

## 4.3 Mobilité

Puisque la stratégie de croissance de la Ville vise à densifier les secteurs à proximité des stations de transport en commun rapide et que les plans de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) visent à densifier leur pôle d'emploi du pré Tunney à proximité, il y a un fort potentiel de croissance de la population et de l'emploi dans les limites du PCC de la rue Scott. L'exercice directeur d'urbanisme en cours pour le pré Tunney a soulevé la possibilité d'accueillir plus de 20 000 emplois sur le site de même qu'un nombre important de logements. En ce qui concerne l'équilibre du secteur à l'étude du PCC de la rue Scott, il y a un potentiel de 1 500 logements supplémentaires et d'environ 1 000 emplois, et une grande partie de cette croissance est prévue au carrefour Holland-Parkdale au cours des prochaines décennies.

Il faudra des décennies pour atteindre le potentiel de croissance du pré Tunney et l'équilibre du PCC de la rue Scott. La Ville appuie la croissance à cet endroit pour les raisons suivantes :

- Le cœur du secteur se situe à une station importante de la Ligne de la Confédération, ligne de train léger dans laquelle la Ville a investi 2,1 milliards de dollars, ce qui garantira un achalandage maximal du transport en commun.
- Le secteur sera en grande partie « polyvalent », c'est-à-dire qu'il abritera à la fois des logements, des bureaux, des commerces de détail et des services, ce qui diminuera les distances de déplacement et l'utilisation de l'automobile. Dans le cadre des projets de croissance et d'aménagement à venir au pré Tunney, TPSGC réduira le nombre de places de

stationnement pour encourager le transport en commun, le vélo et la marche et décourager l'utilisation de l'automobile.

- Le réseau de trottoirs et de sentiers polyvalents à l'échelle de la ville sera très bien relié au secteur, ce qui améliorera grandement les installations cyclables et piétonnières.

Pris ensemble, les aspects précédents réduiront l'utilisation de l'automobile et optimiseront les répartitions modales du transport en commun, du vélo et de la marche, comparativement à ce qui serait réalisable si la croissance se produisait ailleurs dans la ville et non à proximité d'une station de transport en commun rapide. Des niveaux semblables de croissance dans des secteurs suburbains seraient moins viables, car l'utilisation de l'automobile serait accrue, les coûts liés aux infrastructures seraient beaucoup plus élevés, et les répercussions sur la circulation seraient plus importantes. Il convient de souligner que, dans les études sur l'aménagement axé sur le transport en commun (AATC) que la Ville réalise sur les terrains à proximité d'un certain nombre de futures stations de train léger, la Ville présume que jusqu'à 75 % des gens se déplaceront en transport en commun, en vélo ou à pied une fois l'aménagement terminé.

Même si la majorité des déplacements à l'heure de pointe dans la zone de densification d'emploi et de logements proposée dans le secteur visé par le PCC se fera en transport en commun, en vélo ou à pied, il y aura tout de même une certaine augmentation de la circulation automobile sur les

principales rues du secteur. C'est pourquoi il faut faire preuve de circonspection en envisageant de réduire le nombre de voies sur les rues du secteur à l'étude, et il serait approprié d'ajouter des modifications stratégiques au réseau routier du secteur pour améliorer la mobilité locale et réduire les délais dans les secteurs congestionnés. Il est tout aussi important d'améliorer le réseau piétonnier et cyclable du secteur à l'étude pour encourager et permettre une utilisation accrue de ces moyens de transport comme solutions de rechange viables à l'automobile.



RENDU CONCEPTUEL DE LA STATION TUNNEY

### 4.3.1 Réseau routier

En raison de la mise en œuvre du plan directeur pour le pré Tunney et d'aménagements dans le secteur à l'étude, les recommandations suivantes ont été formulées, selon les données actuelles sur la circulation et en vue d'améliorer les liaisons dans le secteur visé par le PCC :

- Aménager une voie de virage à gauche en direction nord de l'avenue Parkdale à la rue Scott.
- Prolonger la promenade Sir Frederick Banting au nord pour la relier à la promenade Sir John A. Macdonald à un carrefour à feux. L'intersection de la promenade Sir Frederick Banting et de la rue Scott serait aussi munie d'un carrefour à feux et probablement d'interdictions de circulation nord-sud pour empêcher la circulation de transit sur l'avenue Ross.
- Il serait possible de convertir la promenade Sir Frederick Banting, la promenade Columbine et la promenade Tunney's Pasture (et éventuellement d'autres rues du pré Tunney) en voies publiques dotées des trottoirs et voies cyclables appropriés pour fournir des solutions de rechange aux déplacements automobiles sur l'avenue Parkdale et la rue Scott.
- Prolonger, dans le cadre du projet de train léger de la Ligne de la Confédération, la promenade Goldenrod au-delà du couloir du Transitway jusqu'au croisement de la rue Scott, en face de l'avenue Smirle. L'intersection pourrait être munie d'un carrefour à feux, et la circulation nord-sud pourrait être interdite pour limiter la circulation de transit sur l'avenue Smirle.
- Du point de vue du débit de circulation et de la circulation

routière, la réduction du nombre de voies sur la rue Scott n'est pas recommandée à l'heure actuelle, étant donné la croissance soutenue de la circulation routière prévue dans le secteur à l'étude. Toutefois, puisque la rue Scott relie deux stations des couloirs de transport en commun, Tunney et Bayview, et selon les répercussions du train léger, il pourrait avoir lieu de réduire le nombre de voies le long de la rue Scott pour améliorer les installations piétonnières et cyclables le long du couloir.

Il est à noter que lorsqu'un site du secteur à l'étude est présenté à la Ville aux fins de réaménagement ou de densification, dans la mesure du possible, l'accès principal au garage du site devra être situé sur une rue secondaire et non sur la rue Scott ou l'avenue Parkdale. Ainsi, les automobilistes pourront entrer sur le site et en sortir en toute sécurité, sans entraver la circulation routière sur les artères du secteur. L'aménagement des accès aux sites de cette façon pourrait toutefois augmenter la circulation sur les rues locales du secteur. Les conditions de circulation sur ces rues devront être surveillées régulièrement et, si nécessaire, différentes mesures de contrôle et de modération de la circulation devront être établies pour décourager les automobilistes de l'extérieur d'emprunter les rues locales.

Le réseau de rues et d'allées recommandé associé au PCC de la rue Scott comprend la création d'une rue locale reliant le terminus de l'avenue Hinchey à l'avenue Forward, après que les terrains de la CCN seront aménagés, s'il y a lieu.



### 4.3.2 Réseaux piétonnier et cyclable

Les modifications recommandées aux réseaux piétonnier et cyclable du secteur sont présentées ensemble puisqu'elles sont interreliées. Les principales mesures proposées concernant les cyclistes et les piétons sont les suivantes :

- Il est proposé de réaligner le tracé de la rue Scott vers le nord pour utiliser au mieux toute l'emprise disponible entre l'emprise au sud et le couloir du train léger.
- Ce faisant, il serait possible d'aménager un trottoir d'une largeur de 1,8 à 2 mètres et une piste cyclable d'une largeur de 2 à 2,2 mètres du côté sud comme du côté nord de la rue Scott. Ces installations remplaceraient le trottoir du côté sud et le sentier polyvalent du côté nord.
- Il est recommandé d'aménager un sentier polyvalent d'une largeur minimale de 4 mètres du côté ouest de l'avenue Parkdale, entre la promenade Sir John A. Macdonald sud et la rue Scott, pour offrir une importante voie cyclable reliant le réseau de sentiers de la rivière des Outaouais et les pistes cyclables proposées le long de la rue Scott.
- Il est recommandé d'aménager un sentier polyvalent d'une largeur minimale de 4 mètres du côté ouest de la promenade Sir Frederick Banting, entre la promenade Sir John A. Macdonald et la rue Scott, pour améliorer la liaison entre le secteur et le pré Tunney et les réseaux de sentiers à l'échelle de la ville et la rivière des Outaouais.
- Le sentier du côté nord du Transitway, à l'est de l'avenue Parkdale, devra être amélioré à une largeur minimale de 2,5 mètres et être entretenu toute l'année. Un sentier semblable

se prolongeant à l'ouest de la station des couloirs de transport en commun devrait aussi être aménagé.

- Comme il y aura des projets de réaménagement du côté sud de la rue Scott dans le centre polyvalent, une liaison piétonnière et cyclable nord-sud devra être aménagée entre le terminus de l'avenue Hamilton et la rue Scott.

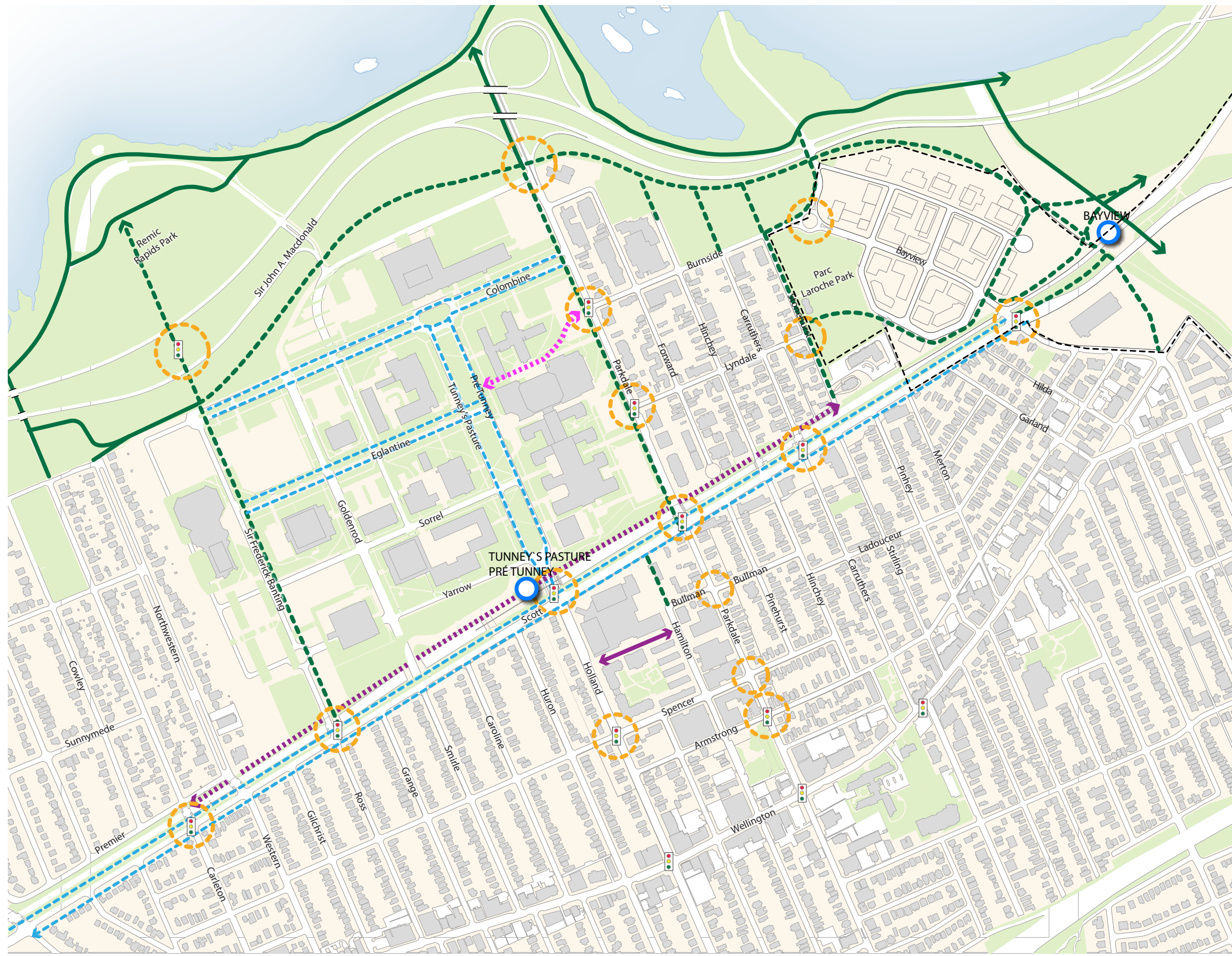
Au tournant du XXe siècle, les bicyclettes étaient si populaires à Hintonburg et à Mechanicsville que les gens croyaient qu'elles devraient avoir leur propre route pour éviter les accidents fréquents. Aujourd'hui, pour encourager la bicyclette, la Ville prévoit aménager d'autres bandes cyclables, pistes cyclables et sentiers polyvalents.













SENTIER POLYVALENT ACTUEL – RUE SCOTT

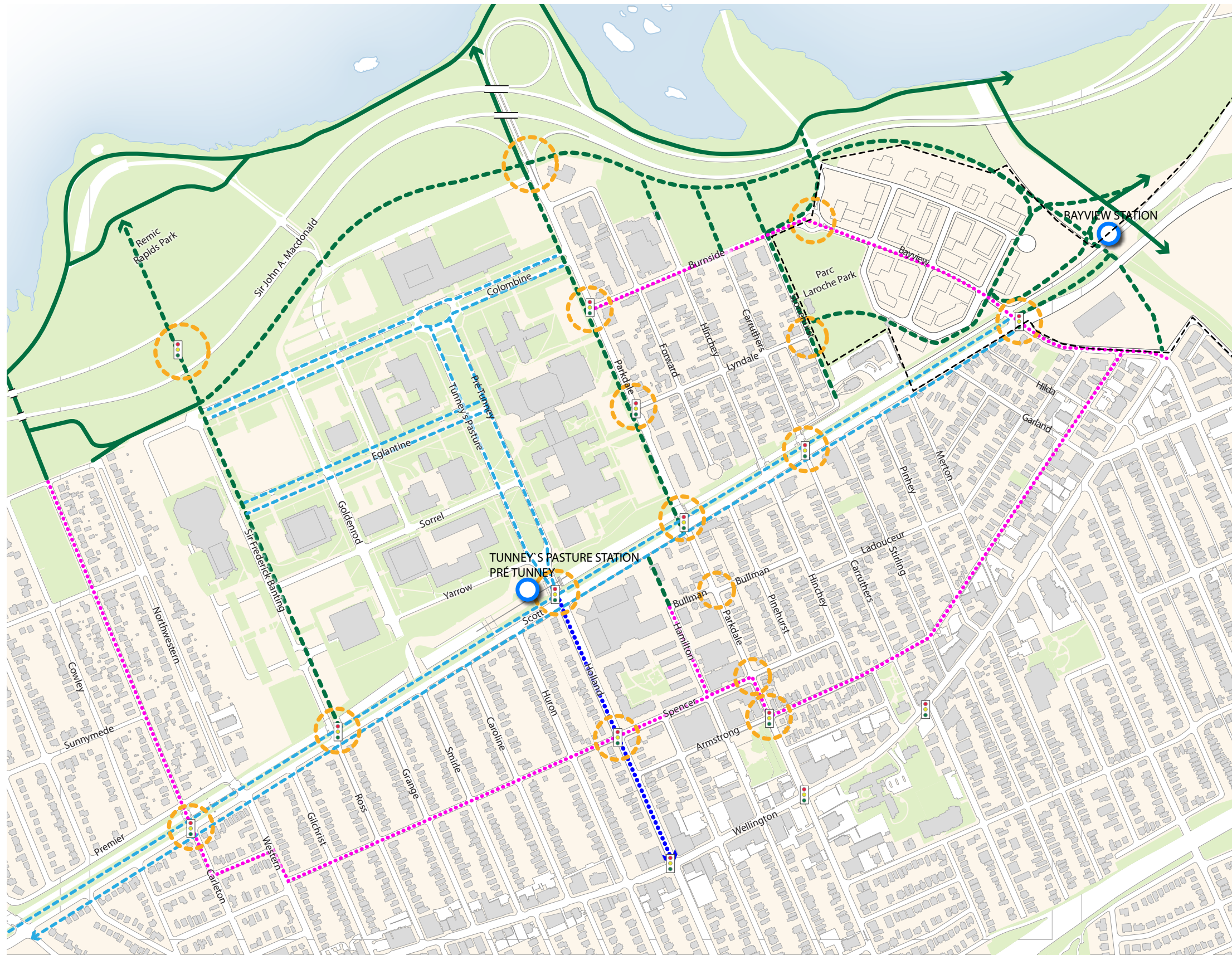










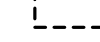
TROTTOIR ACTUEL – AVENUE PARKDALE



-  Existing Multi-use Pathway  
*Sentier polyvalent existant*
-  Proposed Multi-use Pathway  
*Sentier polyvalent proposé*
-  Future Pedestrian Pathway  
*Sentier piétonnier futur*
-  Future Pathway  
*Sentier futur*
-  Enhanced Community Pathway  
*Sentier communautaire amélioré*
-  Existing Pathway  
*Sentier existant*
-  Enhanced Cross Walk  
*Passage pour piétons amélioré*
-  Signalized Intersection  
*Carrefour avec feux de circulation*
-  Future LRT Station  
*Station du TLR future*
-  Bayview Station CDP  
*Par Secteur de la station Bayview*

RÉSEAU PIÉTONNIER PROPOSÉ

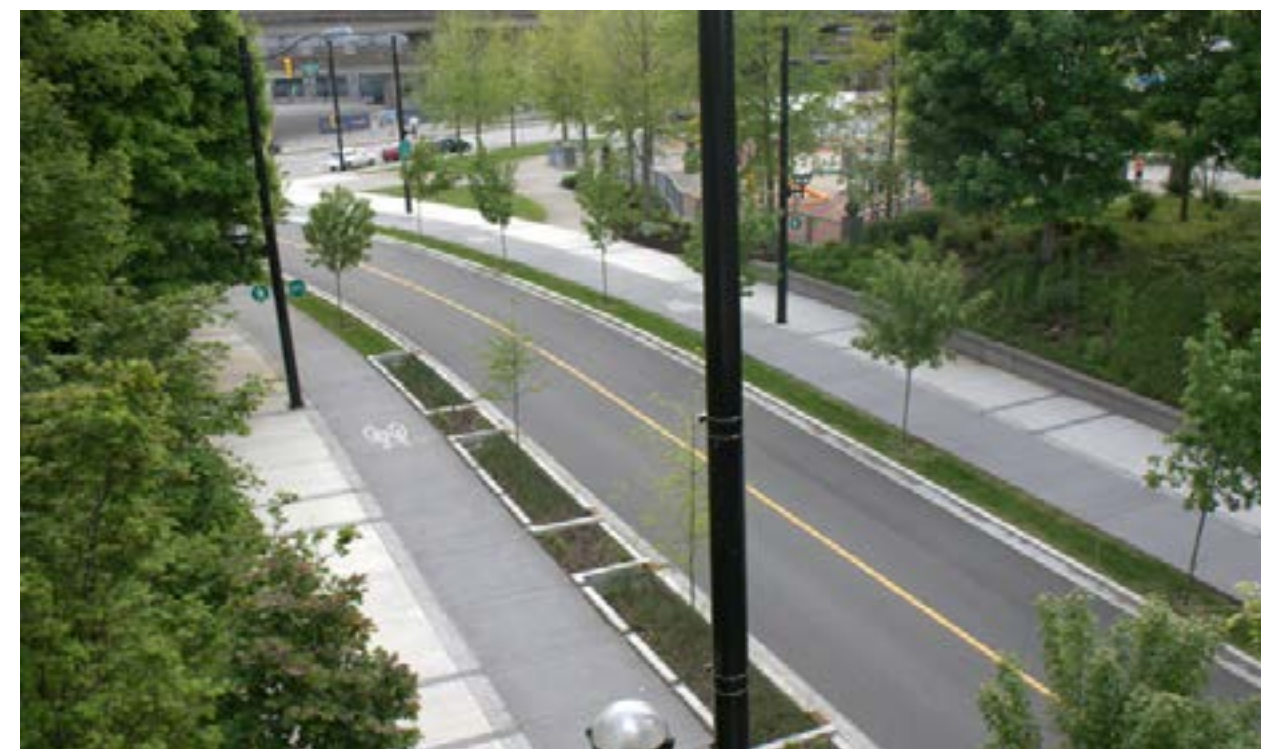


-  Existing Multi-use Pathway  
*Sentier polyvalent existant*
-  Proposed Multi-use Pathway  
*Sentier polyvalent proposé*
-  Future Cycle Track (Off-Road)  
*Voie cyclable future (hors rue)*
-  Future Bike Lane (On-Road)  
*Voie cyclable future (sur rue)*
-  Future Shared Use Lane (Signed Route)  
*Future voie partagée (tracé balisé)*
-  Enhanced Cross Walk  
*Passage pour piétons amélioré*
-  Signalized Intersection  
*Carrefour avec feux de circulation*
-  Future LRT Station  
*Station du Transitway*
-  Bayview Station CDP  
*Par Secteur de la station Bayview*

RÉSEAU CYCLABLE PROPOSÉ



PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE



PISTE CYCLABLE HORS RUE



RUE VERTE



SENTIER POLYVALENT DANS UN COULOIR DE VERDURE

### 4.3.3 Réseau de transport en commun

Dans un avenir rapproché, à la fin des travaux de la Ligne de la Confédération, le train léger reliera la station Tunney et la station Blair. Le train devrait être en fonction en 2018. À moyen terme, lorsque l'étude de planification et d'évaluation environnementale du couloir ouest de transport en commun par train léger sera réalisée et lorsque des fonds suffisants seront disponibles, la ligne de train léger se prolongera à l'ouest dans l'actuel tunnel du Transitway adjacent à Westboro et à McKellar Park jusqu'à la station Baseline, et à l'ouest au centre commercial Bayshore. Dans la version provisoire du Plan directeur des transports de 2013, la Ville a indiqué compter terminer le prolongement ouest en 2023.

### 4.3.4 Gestion de la demande en transport

Vu l'important potentiel de réaménagement dans le secteur à l'étude du PCC, y compris le pré Tunney, l'accent sera mis sur une stratégie de gestion de la demande en transport (GDT) au cas par cas pour encourager et augmenter les déplacements en transport en commun, en vélo ou à pied et réduire l'utilisation de véhicules motorisés, en particulier les véhicules à occupant unique. Une stratégie de GDT efficace est essentielle, car il n'y a pour ainsi dire aucun excédent de capacité dans le réseau routier actuel du secteur à l'étude, et la possibilité et la volonté d'augmenter la capacité routière sont limitées.

En ce qui concerne le plan directeur pour le pré Tunney, les options de GDT sont les suivantes :

- Réduire le nombre de places de stationnement autorisées de chaque nouveau projet.
- Continuer de changer le taux du marché en ce qui a trait aux places de stationnement pour employés.
- Offrir aux employés des mesures incitatives au covoiturage (places de stationnement préférentielles ou tarif réduit).
- Offrir des laissez-passer de transport en commun à tarif réduit, payés par des retenues salariales.
- Encourager le vélo et la marche en améliorant les réseaux cyclable et piétonnier sur le site, en installant des stationnements pour bicyclettes visibles, sécuritaires, à l'abri des intempéries et en nombre suffisant, et en aménageant des douches et des casiers au besoin.

En ce qui a trait aux projets d'aménagement du secteur privé dans le secteur à l'étude, voici les mesures de GDT qui pourraient être prises :

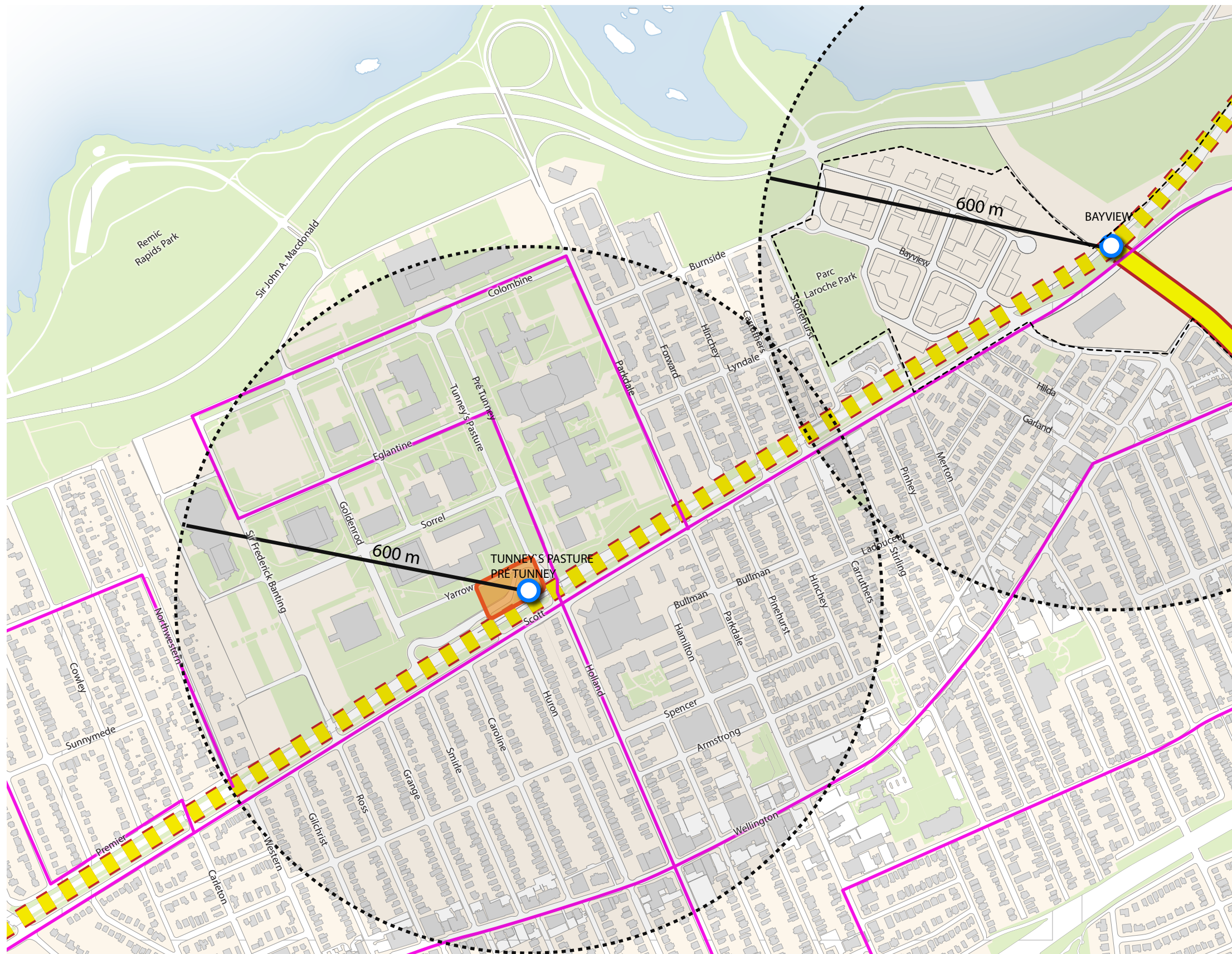
- Offrir un laissez-passer de transport en commun gratuit par logement la première année.
- Contribuer à l'amélioration des réseaux cyclable et piétonnier du secteur à l'étude.
- Réduire le nombre de places de stationnement.
- Aménager des stationnements pour bicyclettes de grande qualité sur place.
- Exiger des propriétaires de condominiums le paiement du coût réel d'une place de stationnement.
- Offrir une place de stationnement réservée à l'autopartage







sur place.

Comme il a été mentionné précédemment, en raison de la croissance prévue dans le PCC de la rue Scott (y compris le pré Tunney), à laquelle s'ajoute la croissance continue de la circulation de base, il y aura une augmentation de la circulation dans les rues du secteur à l'étude, et ce, même si les parts modales du transport en commun, du vélo et de la marche augmentaient considérablement. Toutefois, comme il faudra des décennies avant que la construction prévue ne soit terminée, un certain nombre d'autres facteurs pourraient réduire la croissance de la circulation :

- Comme le secteur deviendra plus polyvalent, les déplacements pour aller notamment à l'épicerie, au travail ou au restaurant pourront être faits à pied.
- De plus en plus de personnes qui travaillent au pré Tunney pourraient habiter dans le quartier, ce qui leur permettrait de se rendre au travail à pied ou à vélo.
- À mesure que les routes du secteur à l'étude seront congestionnées par la circulation locale (en raison de la densification) et que le système de transport rapide de la Ville s'étendra à d'autres secteurs d'Ottawa, les navetteurs ayant une grande distance à parcourir, qui empruntent actuellement la rue Scott, l'avenue Parkdale et le chemin Richmond, feront d'autres choix (ils utiliseront le transport en commun ou déménageront plus près de leur travail) pour éviter les longs trajets et les embouteillages.





-  BRT Station/Planned LRT Station  
Station de transport en commun rapide par autobus (TCRA)/station du TLR planifié
-  BRT Line/ Planned LRT Line  
Ligne de transport en commun rapide par autobus/ ligne de TLR prévue
-  Existing Bus Route  
Circuit d'autobus existant
-  Existing O-train/Planned LRT Line  
Tracé actuel de l'O-Train/ligne du TLR prévue
-  Planned LRT Station Plaza  
Place de la station du TLR prévue
-  Bayview Station CDP  
Par Secteur de la station Bayview

RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN PROPOSÉ