avenue Industrial.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur les circuits 8 et 86 d'OC Transpo.
<b>Couloir de transport Alta Vista</b> (concept du réseau)	Voies réservées aux autobus et aux véhicules à taux d'occupation élevé et priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun entre la promenade Riverside et le Centre des sciences de la santé d'Ottawa.	Facilite l'accès au transport en commun à destination de l'Hôpital d'Ottawa, du Centre hospitalier pour enfants de l'est de l'Ontario (CHEO) et du Centre de services de santé des Forces canadiennes. Améliore également l'accès entre la station Hurdman et le secteur sud d'Ottawa.
	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre le Centre des sciences de la santé d'Ottawa et le chemin Walkley.	Facilite l'accès au transport en commun à destination de l'Hôpital d'Ottawa, du CHEO, du Centre de services de santé des Forces canadiennes et du secteur sud d'Ottawa.
<b>Rue Bank</b> (réseau abordable et concept du réseau)	<b>Abordable</b> : Priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun entre la rue Wellington et l'autoroute 417. Peut également inclure la conversion de voies de stationnement à proximité immédiate de certaines intersections.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur certains des circuits locaux les plus fréquentés d'OC Transpo : 1, 2, 7, 9 et 12.
	<b>Abordable</b> : Priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun entre l'autoroute 417 et la station Billings Bridge, y compris l'installation limitée de voies de saut de file d'attente (dans une seule direction) à certaines intersections.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur les circuits 1 et 7 d'OC Transpo.

**Tableau A2 Réseau prioritaire de transport en commun<sup>1</sup>**

Projet	Description générale	Justification
<b>Rue Bank</b> (réseau abordable et concept du réseau) (suite)	<b>Concept</b> : Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre la station Billings Bridge et le chemin Hunt Club.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur le circuit 1 d'OC Transpo.
<b>Chemin Baseline</b> (réseau abordable seulement)	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre la station Baseline et le chemin Richmond.	Au lieu de favoriser le transport en commun rapide, facilite les correspondances entre la station Baseline et Kanata. Réduit également la durée des trajets et améliore la fiabilité sur les circuits 97, 118 et 152 d'OC Transpo.
<b>Avenue Beechwood et chemin Hemlock</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun entre le boulevard St-Laurent et la promenade Vanier. Peut également inclure la conversion de voies de stationnement à proximité immédiate de certaines intersections.	Rend possible le projet d'aménagement à l'ancienne Base des Forces canadiennes de Rockcliffe (BFC Rockcliffe) et améliore le service sur les circuits 1, 5 et 7 d'OC Transpo.
<b>Chemin Belfast/avenue Terminal</b> (concept du réseau)	Voies réservées aux autobus et priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun entre la station Hurdman et le boulevard St-Laurent (projet rendu possible par des travaux d'élargissement).	Facilite les déplacements en transport en commun en provenance et à destination de certaines des principales zones industrielles d'Ottawa.
<b>Rocade de Blackburn Hamlet/boulevard Brian Coburn</b> (réseau abordable seulement)	Voies réservées aux autobus durant les périodes de pointe et priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun sur la rocade de Blackburn Hamlet, entre le chemin Innes et le boulevard Brian Coburn; le projet pourrait inclure une conversion des voies à usages multiples. Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun sur le boulevard Brian Coburn, entre la rocade de Blackburn Hamlet et le chemin Tenth Line.	Au lieu de favoriser le transport en commun rapide, améliore le service de transport en commun entre Orléans-Sud et la zone intérieure.
<b>Chemin Blair</b> (réseau abordable seulement)	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre le chemin Innes et la station Blair.	Au lieu de favoriser le transport en commun rapide, améliore le service de transport en commun entre Orléans-Sud et la zone intérieure.

**Tableau A2 Réseau prioritaire de transport en commun<sup>1</sup>**

Projet	Description générale	Justification
<b>Chemin Blair</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Voies réservées aux autobus et priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun entre la station Blair et le chemin de Montréal. Voies réservées aux autobus grâce des travaux d'élargissement (au nord du chemin Ogilvie) combinés à une conversion des voies de circulation actuelles (au sud du chemin Ogilvie).	Améliore le service de transport en commun entre la banlieue est et Vanier.
<b>Avenue Bronson</b> (réseau abordable et concept du réseau)	<b>Abordable</b> : Priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun entre le Transitway Sud-Est et l'avenue Carling.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur le circuit 4 d'OC Transpo, améliorant ainsi l'accès au transport en commun à destination de l'Université Carleton.
	<b>Concept</b> : Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre l'avenue Carling et la Ligne de la Confédération.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur le circuit 4 d'OC Transpo.
<b>Avenue Carling</b> (réseau abordable seulement)	Voies réservées aux autobus et priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun entre la station Lincoln Fields et la station Carling de l'O-Train. Les voies réservées aux autobus feront suite à la conversion de voies de circulation actuelles. Il convient de noter que certains carrefours équipés de feux donnent déjà la priorité aux véhicules de transport en commun le long de ce couloir.	Au lieu d'offrir un TLR au niveau de la chaussée, réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur des circuits actuels d'OC Transpo et sur tous les circuits d'autobus qui desserviront éventuellement l'avenue Carling.
<b>Avenue Carling</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre la station Carling de l'O-Train et l'avenue Bronson.	S'inscrit en complément des voies réservées aux autobus entre la rue Preston et la rue Cambridge (vers l'est) et entre l'avenue Bronson et la rue Booth (vers l'ouest).
<b>Avenue Carling/chemin Richmond</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre le chemin Holly Acres et la station Lincoln Fields.	Fournit une liaison entre la station Bayshore et la station Lincoln Fields et améliore le service de transport en commun avant l'achèvement du couloir ouest du TLR.
<b>Rue Catherine/avenue Chamberlain/rue Isabella</b> (concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun entre l'avenue Bronson et la station Lees.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur les trajets de transport en commun qui contournent ainsi le centre-ville.

**Tableau A2 Réseau prioritaire de transport en commun<sup>1</sup>**

Projet	Description générale	Justification
<b>Chapman Mills/ promenade Strandherd/ chemin Earl- Armstrong</b> (réseau abordable seulement)	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre la station du centre-ville de Barrhaven et la station de Bowesville/Riverside-Sud. Prévoit également certains travaux de reconstruction afin que les routes puissent accueillir les autobus. Mise en œuvre partielle prévue pour 2014 (segment de Chapman Mills).	Au lieu de favoriser le transport en commun rapide, facilite les déplacements dans les services de transport en commun entre Barrhaven et Riverside-Sud.
<b>Chemin Codd's</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Voies réservées aux autobus et priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun entre le chemin de Montréal et le chemin Hemlock (projet rendu possible par des travaux d'élargissement).	Rend possible le projet d'aménagement à l'ancienne BFC Rockcliffe.
<b>Chemin Conroy</b> (concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre le chemin Walkley et le chemin Hunt Club.	Améliore le service de transport en commun à destination du nouveau couloir de transport Alta Vista, du campus de l'Hôpital d'Ottawa et de la station Hurdman.
<b>Chemin Eagleson</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre le chemin Hazeldean et la station Eagleson.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur les circuits d'OC Transpo à destination du Transitway Ouest et du prolongement vers l'ouest de la ligne du train léger sur rail à Bayshore.
<b>Rue Elgin</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun entre l'avenue Gladstone et la rue Wellington.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur les circuits 5, 6 et 14 d'OC Transpo.
<b>Avenue Fisher</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre la promenade Prince of Wales et le chemin Baseline.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur les circuits 14 et 86 d'OC Transpo.
	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre le chemin Baseline et l'avenue Carling.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur les circuits 14 et 86 d'OC Transpo.

**Tableau A2 Réseau prioritaire de transport en commun<sup>1</sup>**

Projet	Description générale	Justification
<b>Avenue Gladstone</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun entre la future station Gladstone de l'O-Train et la rue Elgin. Peut également inclure la conversion de voies de stationnement à proximité immédiate de certaines intersections.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur le circuit 14 d'OC Transpo.
<b>Chemin Hazeldean</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre la rue Stittsville Main et le chemin Eagleson.	Réduit la durée des trajets, améliore la fiabilité sur les circuits 96 et 118 d'OC Transpo et améliore le service de transport en commun entre Stittsville, Kanata et Bells Corners.
<b>Chemin Hemlock</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Voies réservées aux autobus et priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun entre le chemin Codd's et le boulevard St-Laurent (projet rendu possible par des travaux d'élargissement).	Rend possible le projet d'aménagement à l'ancienne BFC Rockcliffe.
<b>Avenue Holland</b> (réseau abordable et concept du réseau)	<b>Abordable :</b> Priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun entre l'avenue Carling et la Ligne de la Confédération. Peut également inclure la conversion de voies de stationnement à proximité immédiate de certaines intersections. <b>Concept :</b> Voies réservées aux autobus et priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun entre l'avenue Carling et la Ligne de la Confédération. Exigera la suppression des voies de stationnement actuelles et des travaux mineurs d'élargissement de la route.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur les circuits 16, 86, 102 et 176 d'OC Transpo.
<b>Chemin Hunt Club</b> (réseau abordable et concept du réseau)	<b>Concept :</b> Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de file d'attente pour les véhicules de transport en commun à certaines intersections entre le chemin Conroy et le chemin Albion.	Fournit une liaison entre la station South Keys et le couloir de transport Alta Vista.

**Tableau A2 Réseau prioritaire de transport en commun<sup>1</sup>**

Projet	Description générale	Justification
<b>Chemin Hunt Club</b> (réseau abordable et concept du réseau) (suite)	<b>Abordable</b> : Voies réservées aux autobus et priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun entre le chemin Albion et la promenade Uplands (projet rendu possible par des travaux d'élargissement). Le budget actuel inclut un financement pour la mise en valeur de la rue Bank.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur un tronçon congestionné du chemin Hunt Club.
	<b>Concept</b> : Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de file d'attente pour les véhicules de transport en commun à certaines intersections entre les promenades Uplands et Riverside.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur les circuits 116 et 147 d'OC Transpo.
<b>Chemin Innes/ chemin Trim (partiellement mis en œuvre)</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Sauts de files d'attente entre la station Millennium et le boulevard Jeanne-d'Arc. Des mesures accordant la priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun sont déjà en place.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité entre Orléans-Sud et les points d'origine et de destination situés à l'ouest.
<b>Chemin Innes (partiellement mis en œuvre)</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Sauts de files d'attente entre le boulevard Jeanne-d'Arc et la rocade de Blackburn Hamlet (ouest). Des mesures accordant la priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun sont déjà en place.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité entre Orléans-Sud/Blackburn Hamlet et les points d'origine et de destination situés à l'ouest.
	<b>Abordable (seulement)</b> : Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre la rocade de Blackburn Hamlet (ouest) et le chemin Blair (réseau abordable)	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité entre Orléans-Sud/Blackburn Hamlet et les points d'origine et de destination situés à l'ouest.
	<b>Concept</b> : Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre le chemin Blair et le couloir ferroviaire à l'est du boulevard St-Laurent.	Facilite les déplacements en transport en commun en provenance et à destination de certaines des principales zones industrielles d'Ottawa.

**Tableau A2 Réseau prioritaire de transport en commun<sup>1</sup>**

Projet	Description générale	Justification
<b>Boulevard Jeanne-d'Arc</b> (réseau abordable et concept du réseau)	<p><b>Abordable</b> : Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre le chemin Innes et la route 174.</p> <p><b>Concept</b> : Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre le Transitway de Cumberland et le chemin Innes. Voies réservées aux autobus et priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun entre le chemin Innes et la route 174 (projet rendu possible par des travaux d'élargissement).</p>	Fournit une liaison entre Orléans-Sud et le prolongement de la ligne de TLR d'Orléans.
<b>Avenue King Edward</b> (partiellement mis en œuvre) (concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun en complément à l'actuelle voie réservée aux autobus en direction sud entre la promenade Sussex et la rue Rideau.	Permet d'accueillir les nombreux autobus de la STO qui s'apprêtent à tourner sur la rue Rideau.
<b>Chemin March</b> (réseau abordable seulement)	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre le chemin Maxwell Bridge et l'avenue Carling. Permettra la conversion au TCRA à une date ultérieure avec raccordement au service prévu de TCRA au sud de l'avenue Carling.	Au lieu de favoriser le transport en commun rapide, améliore le service de transport en commun à Kanata-Nord.
<b>Avenue McArthur/ chemin North River</b> (concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre le chemin de Montréal et le boulevard St-Laurent.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur le circuit 14 d'OC Transpo.
<b>Promenade Meadowlands/ promenade Prince of Wales</b> (concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre le Transitway Sud-Ouest et le chemin Heron.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur les circuits 86 et 111 d'OC Transpo.

**Tableau A2 Réseau prioritaire de transport en commun<sup>1</sup>**

Projet	Description générale	Justification
<b>Chemin Merivale</b> (réseau abordable et concept du réseau)	<b>Abordable</b> : Voies réservées aux autobus durant la période de pointe (dans le sens dominant des déplacements uniquement) et priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun entre l'avenue Carling et le chemin Baseline (projet rendu possible par la réaffectation des voies de circulation).	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur le circuit 176 d'OC Transpo.
	<b>Concept</b> : Voies réservées aux autobus et priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun entre le chemin Baseline et le chemin Slack (projet rendu possible par des travaux d'élargissement).	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur les circuits 116, 156 et 176 d'OC Transpo.
<b>Chemin de Montréal</b> (réseau abordable et concept du réseau)	<b>Abordable</b> : Voies réservées aux autobus dans les deux sens durant des périodes de pointe élargies entre le pont Cummings et le boulevard St-Laurent. Priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun le long de ce couloir.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur le circuit 12 d'OC Transpo et rend possible le projet d'aménagement à l'ancienne BFC Rockcliffe.
	<b>Abordable</b> : Voies réservées aux autobus et priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun entre le boulevard St-Laurent et le chemin Blair (projet rendu possible par des travaux d'élargissement).	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur le circuit 12 d'OC Transpo et rend possible le projet d'aménagement à l'ancienne BFC Rockcliffe.
	<b>Concept</b> : Voies réservées aux autobus et priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun entre le chemin Blair et le chemin Ogilvie (projet rendu possible par des travaux d'élargissement).	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur le circuit 12 d'OC Transpo et rend possible le projet d'aménagement à l'ancienne BFC Rockcliffe.
<b>Rue Murray/rue St-Patrick/rue Dalhousie</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun entre la promenade Vanier et la rue Rideau. Peut également inclure la conversion de voies de stationnement à proximité immédiate de certaines intersections.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur le circuit 1 d'OC Transpo.



**Tableau A2 Réseau prioritaire de transport en commun<sup>1</sup>**

Projet	Description générale	Justification
<b>Chemin Ogilvie</b> (concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun entre le chemin Blair et le boulevard St-Laurent.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur le circuit 127 d'OC Transpo.
<b>Boulevard Orléans</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre le chemin de Montréal et le boulevard St-Laurent.	Facilite l'accès au transport en commun au prolongement de la ligne du TLR d'Orléans.
<b>Chemin Richmond/rue Wellington Ouest/rue Somerset</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun entre l'avenue Woodroffe et la rue Bank.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur le circuit 2 d'OC Transpo.
<b>Rue Rideau</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux sur toutes les voies réservées aux autobus durant le jour entre la promenade Sussex et la rue Cumberland et sur les voies réservées aux autobus durant la période de pointe entre les rues Cumberland et Charlotte (de la promenade Sussex au pont Cummings). Les voies réservées aux autobus susmentionnées sont déjà en place. Les périodes de pointe durant lesquelles certaines voies sont réservées aux autobus seront élargies.	Permet d'atténuer le problème de congestion croissante observé sur la rue Rideau en dehors des périodes de pointe actuelles.
<b>Promenade Riverside</b> (concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre le chemin Hunt Club et le chemin Heron.	Fournit une nouvelle liaison entre la banlieue Sud d'Ottawa et la zone intérieure.
<b>Chemin Robertson/chemin Richmond</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre le chemin Eagleson et le chemin Holly Acres.	Réduit la durée des trajets, améliore la fiabilité sur le circuit 118 d'OC Transpo et améliore le service de transport en commun entre Kanata et Bells Corners.
<b>Chemin Smyth</b> (concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre le couloir de transport Alta Vista et le boulevard St-Laurent.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur le circuit 106 d'OC Transpo.

**Tableau A2 Réseau prioritaire de transport en commun<sup>1</sup>**

Projet	Description générale	Justification
<b>Boulevard St-Laurent</b> (réseau abordable et concept du réseau)	<b>Concept</b> : Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre le chemin Hemlock et le chemin de Montréal.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur les circuits 5 et 7 d'OC Transpo.
	<b>Abordable</b> : Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre chemin de Montréal et la station St-Laurent.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur les circuits 5, 7, 14 et 18 d'OC Transpo.
	<b>Abordable</b> : Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre la station St-Laurent et le chemin Innes.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur le circuit 114 d'OC Transpo.
	<b>Concept</b> : Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre le chemin Russell et le chemin Walkley.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur les circuits 114 et 148 d'OC Transpo.
<b>Rue Stittsville Main</b> (concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre le chemin Fernbank et le chemin Hazeldean.	Améliore le service de transport en commun entre Stittsville et le futur Transitway Ouest.
<b>Artère nord-sud à Stittsville</b> (réseau abordable seulement)	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun à certaines intersections.	Améliore le service de transport en commun dans la communauté de Fernbank et améliore l'accès au futur Transitway Ouest.
<b>Chemin Tenth Line</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre le boulevard Charlemagne et la route 174.	Facilite l'accès au transport en commun à destination de la route 174 et de la station Place d'Orléans.
<b>Promenade Terry-Fox</b> (concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun entre le chemin Hazeldean et le Transitway Ouest.	Facilite l'accès au transport en commun à destination du Transitway Ouest.
<b>Chemin Walkley</b> (concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun entre le chemin Heron et le Transitway Sud-Est.	Réduit la durée des trajets et améliore la fiabilité sur les circuits 8 et 41 d'OC Transpo.

**Tableau A2 Réseau prioritaire de transport en commun<sup>1</sup>**

Projet	Description générale	Justification
<b>Rue Wellington</b> (concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre la promenade Sussex et la rue Bank.	Permet d'accueillir un volume élevé d'autobus de la STO sur Wellington et réduit la durée des trajets sur les circuits 1, 2, 7, 9 et 12 d'OC Transpo.
	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre la rue Bank et le pont du Portage. La mise en œuvre de mesures accordant la priorité au transport en commun peut être compliquée par les débits de circulation élevés, par les véhicules garés dans les voies extérieures et par d'autres facteurs.	Permet d'accueillir un volume élevé d'autobus de la STO sur Wellington.
<b>Chemin West Hunt Club</b> (concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre l'avenue Woodroffe et la promenade Riverside.	Améliore le service de transport en commun pour les trajets d'un bout à l'autre de la ville qui contournent la zone intérieure.
<b>Avenue Woodroffe (partiellement mis en œuvre)</b> (concept du réseau)	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre l'avenue Carling et le chemin Richmond.	Améliore le service de transport en commun à destination des stations de la Ligne de la Confédération.
	Priorité aux carrefours équipés de feux et sauts de files d'attente pour les véhicules de transport en commun entre le chemin Fallowfield et la promenade Chapman Mills.	Facilite l'accès au transport en commun à destination du Transitway Sud-Ouest.

<sup>1</sup> Nota : Les processus d'évaluation environnementale s'appliqueront là où la mise en œuvre de mesures accordant la priorité au transport en commun se traduira par une modification de la fonction ou de la capacité de la route touchée. La plupart des projets figurant dans le tableau ci-devant relèvent du processus de classe A+.

**Tableau A3 Réseau routier**

Projet	Description générale	Justification	État d'avancement de l'EE
<b>Promenade de l'Aéroport</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin Brookfield et le chemin Hunt Club.	Permet d'accueillir des volumes croissants de véhicules et améliore l'accès en provenance et à destination de l'Aéroport international Macdonald-Cartier.	À venir
	Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin Hunt Club et l'Aéroport international Macdonald-Cartier, y compris un nouveau tracé de la partie nord du tronçon situé au sud du chemin Hunt Club.	Permet de répondre aux besoins imputables à la croissance à Riverside-Sud et à Leitrim et améliore l'accès en provenance et à destination de l'Aéroport international Macdonald-Cartier.	À venir
<b>Chemin Albion</b> (concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin Leitrim et le chemin Lester.	Permet de répondre aux besoins imputables à la croissance à Riverside-Sud et à Leitrim et détourne la circulation du chemin Albion par Blossom Park.	À venir
<b>Couloir de transport Alta Vista</b> (concept du réseau)	Nouvelle route à quatre voies entre la rue Nicholas/l'échangeur de l'autoroute 417 et la promenade Riverside.	Accroît la capacité à la ligne-écran Smyth/Hydro et permet de détourner des volumes croissants de véhicules de la rue Main.	Achevée
	Nouvelle route à quatre voies (y compris deux voies réservées aux autobus durant la période de pointe) entre le Centre des sciences de la santé d'Ottawa et le chemin Walkley.	Accroît la capacité à la ligne-écran Smyth/Hydro et réduit le nombre de véhicules qui prennent un raccourci dans les rues d'Alta Vista et d'Elmvale.	Achevée
<b>Rue Bank</b> (réseau abordable et concept du réseau)	<b>Abordable</b> : Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin Leitrim et le chemin Rideau.	Accroît la capacité pour faire face à la croissance à Leitrim.	En cours
	<b>Concept</b> : Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin Rideau et le chemin Parkway.	Accroît la capacité pour faire face à la croissance à Leitrim et à Greely.	À venir
<b>Chemin Barnsdale</b> (concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies entre l'autoroute 416 et la promenade Prince of Wales exigeant la construction d'un nouvel échangeur.	Requis dans le cadre de la construction du nouvel échangeur du chemin Barnsdale et de l'autoroute 416 (un second échangeur sur l'autoroute 416 devant desservir les communautés de Barrhaven/Nepean-Sud en pleine croissance).	À venir

**Tableau A3 Réseau routier**

Projet	Description générale	Justification	État d'avancement de l'EE
<b>Chemin Belfast</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin Coventry et le chemin Tremblay.	Accroît la capacité à l'échelon local en raison de la mise en œuvre des plans d'aménagement axé sur le transport en commun dans les stations Train et St-Laurent.	À venir
<b>Rocade de Blackburn Hamlet</b> (concept du réseau)	Élargissement de quatre à six voies entre le chemin Innes (entrée ouest de Blackburn Hamlet) et le chemin Navan.	Accroît la capacité à la ligne-écran de Greens Creek et fournit un service d'artère aux zones en pleine croissance d'Orléans-Sud.	À venir
<b>Prolongement de la Rocade de Blackburn Hamlet</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Nouvelle route à quatre voies entre le chemin Innes et le chemin Navan.	Permet d'accéder aux nouveaux lotissements d'Orléans, au sud du chemin Innes.	Achevée
<b>Chemin Blair</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin Meadowbrook et le chemin Innes.	Permet d'accueillir la nouvelle voie réservée aux autobus et la nouvelle zone d'aménagement axé sur le transport en commun à proximité de la station Blair.	À venir
<b>Prolongement du boulevard Brian-Coburn</b> (réseau abordable et concept du réseau)	<b>Abordable</b> : Nouvelle route à deux voies (qui passera à quatre voies) entre le chemin Navan et le chemin Mer Bleue.	Permet d'accéder aux nouveaux lotissements d'Orléans, au sud du chemin Innes.	Achevée
	<b>Concept</b> : Nouvelle route à deux voies (qui passera à quatre voies) entre le chemin Trim et le chemin Frank-Kenny.	Fournit une nouvelle liaison entre le chemin Trim et le chemin Frank-Kenny.	Achevée
<b>Chemin Cambrian</b> (concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies entre le prolongement du chemin Greenbank et le chemin Jockvale.	Permet d'accéder aux nouveaux lotissements à Barrhaven-Sud.	En cours

**Tableau A3 Réseau routier**

Projet	Description générale	Justification	État d'avancement de l'EE
<b>Promenade Campeau</b> (réseau abordable et concept du réseau)	<b>Concept</b> : Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin Didsbury et le chemin March.	Assure la continuité dans le nord de la région de Kanata et accroît la capacité et les places de stationnement dans le centre-ville de Kanata.	Achevée
	<b>Abordable</b> : Nouvelle route à quatre voies entre le chemin Didsbury et la nouvelle artère nord-sud à Stittsville.	Meilleur accès pour les nouveaux lotissements de Kanata-Ouest.	Achevée
<b>Chemin Carp</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies entre l'autoroute 417 et le chemin Hazeldean.	Accroît la capacité pour faire face à la croissance à Stittsville.	En cours
<b>Promenade Chapman Mills</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Nouvelle route à quatre voies entre la promenade Longfields et la promenade Strandherd.	Dessert les nouvelles zones d'aménagement du centre-ville de Barrhaven.	Achevée
<b>Chemin Country Club</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Nouvelle route à deux voies entre le terminus est de la voie Golf Club et le chemin Jenkinson.	Complète la voie d'accès du côté sud de l'autoroute 7.	Achevée
<b>Chemin Coventry</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin Belfast et le Centre St-Laurent.	Assure la continuité par l'entremise de la zone commerciale et industrielle entre les tronçons à quatre voies du chemin Coventry.	À venir
<b>Chemin Cyrville</b> (réseau abordable et concept du réseau)	<b>Abordable</b> : Urbanisation de la route rurale actuelle à deux voies entre le chemin Star Top et le boulevard St-Laurent.	Améliore l'environnement pour les piétons et les cyclistes.	À venir
	<b>Concept</b> : Élargissement de deux à quatre voies entre le boulevard St-Laurent et le chemin Innes.	Permet de répondre à la demande prévue en matière d'aménagement axé sur le transport en commun à proximité de la station Cyrville.	À venir
<b>Chemin Eagleson</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies entre Cadence Gate et le chemin Hope Side.	Répond à la demande accrue en matière de déplacements provenant des nouveaux lotissements et assure la continuité entre le chemin Eagleson à quatre voies et la route Hope Side.	Achevée

**Tableau A3 Réseau routier**

Projet	Description générale	Justification	État d'avancement de l'EE
<b>Chemin Earl-Armstrong</b> (réseau abordable et concept du réseau)	<b>Abordable</b> : Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin Limebank et le chemin Bowesville.	Accroît la capacité pour faire face à la croissance à Riverside-Sud.	Achevée
	<b>Concept</b> : Nouvelle route à deux voies entre le chemin Albion et la rue Bank.	Accroît la capacité pour faire face à la croissance à Riverside-Sud et complète la liaison avec la rue Bank.	À venir
	<b>Concept</b> : Nouvelle route à deux voies entre la rue Bank et Hawthorne.	Permet de prolonger le circuit qui traverse la ville entre l'autoroute 416 et l'autoroute 417.	À venir
<b>Passage inférieur de la promenade Earl-Grey.</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Passage inférieur de la promenade Terry-Fox.	Répond aux besoins opérationnels, accroît la sécurité et améliore l'accès aux zones d'aménagement locales à des fins opérationnelles en provenance et à destination de Kanata-Centre et de Stittsville.	Voir la note 1.
<b>Chemin Fallowfield</b> (concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies entre Woodroffe et Prince of Wales.	Améliore l'accès à Prince of Wales depuis la partie nord de Barrhaven.	Achevée
	Élargissement de deux à quatre voies entre la promenade Strandherd et le chemin Greenbank.	Accroît la capacité pour faire face à la croissance à Nepean-Sud.	Achevée
<b>Chemin Fernbank</b> (concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies entre la rue Stittsville Main et la promenade Terry-Fox.	Permet de faire face à la croissance de la population et de l'emploi à Stittsville.	À venir
<b>Avenue Fisher</b> (concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin Dynes et le chemin Baseline.	Assure la continuité du réseau d'un bout à l'autre de la zone résidentielle et est associé à des améliorations sur le plan du paysagement.	À venir
<b>Prolongement du chemin Frank-Kenny</b> (concept du réseau)	Nouvelle route à quatre voies entre le nouveau tracé du chemin Trim et la partie sud du chemin Innes.	Assure la continuité du réseau et accroît la capacité pour absorber les débits de circulation supplémentaires créés par la croissance d'Orléans.	Achevée
<b>Nouveau tracé du chemin Goulbourn Forced</b> (concept du réseau)	Nouveau tracé et nouvelle route à deux voies entre la promenade Terry-Fox et l'avenue Kanata.	Accroît la capacité pour faire face à la croissance à Kanata-Nord.	Achevée

**Tableau A3 Réseau routier**

Projet	Description générale	Justification	État d'avancement de l'EE
<b>Prolongement du chemin Greenbank</b> (réseau abordable et concept du réseau)	<b>Abordable</b> : Nouvelle route à quatre voies entre le chemin Jockvale et le chemin Cambrian.	Permet de faire face à la croissance à Nepean-Sud.	Achevée
	<b>Concept</b> : Nouvelle artère à quatre voies reliant Cambrien au chemin Greenbank.	Permet d'accéder aux nouveaux lotissements à Nepean-Sud.	En cours
<b>Chemin Hope Side</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin Eagleson et le chemin Richmond.	Accroît la capacité et assure la continuité du réseau pour les secteurs en croissance de Kanata.	Achevée
<b>Chemin Hunt Club</b> (concept du réseau)	Élargissement de quatre à six voies entre la promenade Riverside et la rue Bank.	Accroît la capacité aux lignes-écrans de la rivière Rideau Sud/Manotick, en conjonction avec le pont Strandherd-Armstrong.	À venir
<b>Promenade Huntmar</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies entre le prolongement de la promenade Campeau et le boulevard Cyclone-Taylor. Élargissement de deux à quatre voies entre la promenade Palladium et le chemin Maple Grove.	Répond aux besoins des nouveaux lotissements de Kanata-Ouest.	À venir
<b>Prolongement de l'avenue Industrial</b> (concept du réseau)	Nouvelle route à quatre voies se prolongeant vers l'ouest, de l'avenue Terminal jusqu'au secteur d'AATC Hurdman.	Assure l'accès aux nouveaux lotissements du secteur d'AATC Hurdman.	À venir
<b>Liaison Innes-Walkley-Hunt Club</b> (concept du réseau)	Nouvelle route à quatre voies (deux voies durant la phase initiale) entre le chemin Hunt Club et le chemin Innes, à l'ouest de Blackburn Hamlet.	Permet de contourner le tronçon congestionné du chemin Innes et fournit un lien direct entre Orléans et Hunt Club.	Achevée
<b>Chemin Jockvale</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies entre la rivière Jock et Prince of Wales.	Assure l'accès aux nouveaux lotissements et permet de faire face à la croissance dans la Communauté urbaine du sud de Nepean.	Achevée
<b>Avenue Kanata</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies entre l'autoroute 417 et la promenade Campeau.	Répond aux besoins associés aux initiatives d'aménagement urbain qui ont cours à proximité du centre-ville de Kanata.	En cours



**Tableau A3 Réseau routier**

Projet	Description générale	Justification	État d'avancement de l'EE
<b>Chemin Klondike</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Urbanisation de la route rurale actuelle à deux voies entre le chemin March et le chemin Sandhill.	Assure la continuité entre le chemin March et les nouveaux lotissements résidentiels à Kanata-Nord.	Non requis
<b>Chemin Leitrim</b> (concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin River et le chemin Limebank.	Accroît la capacité vers les nouveaux lotissements de Riverside-Sud.	Achevée
	Nouveau tracé à quatre voies entre le chemin Limebank et le chemin Albion.	Accroît la capacité vers les nouveaux lotissements de Riverside-Sud.	Achevée
<b>Chemin Lester</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies entre la promenade de l'Aéroport et la rue Bank.	Permet de faire face à la croissance à Riverside-Sud et à Leitrim et détourne la circulation de Blossom Park.	À venir
<b>Chemin Limebank</b> (concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin Earl-Armstrong et le chemin Mitch-Owens.	Accroît la capacité à la ligne-écran Leitrim, en conjonction avec l'élargissement de la promenade Riverside et de la rue Bank.	À venir
<b>Chemin Maple Grove</b> (concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies entre la promenade Terry-Fox et la promenade Huntmar.	Répond aux besoins des nouveaux lotissements de Kanata-Ouest.	Achevée
<b>Chemin March</b> (concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin Old Carp et le chemin Dunrobin.	Accroît la capacité pour absorber les débits de circulation supplémentaires vers les secteurs en croissance de Kanata-Nord.	À venir
<b>Chemin Mer Bleue</b> (réseau abordable et concept du réseau)	<b>Abordable</b> : Élargissement de deux à quatre voies entre le boulevard Brian-Coburn et le chemin Renaud.	Accroît la capacité pour les nouveaux lotissements au sud du chemin Innes.	Achevée
	<b>Concept</b> : Nouveau tracé à quatre voies, à l'ouest du chemin Mer Bleue actuel, entre le chemin Renaud et le chemin Navan.	Accroît la capacité pour les nouveaux lotissements au sud du chemin Innes.	Achevée
<b>Chemin Navan</b> (concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies entre le boulevard Brian-Coburn et le chemin Mer Bleue.	Accroît la capacité pour les nouveaux lotissements au sud du chemin Innes.	À venir

**Tableau A3 Réseau routier**

Projet	Description générale	Justification	État d'avancement de l'EE
<b>Chemin Old Montreal</b> (concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin Trim et les limites de la zone urbaine.	Accroît la capacité pour les nouveaux lotissements à l'est du chemin Trim.	À venir
<b>Chemin Old Richmond/West Hunt Club</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies du chemin Old Richmond et du chemin West Hunt Club entre Hope Side et l'autoroute 416.	Accroît la capacité et assure la continuité du réseau pour les secteurs en croissance de Kanata.	Achevée
<b>Route 174</b> (concept du réseau)	Élargissement de quatre à six voies entre l'autoroute 417 et le chemin Trim.	Accroît la capacité, répond aux besoins opérationnels et améliore la sécurité à l'échelon local.	En cours
	Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin Trim et la limite de la ville.	Accroît la capacité, répond aux besoins opérationnels et améliore la sécurité à l'échelon local.	En cours
<b>Rue Perth</b> (concept du réseau)	Élargissement à quatre voies entre le chemin Shea et le chemin Eagleson ainsi qu'entre la rue Queen Charlotte et la limite du village.	Assure la continuité dans le village de Richmond et répond aux besoins établis dans le Plan de conception communautaire du village.	À venir
<b>Nouveau tracé de la promenade Palladium</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Nouveau tracé à proximité du chemin Huntmar vers la nouvelle artère nord-sud.	Répond aux besoins des nouveaux lotissements de Kanata-Ouest.	Achevée
<b>Rue Preston</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Prolongement de la rue urbaine Albert à deux voies jusqu'à la place Vimy (à la promenade John A. McDonald).	Assure une liaison via les Plaines LeBreton, y compris une structure traversant la nouvelle ligne de TLR et l'aqueduc actuel.	À venir
<b>Promenade Prince of Wales</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies entre la promenade Strandherd et l'avenue Fisher.	Accroître la capacité à la ligne-écran du CN Ouest.	Achevée

**Tableau A3 Réseau routier**

Projet	Description générale	Justification	État d'avancement de l'EE
<b>Chemin Richmond</b> (concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies entre la promenade Bayshore et le chemin Pinecrest.	Assure la continuité du réseau et améliore la fiabilité du service d'autobus.	À venir
<b>Rocade du village de Richmond</b> (concept du réseau)	Nouvelle route à deux voies entre le chemin Huntley et le chemin Eagleson.	Assure l'accès aux nouveaux lotissements au nord de l'actuel village de Richmond.	À venir
<b>Passage de la rivière Rideau</b> (concept du réseau)	Nouveau pont à quatre voies et approches entre la promenade Prince of Wales et le chemin Limebank.	Accroît la capacité à la ligne-écran de la rivière Rideau.	À venir
<b>Promenade Riverside</b> (concept du réseau)	Élargissement de quatre à six voies entre le chemin River et le chemin Hunt Club.	Accroît la capacité pour faire face à la croissance à Riverside-Sud.	Achevée
<b>Promenade Strandherd</b> (concept du réseau)	<b>Abordable</b> : Élargissement de deux à quatre voies entre le chemin Fallowfield et le chemin Jockvale. <b>Concept</b> : Élargissement de quatre à six voies entre le chemin Jockvale et l'avenue Woodroffe.	Accroît la capacité aux lignes-écrans de la rivière Rideau Sud/Manotick, en conjonction avec le pont Strandherd-Armstrong sur la rivière Rideau, et élargissement du chemin Earl-Armstrong.	Achevée
<b>Prolongement de la rue Stittsville Main</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Nouvelle route à deux voies entre la promenade Palladium et le chemin Maple Grove.	Accroît la capacité vers les nouveaux lotissements de Stittsville.	À venir
<b>Artère nord-sud à Stittsville</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Nouvelle route à deux voies entre la promenade Palladium et le chemin Fernbank.	Accroît la capacité vers les nouveaux lotissements de Stittsville et permet d'éviter la congestion sur la rue Stittsville Main.	Achevée
<b>Chemin Tenth Line</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies entre la promenade Harvest Valley et les limites de la zone urbaine.	Permet de faire face à la croissance au sud du chemin Innes.	Achevée

**Tableau A3 Réseau routier**

Projet	Description générale	Justification	État d'avancement de l'EE
<b>Promenade Terry-Fox</b> (concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies entre la promenade Winchester et le chemin Hope Side.	Assure l'accès aux nouveaux lotissements adjacents.	Achevée
	Élargissement de quatre à six voies entre la promenade Campeau et la promenade Palladium.	Répond aux besoins des nouveaux lotissements de Kanata-Ouest.	À venir
<b>Chemin Tremblay</b> (réseau abordable et concept du réseau)	Élargissement de deux à quatre voies entre la place Pickering et le boulevard St-Laurent.	Répond aux besoins décrits dans l'étude sur l'aménagement axé sur le transport en commun de la station St-Laurent et dessert les nouveaux biens-fonds destinés à l'emploi sur le boulevard Saint-Laurent/chemin Tremblay.	À venir
<b>Chemin West Hunt Club</b> (concept du réseau)	Élargissement de quatre à six voies entre l'autoroute 416 et la promenade Prince of Wales.	Desservir les secteurs en cours d'aménagement et de réaménagement le long du couloir et utiliser pleinement le pont de la rivière Rideau.	À venir

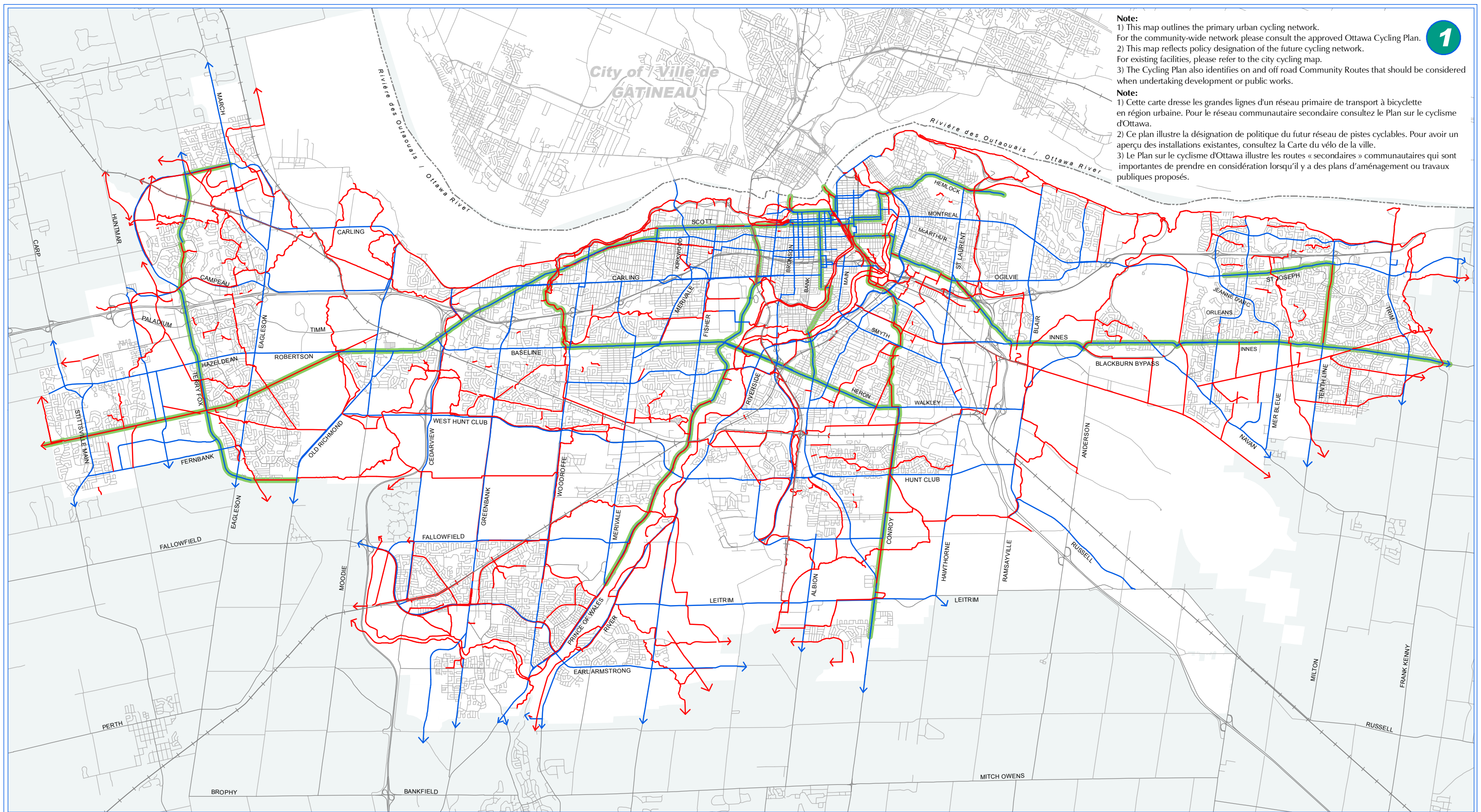
## ANNEXE B – Cartes

- Carte 1** Plan du réseau urbain de pistes cyclables principales
- Carte 2** Plan du réseau rural de pistes cyclables principales (avec routes d'entrée panoramiques)
- Carte 3** Réseau de transport en commun rapide et réseau prioritaire de transport en commun – Réseau ultime
- Carte 4** Réseau de transport en commun rapide et réseau prioritaire de transport en commun – Concept du réseau – horizon 2031
- Carte 5** Réseau de transport en commun rapide et réseau prioritaire de transport en commun – Réseau abordable – horizon 2031
- Carte 6** Réseau routier – Urbain
- Carte 7** Zone centrale/réseau routier de l'hypercentre
- Carte 8** Réseau routier rural
- Carte 9** Réseau routier – Villages choisis
- Carte 10** Réseau routier – Concept du réseau – horizon 2031
- Carte 11** Réseau routier – Réseau abordable – horizon 2031

**Nota :** En raison de la complexité de la présentation de renseignements détaillés aux échelles des cartes qui sont présentées, on ne trouvera pas ici de carte du réseau piétonnier à l'échelle de la ville. Pour visualiser en ligne le réseau piétonnier : <http://cartes.ottawa.ca/geoOttawa/>

**Note:**  
 1) This map outlines the primary urban cycling network. For the community-wide network please consult the approved Ottawa Cycling Plan.  
 2) This map reflects policy designation of the future cycling network. For existing facilities, please refer to the city cycling map.  
 3) The Cycling Plan also identifies on and off road Community Routes that should be considered when undertaking development or public works.

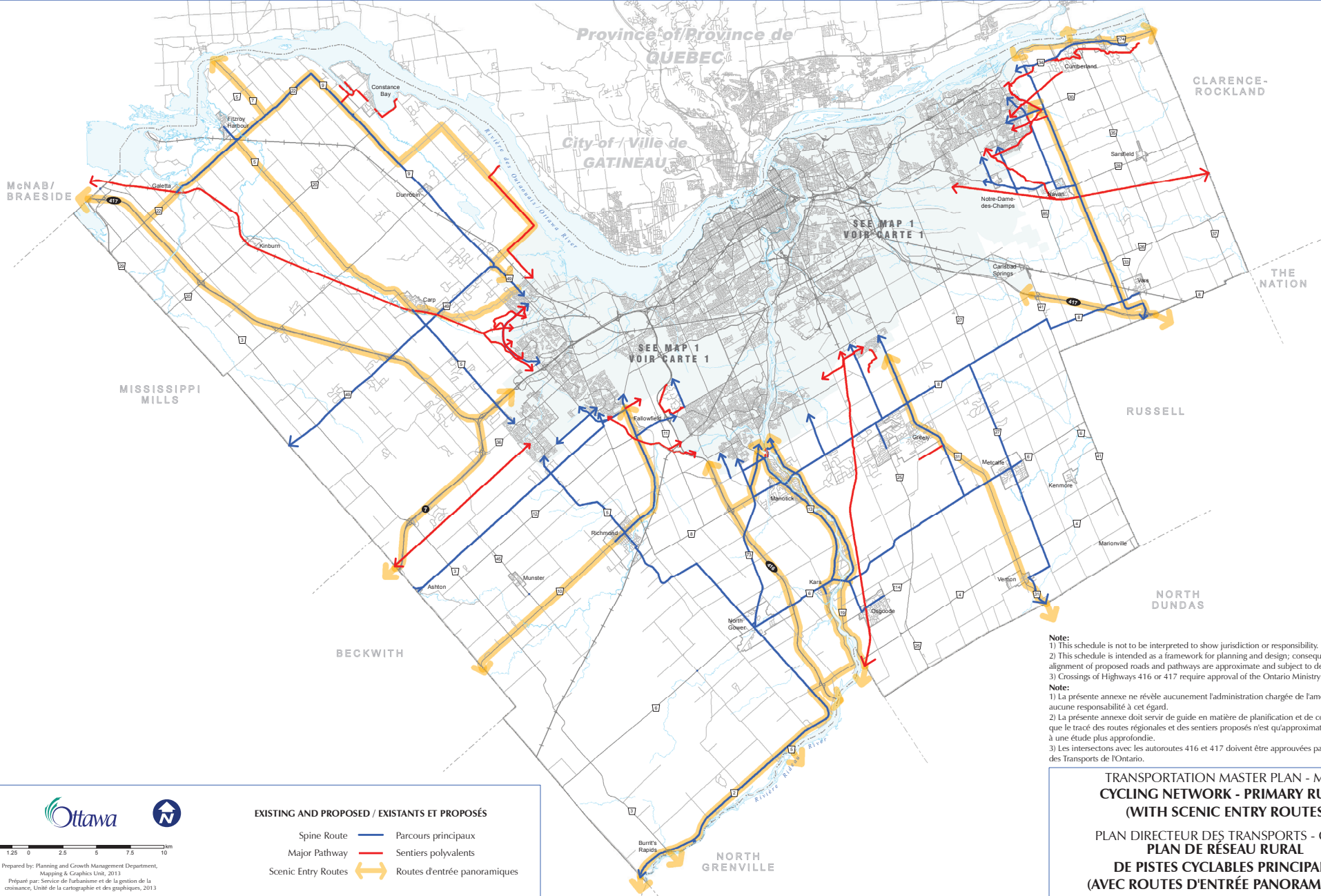
**Note:**  
 1) Cette carte dresse les grandes lignes d'un réseau primaire de transport à bicyclette en région urbaine. Pour le réseau communautaire secondaire consultez le Plan sur le cyclisme d'Ottawa.  
 2) Ce plan illustre la désignation de politique du futur réseau de pistes cyclables. Pour avoir un aperçu des installations existantes, consultez la Carte du vélo de la ville.  
 3) Le Plan sur le cyclisme d'Ottawa illustre les routes « secondaires » communautaires qui sont importantes de prendre en considération lorsqu'il y a des plans d'aménagement ou travaux publics proposés.



Prepared by: Planning and Growth Management Department, Mapping & Graphics Unit, 2013  
 Préparé par: Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance, Unité de la cartographie et des graphiques, 2013

PRIMARY NETWORK		RÉSEAU PRINCIPAL
Spine Route		Circuit principal
Major Pathway		Sentier principal
Cross-town Bikeway		Voie cyclable transurbaine

TRANSPORTATION MASTER PLAN - Map 1  
**CYCLING NETWORK - PRIMARY URBAN**  
 PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS - Carte 1  
**PLAN DU RÉSEAU URBAIN**  
**DE PISTES CYCLABLES PRINCIPALES**



EXISTING AND PROPOSED / EXISTANTS ET PROPOSÉS

- Spine Route — Parcours principaux
- Major Pathway — Sentiers polyvalents
- Scenic Entry Routes — Routes d'entrée panoramiques

**Note:**  
 1) This schedule is not to be interpreted to show jurisdiction or responsibility.  
 2) This schedule is intended as a framework for planning and design; consequently alignment of proposed roads and pathways are approximate and subject to detailed study.  
 3) Crossings of Highways 416 or 417 require approval of the Ontario Ministry of Transportation.

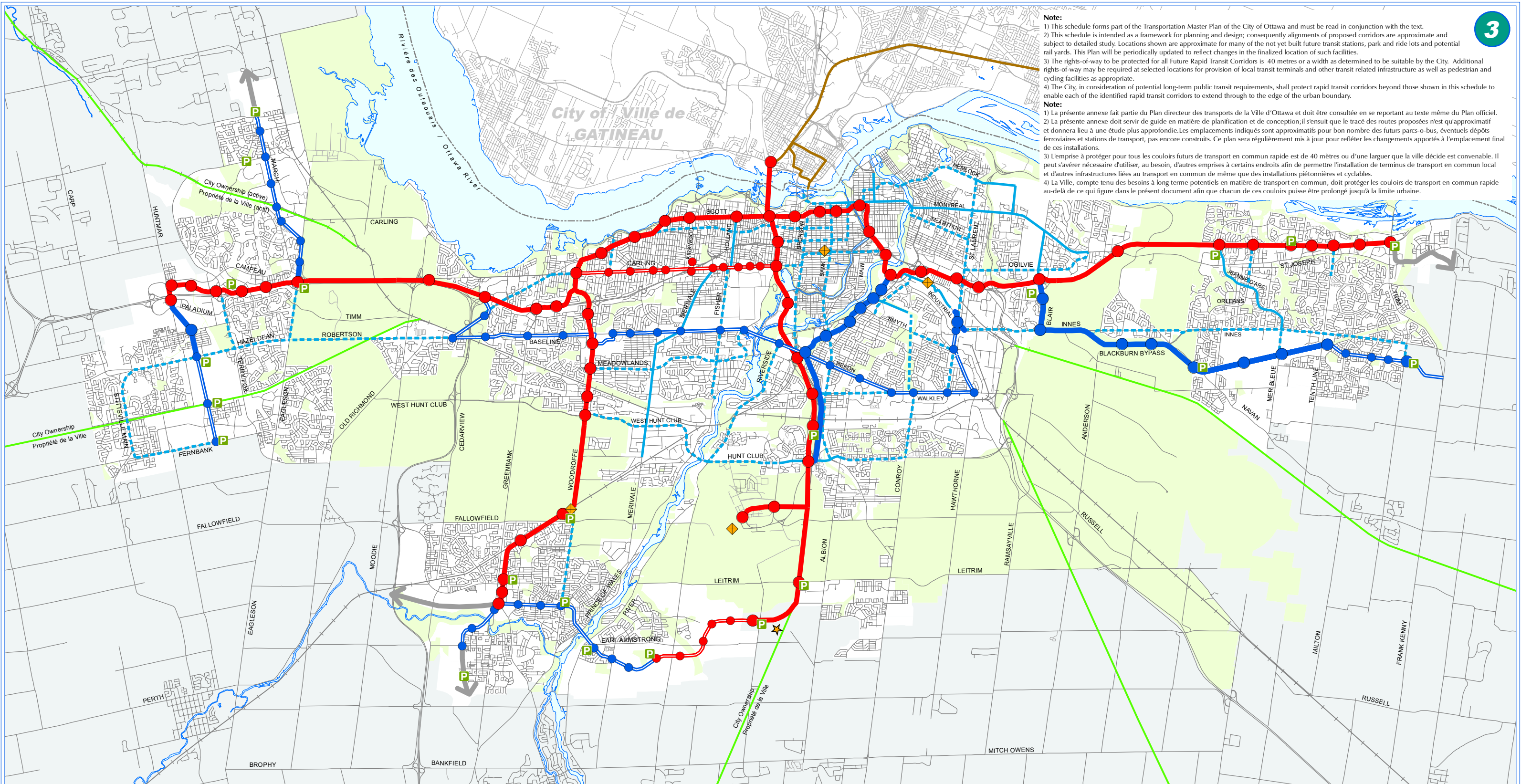
**Note:**  
 1) La présente annexe ne révèle aucunement l'administration chargée de l'aménagement, ni aucune responsabilité à cet égard.  
 2) La présente annexe doit servir de guide en matière de planification et de conception; il s'ensuit que le tracé des routes régionales et des sentiers proposés n'est qu'approximatif et donnera lieu à une étude plus approfondie.  
 3) Les intersections avec les autoroutes 416 et 417 doivent être approuvées par le ministère des Transports de l'Ontario.

TRANSPORTATION MASTER PLAN - Map 2  
 CYCLING NETWORK - PRIMARY RURAL  
 (WITH SCENIC ENTRY ROUTES)  
 PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS - Carte 2  
 PLAN DE RÉSEAU RURAL  
 DE PISTES CYCLABLES PRINCIPALES  
 (AVEC ROUTES D'ENTRÉE PANORAMIQUES)

Prepared by: Planning and Growth Management Department,  
 Mapping & Graphics Unit, 2013  
 Préparé par: Services de l'urbanisme et de la gestion de la croissance, Unité de la cartographie et des graphiques, 2013

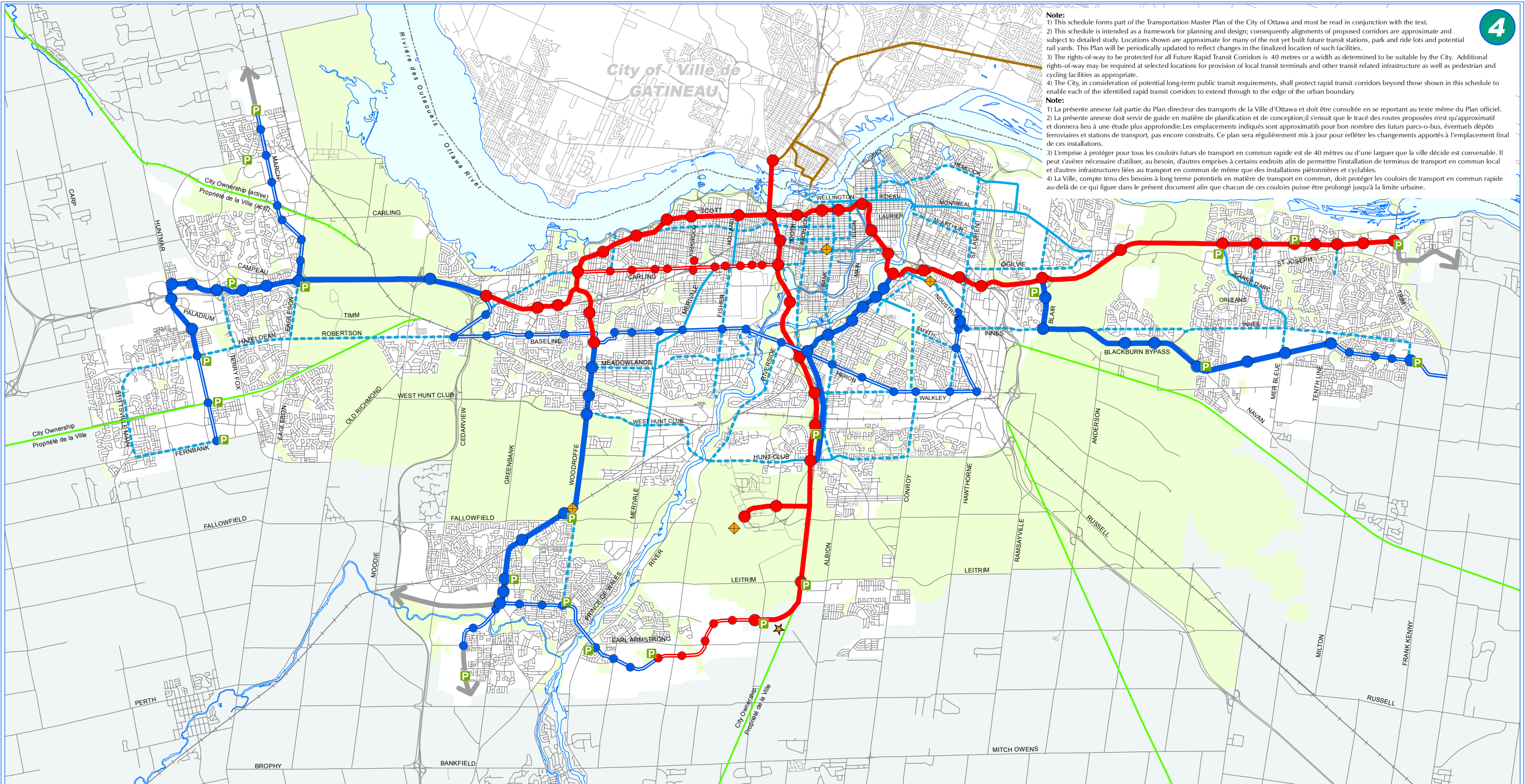
**Note:**  
 1) This schedule forms part of the Transportation Master Plan of the City of Ottawa and must be read in conjunction with the text.  
 2) This schedule is intended as a framework for planning and design; consequently alignments of proposed corridors are approximate and subject to detailed study. Locations shown are approximate for many of the not yet built future transit stations, park and ride lots and potential rail yards. This Plan will be periodically updated to reflect changes in the finalized location of such facilities.  
 3) The rights-of-way to be protected for all Future Rapid Transit Corridors is 40 metres or a width as determined to be suitable by the City. Additional rights-of-way may be required at selected locations for provision of local transit terminals and other transit related infrastructure as well as pedestrian and cycling facilities as appropriate.  
 4) The City, in consideration of potential long-term public transit requirements, shall protect rapid transit corridors beyond those shown in this schedule to enable each of the identified rapid transit corridors to extend through to the edge of the urban boundary.

**Note:**  
 1) La présente annexe fait partie du Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa et doit être consultée en se reportant au texte même du Plan officiel.  
 2) La présente annexe doit servir de guide en matière de planification et de conception; il s'ensuit que le tracé des routes proposées n'est qu'approximatif et donnera lieu à une étude plus approfondie. Les emplacements indiqués sont approximatifs pour bon nombre des futurs parcs-o-bus, éventuels dépôts ferroviaires et stations de transport, pas encore construits. Ce plan sera régulièrement mis à jour pour refléter les changements apportés à l'emplacement final de ces installations.  
 3) L'emprise à protéger pour tous les couloirs futurs de transport en commun rapide est de 40 mètres ou d'une largeur que la ville décide est convenable. Il peut s'avérer nécessaire d'utiliser, au besoin, d'autres emprises à certains endroits afin de permettre l'installation de terminus de transport en commun local et d'autres infrastructures liées au transport en commun de même que des installations piétonnières et cyclables.  
 4) La Ville, compte tenu des besoins à long terme potentiels en matière de transport en commun, doit protéger les couloirs de transport en commun rapide au-delà de ce qui figure dans le présent document afin que chacun de ces couloirs puisse être prolongé jusqu'à la limite urbaine.



<p>Prepared by: Planning and Growth Management Department, Mapping &amp; Graphics Unit, 2013          Préparé par: Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance, Unité de la cartographie et des graphiques, 2013</p>	<p><b>RAPID TRANSIT</b></p> <p>Light Rail Transit (LRT) - Grade Separated Crossings</p> <p>Light Rail Transit (LRT) - At-Grade Crossings</p> <p>Bus Rapid Transit (BRT) - Grade Separated Crossings</p> <p>Bus Rapid Transit (BRT) - At-Grade Crossings</p> <p><b>TRANSIT PRIORITY</b></p> <p>Transit Priority Corridor (Continuous Lanes)</p> <p>Transit Priority Corridor (Isolated Measures)</p>	<p><b>TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE</b></p> <p>Transport en commun par train léger (TCTL) - passages étagés</p> <p>Transport en commun par train léger (TCTL) - passages à niveau</p> <p>Transport en commun rapide par autobus (TCRA) - passages étagés</p> <p>Transport en commun rapide par autobus (TCRA) - passages à niveau</p> <p><b>PRIORITÉ AU TRANSPORT EN COMMUN</b></p> <p>Corridor donnant priorité au transport en commun (voies continues)</p> <p>Corridor donnant priorité au transport en commun (mesures isolées)</p>	<p>Park and Ride</p> <p>Transit Station - rail</p> <p>Transit Station - bus</p> <p>Conceptual Future Transit Corridor</p> <p>Abandoned Railway Corridor</p> <p>Inter-regional Stations</p> <p>Potential Rail Yard</p> <p>Gatineau Rapibus</p>	<p> Parc-O-Bus</p> <p> Station du transport - train</p> <p> Station du transport - autobus</p> <p> Avenir conceptuel - Couloir de transport en commun</p> <p> Emprises ferroviaires abandonnées</p> <p> Stations interrégionales</p> <p> Cour de tirage possible pour trains</p> <p> Rapibus de Gatineau</p>	<p>TRANSPORTATION MASTER PLAN - Map 3</p> <p><b>RAPID TRANSIT AND TRANSIT PRIORITY NETWORK - ULTIMATE NETWORK</b></p> <p>PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS - Carte 3</p> <p><b>RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE ET DE TRANSPORT EN COMMUN PRIORITAIRE - CONCEPT DE RÉSEAU ULTIME</b></p>
---	---	--	---	--	--

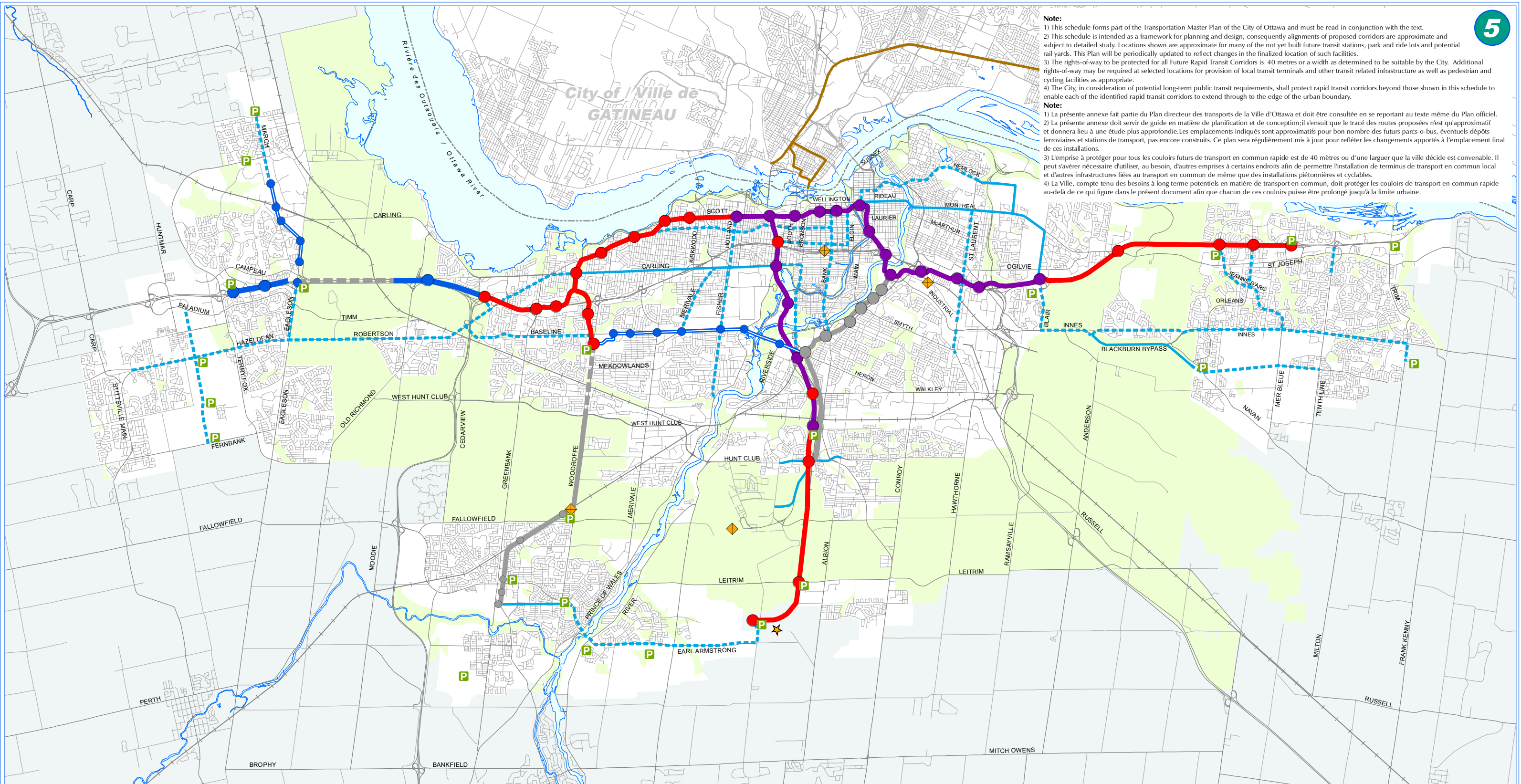




**Note:**  
 1) This schedule forms part of the Transportation Master Plan of the City of Ottawa and must be read in conjunction with the text.  
 2) This schedule is intended as a framework for planning and design; consequently alignments of proposed corridors are approximate and subject to detailed study. Locations shown are approximate for many of the not yet built future transit stations, park and ride lots and potential rail yards. This Plan will be periodically updated to reflect changes in the finalized location of such facilities.  
 3) The rights-of-way to be protected for all Future Rapid Transit Corridors is 40 metres or a width as determined to be suitable by the City. Additional rights-of-way may be required at selected locations for provision of local transit terminals and other transit related infrastructure as well as pedestrian and cycling facilities as appropriate.  
 4) The City, in consideration of potential long-term public transit requirements, shall protect rapid transit corridors beyond those shown in this schedule to enable each of the identified rapid transit corridors to extend through to the edge of the urban boundary.


**Note:**  
 1) La présente annexe fait partie du Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa et doit être consultée en se reportant au texte même du Plan officiel.  
 2) La présente annexe doit servir de guide en matière de planification et de conception; il s'ensuit que le tracé des routes proposées n'est qu'approximatif et donnera lieu à une étude plus approfondie. Les emplacements indiqués sont approximatifs pour bon nombre des futurs parcs-o-bus, éventuels dépôts ferroviaires et stations de transport, pas encore construits. Ce plan sera régulièrement mis à jour pour refléter les changements apportés à l'emplacement final de ces installations.  
 3) L'emprise à protéger pour tous les couloirs futurs de transport en commun rapide est de 40 mètres ou d'une largeur que la ville décide en convenable. Il peut s'avérer nécessaire d'utiliser, au besoin, d'autres emprises à certains endroits afin de permettre l'installation de terminus de transport en commun local et d'autres infrastructures liées au transport en commun de même que des installations piétonnières et cyclables.  
 4) La Ville, compte tenu des besoins à long terme potentiels en matière de transport en commun, doit protéger les couloirs de transport en commun rapide au-delà de ce qui figure dans le présent document afin que chacun de ces couloirs puisse être prolongé jusqu'à la limite urbaine.

<p>Prepared by: Planning and Growth Management Department, Mapping &amp; Graphics Unit, 2013          Préparé par: Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance, Unité de la cartographie et des graphiques, 2013</p>	<p><b>RAPID TRANSIT</b></p> <p>Light Rail Transit (LRT) - Grade Separated Crossings</p> <p>Light Rail Transit (LRT) - At-Grade Crossings</p> <p>Bus Rapid Transit (BRT) - Grade Separated Crossings</p> <p>Bus Rapid Transit (BRT) - At-Grade Crossings</p>	<p><b>TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE</b></p> <p>Transport en commun par train léger (TCTL) - passages étagés</p> <p>Transport en commun par train léger (TCTL) - passages à niveau</p> <p>Transport en commun rapide par autobus (TCRA) - passages étagés</p> <p>Transport en commun rapide par autobus (TCRA) - passages à niveau</p>	<p>Park and Ride</p> <p>Transit Station - rail</p> <p>Transit Station - bus</p> <p>Conceptual Future Transit Corridor</p> <p>Abandoned Railway Corridor</p> <p>Inter-regional Stations</p> <p>Potential Rail Yard</p> <p>Gatineau Rapibus</p>	<p>Parc-O-Bus</p> <p>Station du transport - train</p> <p>Station du transport - autobus</p> <p>Avenir conceptuel - Couloir de transport en commun</p> <p>Emprises ferroviaires abandonnées</p> <p>Stations interrégionales</p> <p>Cour de tirage possible pour trains</p> <p>Rapibus de Gatineau</p>	<p><b>TRANSPORTATION MASTER PLAN - Map 4</b></p> <p><b>RAPID TRANSIT AND</b></p> <p><b>TRANSIT PRIORITY NETWORK</b></p> <p><b>- 2031 NETWORK CONCEPT</b></p> <p><b>PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS - Carte 4</b></p> <p><b>RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE</b></p> <p><b>ET DE TRANSPORT EN COMMUN PRIORITAIRE</b></p> <p><b>- CONCEPT DU RÉSEAU 2031</b></p>
	<p><b>TRANSIT PRIORITY</b></p> <p>Transit Priority Corridor (Continuous Lanes)</p> <p>Transit Priority Corridor (Isolated Measures)</p>	<p><b>PRIORITÉ AU TRANSPORT EN COMMUN</b></p> <p>Corridor donnant priorité au transport en commun (voies continues)</p> <p>Corridor donnant priorité au transport en commun (mesures isolées)</p>	<p>Scale: 1 0.5 0 1 2 3 km</p>		



**Note:**  
 1) This schedule forms part of the Transportation Master Plan of the City of Ottawa and must be read in conjunction with the text.  
 2) This schedule is intended as a framework for planning and design; consequently alignments of proposed corridors are approximate and subject to detailed study. Locations shown are approximate for many of the not yet built future transit stations, park and ride lots and potential rail yards. This Plan will be periodically updated to reflect changes in the finalized location of such facilities.  
 3) The rights-of-way to be protected for all Future Rapid Transit Corridors is 40 metres or a width as determined to be suitable by the City. Additional rights-of-way may be required at selected locations for provision of local transit terminals and other transit related infrastructure as well as pedestrian and cycling facilities as appropriate.  
 4) The City, in consideration of potential long-term public transit requirements, shall protect rapid transit corridors beyond those shown in this schedule to enable each of the identified rapid transit corridors to extend through to the edge of the urban boundary.

**Note:**  
 1) La présente annexe fait partie du Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa et doit être consultée en se reportant au texte même du Plan officiel.  
 2) La présente annexe doit servir de guide en matière de planification et de conception; il s'ensuit que le tracé des routes proposées n'est qu'approximatif et donnera lieu à une étude plus approfondie. Les emplacements indiqués sont approximatifs pour bon nombre des futurs parcs-o-bus, éventuels dépôts ferroviaires et stations de transport, pas encore construits. Ce plan sera régulièrement mis à jour pour refléter les changements apportés à l'emplacement final de ces installations.  
 3) L'emprise à protéger pour tous les couloirs futurs de transport en commun rapide est de 40 mètres ou d'une largeur que la ville décide est convenable. Il peut s'avérer nécessaire d'utiliser, au besoin, d'autres emprises à certains endroits afin de permettre l'installation de terminus de transport en commun local et d'autres infrastructures liées au transport en commun de même que des installations piétonnières et cyclables.  
 4) La Ville, compte tenu des besoins à long terme potentiels en matière de transport en commun, doit protéger les couloirs de transport en commun rapide au-delà de ce qui figure dans le présent document afin que chacun de ces couloirs puisse être prolongé jusqu'à la limite urbaine.

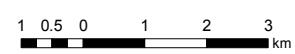


Prepared by: Planning and Growth Management Department, Mapping & Graphics Unit, 2013  
 Préparé par: Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance, Unité de la cartographie et des graphiques, 2013

<p><b>RAPID TRANSIT</b>                  Existing Bus Rapid Transit (BRT) ———                  Existing Bus Lanes ———                  Existing / Committed Rail ———                  Future Rail ———                  Future Bus Rapid Transit (BRT) ———                  Future Bus Rapid Transit (BRT) - At-Grade Crossings ———</p> <p><b>TRANSIT PRIORITY</b>                  Transit Priority Corridor (Continuous Lanes) ———                  Transit Priority Corridor (Isolated Measures) - - - - -</p>	<p><b>TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE</b>                  Transport en commun rapide par autobus actuel ———                  Voies actuelles réservées aux autobus ———                  Réseau de transport ferroviaire actuel/prévu ———                  Réseau ferroviaire futur ———                  Transport en commun rapide par autobus (TCRA) futur ———                  Transport en commun rapide par autobus (TCRA) - passages à niveau futur ———</p> <p><b>PRIORITÉ AU TRANSPORT EN COMMUN</b>                  Corridor donnant priorité au transport en commun (voies continues) ———                  Corridor donnant priorité au transport en commun (mesures isolées) - - - - -</p>	<p>Existing Transit Station - Bus ● Station de transport en commun actuelle – autobus                  Existing / Committed Transit Station - Rail ● Station de transport en commun actuelle/prévue – train                  Future Transit Station - Rail ● Station de transport en commun future – train                  Future Transit Station - Bus ● Station de transport en commun future – autobus                  Inter-regional Stations ◆ Stations interrégionales                  Potential Rail Yard ★ Cour de tirage possible pour trains                  Gatineau Rapibus ——— Rapibus de Gatineau                  Park and Ride P Parc-O-Bus</p>
--	--	---

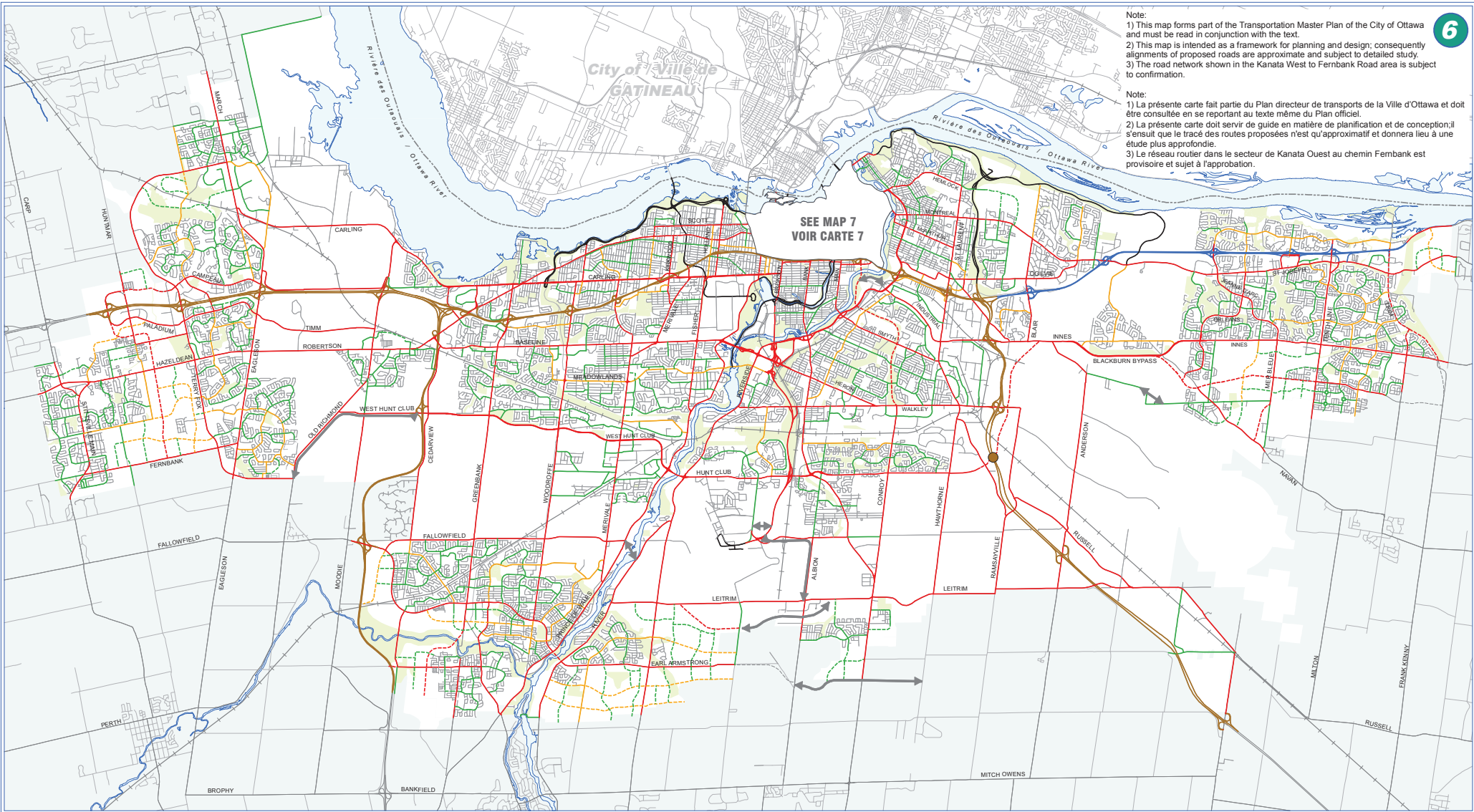
TRANSPORTATION MASTER PLAN - Map 5  
**RAPID TRANSIT AND  
 TRANSIT PRIORITY NETWORK  
 - 2031 AFFORDABLE NETWORK**

PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS - Carte 5  
**RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE  
 ET DE TRANSPORT EN COMMUN PRIORITAIRE  
 – RÉSEAU ABORDABLE 2031**



Note:  
 1) This map forms part of the Transportation Master Plan of the City of Ottawa and must be read in conjunction with the text.  
 2) This map is intended as a framework for planning and design; consequently alignments of proposed roads are approximate and subject to detailed study.  
 3) The road network shown in the Kanata West to Fernbank Road area is subject to confirmation.

Note:  
 1) La présente carte fait partie du Plan directeur de transports de la Ville d'Ottawa et doit être consultée en se reportant au texte même du Plan officiel.  
 2) La présente carte doit servir de guide en matière de planification et de conception; il s'ensuit que le tracé des routes proposées n'est qu'approximatif et donnera lieu à une étude plus approfondie.  
 3) Le réseau routier dans le secteur de Kanata Ouest au chemin Fernbank est provisoire et sujet à l'approbation.



SEE MAP 7  
VOIR CARTE 7

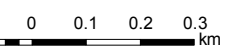
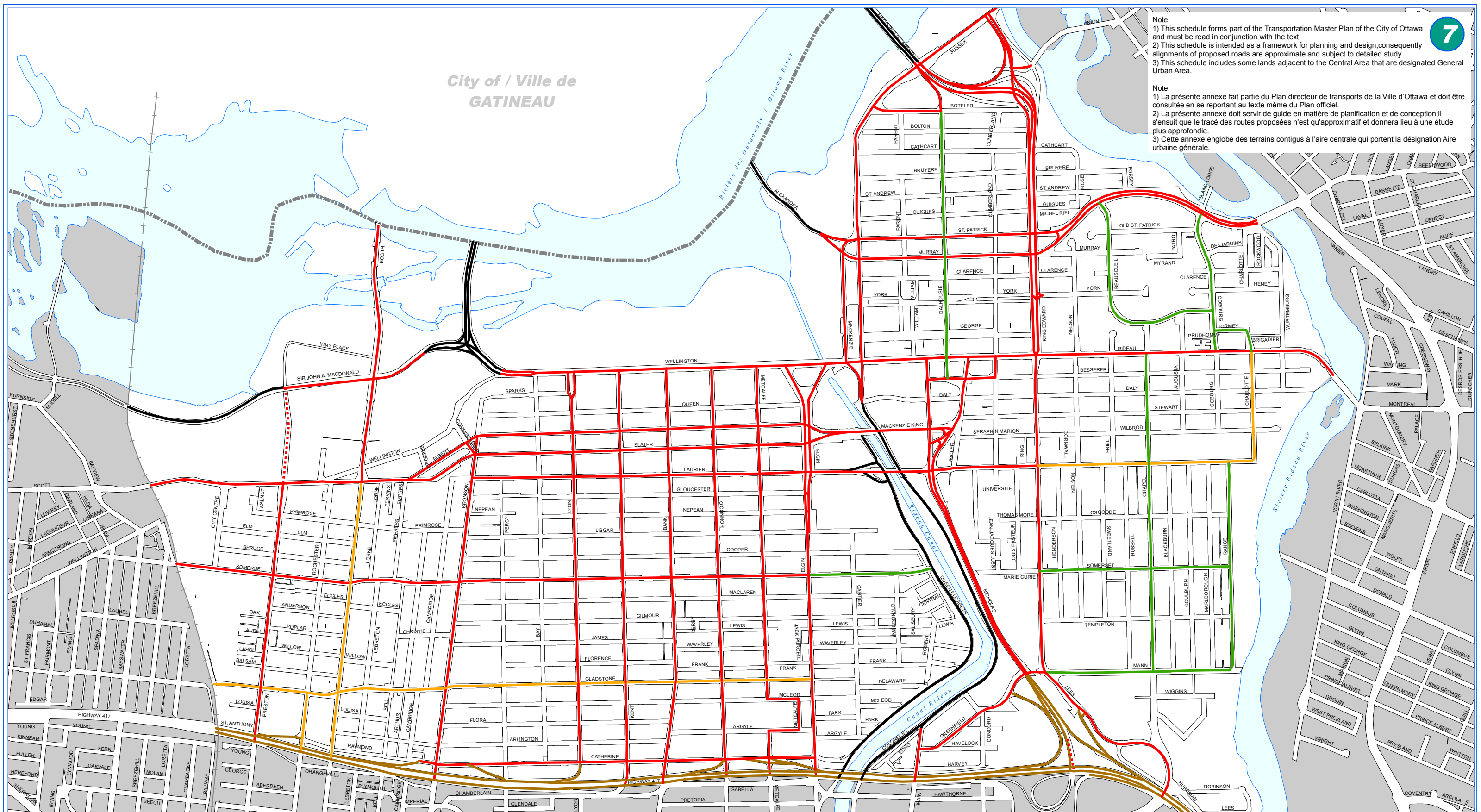
Provincial Highway — Chemins de propriété fédéral  
 Federally Owned Road — Route provinciale  
 City Freeway — Autoroute de ville

Arterial - Existing	—	Artère - Établie
Arterial - Proposed (alignment defined)	- - -	Artère - Proposé (alignement déterminé)
Arterial - Conceptual (alignment undefined)	—>—	Artère - Conceptuelle (alignement à déterminer)
Major Collector - Existing	—	Grande collectrice - Établie
Major Collector - Proposed	- - -	Grande collectrice - Proposé
Collector - Existing	—	Collectrice - Établie
Collector - Proposed	- - -	Collectrice - Proposé
New Interchange	●	Nouvel échangeur

City of / Ville de  
**GATINEAU**

Note:  
1) This schedule forms part of the Transportation Master Plan of the City of Ottawa and must be read in conjunction with the text.  
2) This schedule is intended as a framework for planning and design; consequently alignments of proposed roads are approximate and subject to detailed study.  
3) This schedule includes some lands adjacent to the Central Area that are designated General Urban Area.

Note:  
1) La présente annexe fait partie du Plan directeur de transports de la Ville d'Ottawa et doit être consultée en se reportant au texte même du Plan officiel.  
2) La présente annexe doit servir de guide en matière de planification et de conception; il s'ensuit que le tracé des routes proposées n'est qu'approximatif et donnera lieu à une étude plus approfondie.  
3) Cette annexe englobe des terrains contigus à l'aire centrale qui portent la désignation Aire urbaine générale.

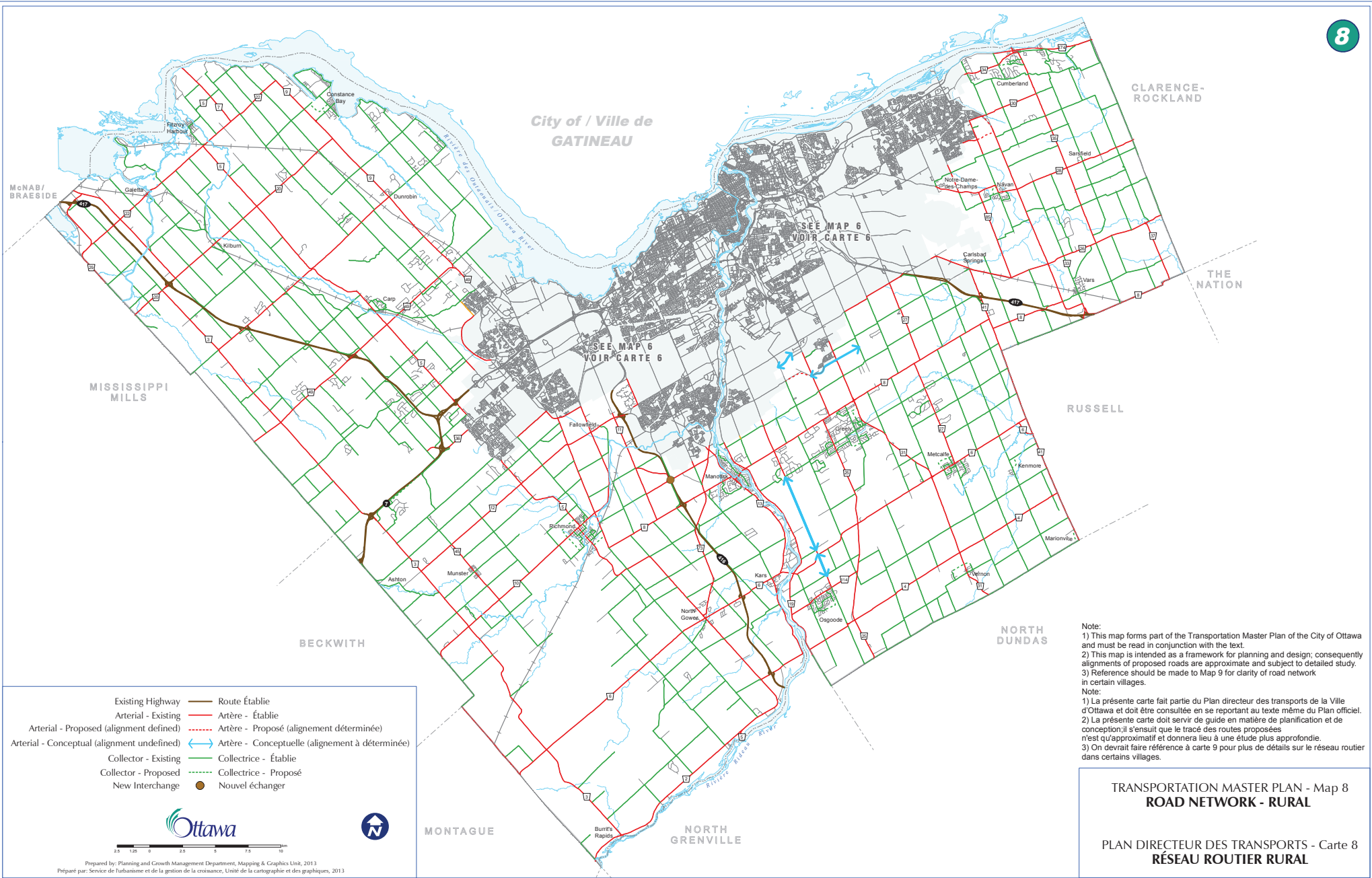


Prepared by: Planning and Growth Management Department,  
Mapping & Graphics Unit, 2013  
Préparé par: Service de l'urbanisme et de la gestion de la  
croissance, Unité de la cartographie et des graphiques, 2013

- Provincial Highway ——— Route provinciale
- Federally Owned Road ——— Chemins de propriété fédéral
- Arterial - Existing ——— Artère - Établie
- Arterial - Proposed (alignment defined) - - - - - Artère - Proposé (alignement déterminée)
- Major Collector - Existing ——— Grande collectrice - Établie
- Collector - Existing ——— Collectrice - Établie

TRANSPORTATION MASTER PLAN - Map 7  
**ROAD NETWORK - CENTRAL AREA / INNER CITY**

PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS - Carte 7  
**AIRE CENTRALE / RÉSEAU ROUTIER  
DE L'HYPERCENTRE**



City of / Ville de  
GATINEAU

CLARENCE-ROCKLAND

THE NATION

RUSSELL

NORTH DUNDAS

NORTH GRENVILLE

MONTAGUE

BECKWITH

MISSISSIPPI MILLS

McNAB/BRAESIDE

SEE MAP 6  
VOIR CARTE 6

SEE MAP 6  
VOIR CARTE 6

- Existing Highway ——— Route Établie
- Arterial - Existing ——— Artère - Établie
- Arterial - Proposed (alignment defined) - - - - - Artère - Proposé (alignement déterminé)
- Arterial - Conceptual (alignment undefined) ———> Artère - Conceptuelle (alignement à déterminer)
- Collector - Existing ——— Collectrice - Établie
- Collector - Proposed - - - - - Collectrice - Proposé
- New Interchange ● Nouvel échangeur

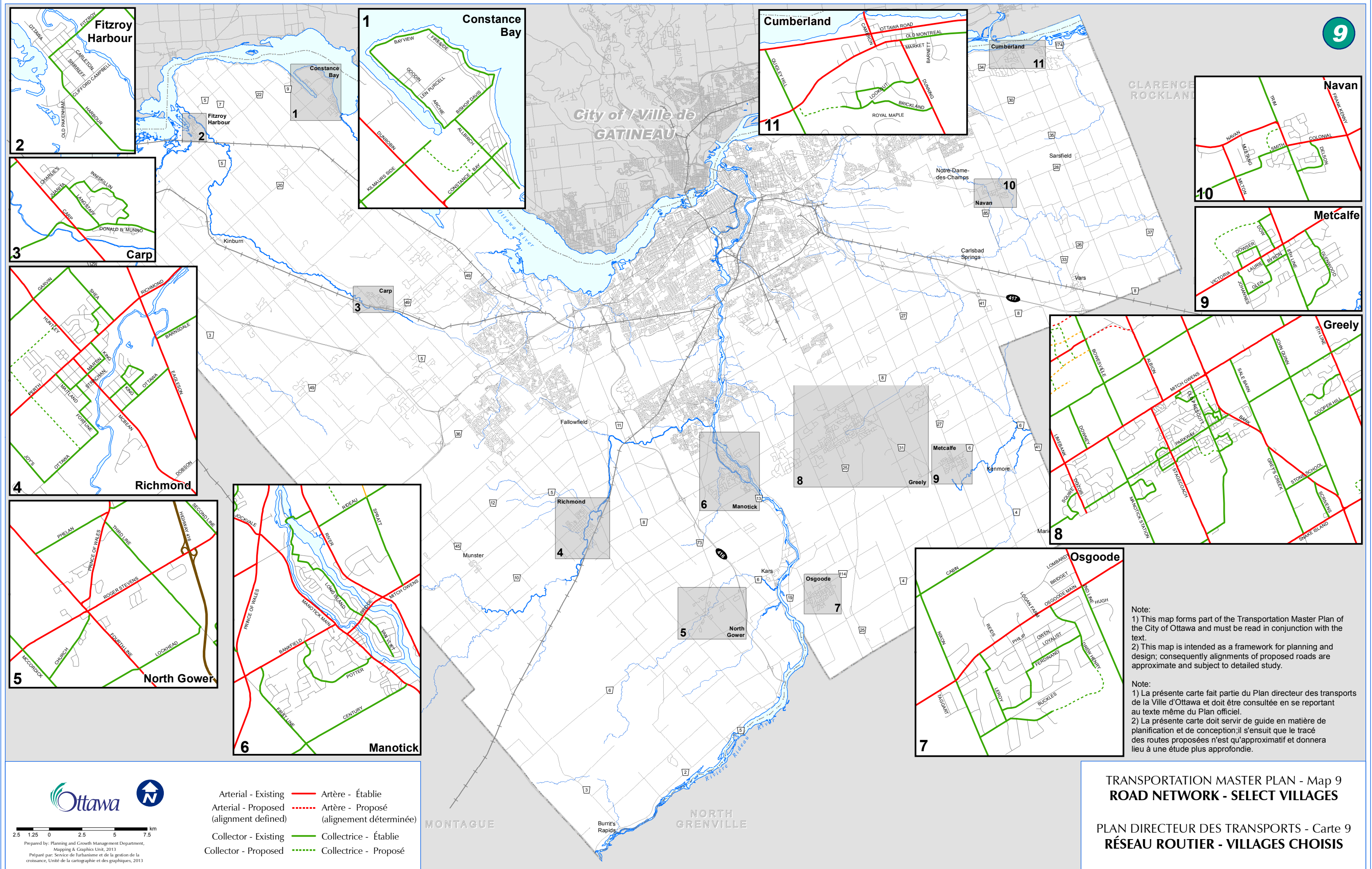
Note:  
1) This map forms part of the Transportation Master Plan of the City of Ottawa and must be read in conjunction with the text.  
2) This map is intended as a framework for planning and design; consequently alignments of proposed roads are approximate and subject to detailed study.  
3) Reference should be made to Map 9 for clarity of road network in certain villages.

Note:  
1) La présente carte fait partie du Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa et doit être consultée en se reportant au texte même du Plan officiel.  
2) La présente carte doit servir de guide en matière de planification et de conception; il s'ensuit que le tracé des routes proposées n'est qu'approximatif et donnera lieu à une étude plus approfondie.  
3) On devrait faire référence à carte 9 pour plus de détails sur le réseau routier dans certains villages.



TRANSPORTATION MASTER PLAN - Map 8  
ROAD NETWORK - RURAL

PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS - Carte 8  
RÉSEAU ROUTIER RURAL

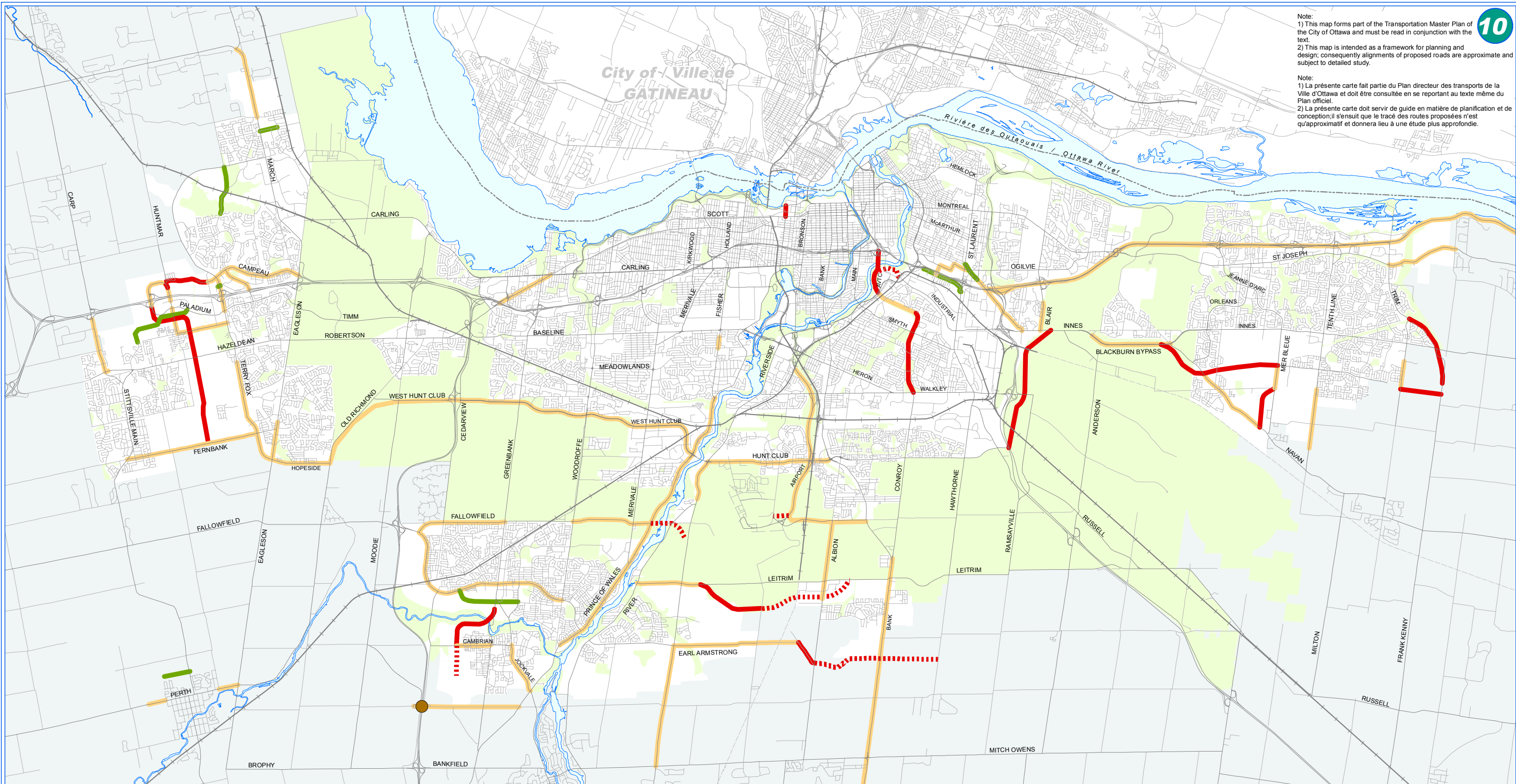


**Note:**  
 1) This map forms part of the Transportation Master Plan of the City of Ottawa and must be read in conjunction with the text.  
 2) This map is intended as a framework for planning and design; consequently alignments of proposed roads are approximate and subject to detailed study.

**Note:**  
 1) La présente carte fait partie du Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa et doit être consultée en se reportant au texte même du Plan officiel.  
 2) La présente carte doit servir de guide en matière de planification et de conception; il s'ensuit que le tracé des routes proposées n'est qu'approximatif et donnera lieu à une étude plus approfondie.

Note:  
 1) This map forms part of the Transportation Master Plan of the City of Ottawa and must be read in conjunction with the text.  
 2) This map is intended as a framework for planning and design; consequently alignments of proposed roads are approximate and subject to detailed study.

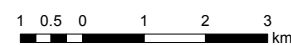
Note:  
 1) La présente carte fait partie du Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa et doit être consultée en se reportant au texte même du Plan officiel.  
 2) La présente carte doit servir de guide en matière de planification et de conception; il s'ensuit que le tracé des routes proposées n'est qu'approximatif et donnera lieu à une étude plus approfondie.



- New Arterials Nouvelles artères
- Widened Arterial Artères élargies
- Conceptual Arterial Conception d'artères
- New or Widened Collector Artères élargies ou nouvelles
- New Interchange Nouvel échangeur

TRANSPORTATION MASTER PLAN - Map 10  
**ROAD NETWORK – 2031 NETWORK CONCEPT**

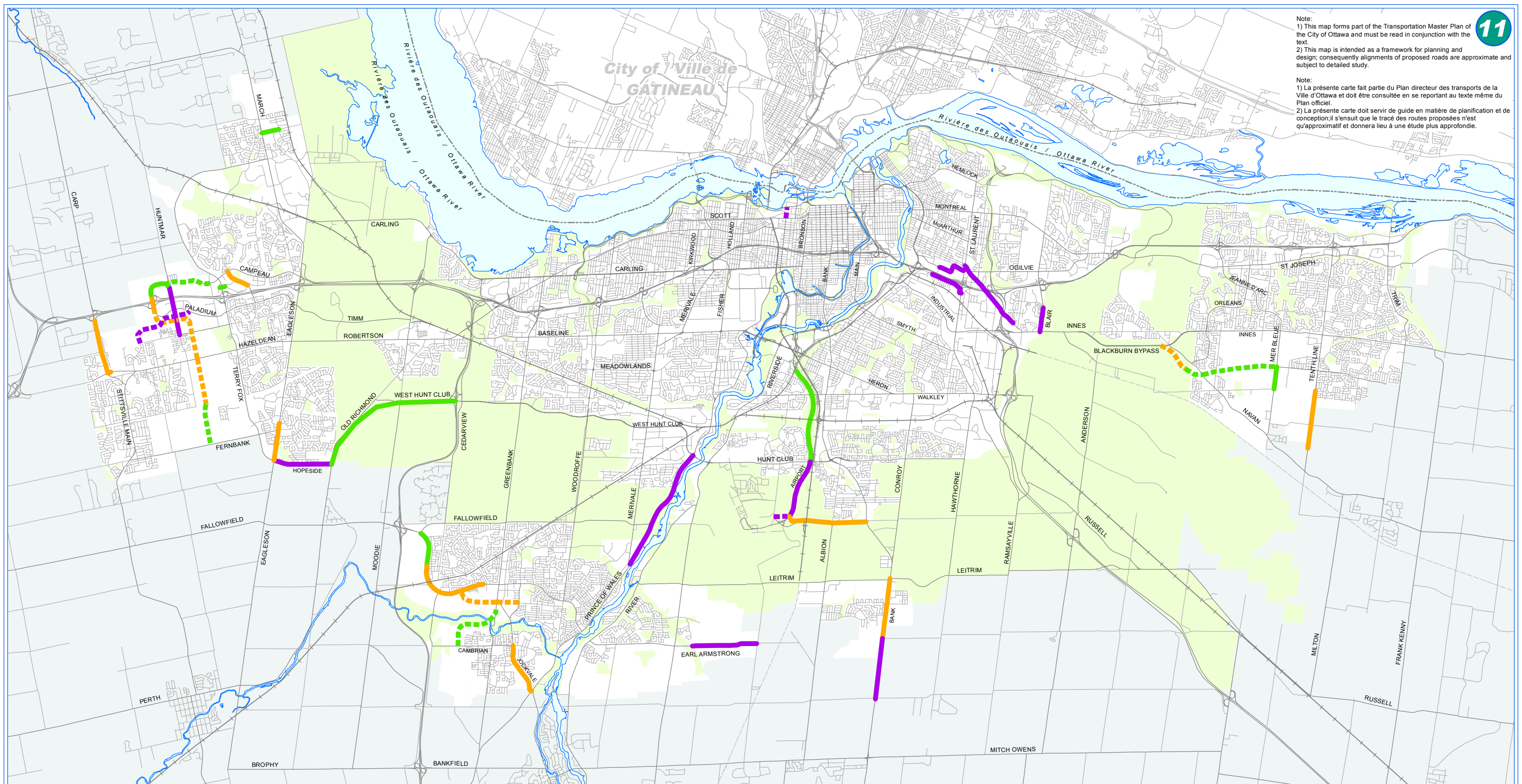
PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS - Carte 10  
**RÉSEAU ROUTIER - CONCEPT DU RÉSEAU 2031**



Prepared by: Planning and Growth Management Department,  
 Mapping & Graphics Unit, 2013  
 Préparé par: Service de l'urbanisme et de la gestion de la  
 croissance, Unité de la cartographie et des graphiques, 2013

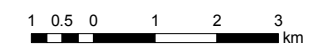
Note:  
 1) This map forms part of the Transportation Master Plan of the City of Ottawa and must be read in conjunction with the text.  
 2) This map is intended as a framework for planning and design; consequently alignments of proposed roads are approximate and subject to detailed study.

Note:  
 1) La présente carte fait partie du Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa et doit être consultée en se reportant au texte même du Plan officiel.  
 2) La présente carte doit servir de guide en matière de planification et de conception; il s'ensuit que le tracé des routes proposées n'est qu'approximatif et donnera lieu à une étude plus approfondie.



- |                                |  |                                      |
|--------------------------------|--|--------------------------------------|
| Phase 1 (2014 - 2019) Widening |  | Phase 1 (2014 - 2019) Élargissement  |
| Phase 1 (2014 - 2019) New Road |  | Phase 1 (2014 - 2019) Nouvelle route |
| Phase 2 (2020 - 2025) Widening |  | Phase 2 (2020 - 2025) Élargissement  |
| Phase 2 (2020 - 2025) New Road |  | Phase 2 (2020 - 2025) Nouvelle route |
| Phase 3 (2026 - 2031) Widening |  | Phase 3 (2026 - 2031) Élargissement  |
| Phase 3 (2026 - 2031) New Road |  | Phase 3 (2026 - 2031) Nouvelle route |

TRANSPORTATION MASTER PLAN - Map 11  
**ROAD NETWORK – 2031 AFFORDABLE NETWORK**  
 PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS - Carte 11  
**RÉSEAU ROUTIER - RÉSEAU ABORDABLE 2031**



Prepared by: Planning and Growth Management Department,  
 Mapping & Graphics Unit, 2013  
 Préparé par: Service de l'urbanisme et de la gestion de la  
 croissance, Unité de la cartographie et des graphiques, 2013



## 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.