



# Les révisions apportées aux Lignes de conduite sur l'évaluation des répercussions sur les transports

Compte rendu en date du 14 juin 2023

# Pourquoi mettre à jour les Lignes de conduite sur l'évaluation des répercussions sur les transports (ERT)?



- Le 14 avril 2022, le projet de loi 109 du gouvernement provincial a reçu la sanction royale, qui donne pour consigne de mettre en œuvre la *Loi de 2022 pour plus de logements pour tous*, destinée à augmenter l'offre des options de logement afin de rendre le logement plus abordable.
- Le projet de loi 109 prévoit une série de changements à apporter dans le processus d'examen des demandes d'aménagement afin de réduire le délai à compter dans le processus d'approbation des demandes d'aménagement.
- Des révisions ont été apportées aux Lignes de conduite sur l'ERT afin de respecter le projet de loi 109 et de simplifier le processus pour les requérants comme pour le personnel.

An aerial photograph of a city skyline, featuring various high-rise buildings and a mix of architectural styles. The foreground shows a park-like area with trees in autumn colors and some lower-rise buildings. A large teal banner is superimposed over the middle of the image, containing the title text.

# Synthèse des révisions

Révisions apportées aux Lignes de conduite sur l'évaluation des répercussions sur les transports : Mai 2023

# Synthèse des révisions

- Étape 3 télescopée (prévisions) – Les prévisions font partie de l'Étape 2 et de l'Étape 4.
  - On a éliminé un point de contrôle avec la Ville et un rapport intermédiaire (rapport sur les prévisions).
- On a réduit le nombre d'ERT dans l'analyse des intersections.
  - On a corrigé le déclencheur pour le module d'analyse des intersections : ce déclencheur est désormais fixé à 75 déplacements automobiles à l'heure.
  - Il faudrait réduire la portée de l'ERT pour les aménagements dans lesquels le nombre de déplacements automobiles produits est faible ou modéré.
- Légères modifications apportées aux autres modules
  - Stationnement (on a éliminé l'analyse du débordement du stationnement); modération de la circulation dans les quartiers (pour cadrer avec les nouvelles normes de la Ville).
  - On a amélioré la clarté dans la définition de la portée de l'ERT.



## Les révisions apportées à l'Étape 1 (Préexamen)

# Les révisions apportées à l'Étape 1 (Préexamen)

- Il faut mener une ERT si le projet d'aménagement respecte tous les déclencheurs suivants :
  - le projet d'aménagement produit 60 déplacements-personnes à l'heure ou plus;
  - le projet d'aménagement est situé dans une zone de déclenchement liée à la localisation;
  - le projet d'aménagement prévoit un déclencheur lié à la sécurité.
- On a ajouté des « carrefours » dans la liste des déclencheurs liés à la localisation.
  - On a défini des carrefours pour en faire des zones protégées des grandes stations de transport en commun (ZPGSTC) et on les a répertoriés dans l'annexe C1 (Zones protégées des grandes stations de transport en commun [ZPGSTC]).
- On a mis à jour le libellé, en remplaçant les grands axes cyclables par des parcours cyclables transurbains pour harmoniser le libellé avec le Plan directeur des transports.

# Les révisions apportées à l'Étape 1 (Préexamen)

Les nouveaux déclencheurs de déplacements pour les types d'aménagements fonciers dans le tableau 2 : Faits déclencheurs liés aux déplacements générés

Types d'aménagements fonciers	Superficie minimum des projets d'aménagement (60 déplacements)
Maisons individuelles <sup>1</sup>	60 logements
Habitations familiales polyvalentes (de faible hauteur) <sup>1</sup>	90 logements
Habitations familiales polyvalentes (de grande hauteur) <sup>1</sup>	150 logements
Immeubles de bureaux <sup>2</sup>	1 400 mètres carrés (m <sup>2</sup> )
Bâtiments industriels <sup>2</sup>	7 000 m <sup>2</sup>
Établissements de restauration rapide ou cafés-restaurants <sup>2</sup>	110 m <sup>2</sup>
Établissements de vente au détail spécialisés <sup>2</sup>	1 800 m <sup>2</sup>
Station-service ou établissements de proximité <sup>2</sup>	90 m <sup>2</sup>

1. Tableaux 2, 3 et 4 du Manuel sur la génération de déplacements publié par le Comité TRANS.

2. Guide de génération des déplacements de l'ITE, édition 11.1.



## Les révisions apportées à l'Étape 2 (Définition du périmètre)



# Les révisions apportées à l'Étape 2 (Définition du périmètre)

- On a placé dans l'Étape 2 le module Demande de déplacements générée par l'aménagement, puisque la portée de l'ERT sera déterminée par la part modale.
- La capacité des circuits de transport en commun est déclenchée s'il y a plus de 75 déplacements dans les transports en commun.
- Les modules de la conception des intersections et de la priorité donnée aux transports en commun sont déclenchés s'il y a plus de 75 déplacements automobiles sur le site.
- Il faut toujours obligatoirement déposer l'information sur la gestion de la demande en transport (GDT) pour tous les projets d'aménagement générant plus de 60 déplacements-personnes.

# Les révisions apportées à l'Étape 2 (Définition du périmètre)

Conception du site et GDT	
<b>4.1 Conception de l'aménagement</b>	
4.1.1 Conception pour des modes de transport durables	Toutes les demandes
4.1.2 Circulation et accès	Toutes les demandes portant sur les plans d'implantation et sur le <i>Règlement de zonage</i>
4.1.3 Nouveaux réseaux routiers	Tous les plans de lotissement
<b>4.2 Stationnement</b>	
4.2.1 Offre de places de stationnement Dont le libellé demandant de justifier la modification des exigences relatives au stationnement dans le <i>Règlement de zonage</i>	Toutes les demandes portant sur les plans d'implantation et sur le <i>Règlement de zonage</i>
4.3 Conception des rues limitrophes	Toutes les demandes
<b>4.5 GDT</b>	
4.5.1 Contexte de la GDT	Toutes les demandes
4.5.2 Besoins et possibilités	Toutes les demandes
4.5.3 Programme de GDT	Toutes les demandes
<b>Modules supprimés et regroupés</b>	
4.4.1 Localisation et conception des moyens d'accès	Questions examinées en 4.9 dans l'examen de la conception de la définition du <b>périmètre</b>

## Modules des répercussions sur le réseau

Remarque : Seules sont obligatoires les prévisions de la demande adressée au réseau (modules 3.2 et 3.3) si un ou plusieurs de ces modules sont déclenchés.

# Les révisions apportées à l'Étape 2 (Définition du périmètre)

## Suite

### 4.6 Modification des appellations :

#### Modération de la circulation dans les quartiers<sup>3</sup>

Remarque : Le module consacré à la modération de la circulation dans les quartiers (MCQ) sera revu dans les détails dans la prochaine mise à jour globale des Lignes de conduite sur l'ERT.

Si le projet d'aménagement répond à tous les critères suivants dans les parcours visés, on s'attend à ce que l'achalandage généré sur le site fasse appel à des artères et aux moyens d'accès au site.

1. Accès aux routes collectrices ou aux routes locales.
2. « Présence d'un aménagement très sensible » : si au moins deux des conditions suivantes sont réunies non loin du segment de rue en cause :
  - école (à moins de 250 m de marche);
  - parc;
  - résidence pour retraités ou pour personnes âgées (soit un foyer de soins de longue durée ou une maison de retraite);
  - centre de garde d'enfants agréé;
  - centre communautaire;
  - superficie de 50 % ou plus de la propriété voisine occupée sur le parcours, par des terrains résidentiels et au moins 10 logements occupés présents sur les parcours.
3. Demande de modification du *Règlement de zonage* ou plan provisoire de lotissement.
4. Au moins 75 déplacements automobiles générés sur le site.
5. Infiltration des déplacements sur le site prévu. L'achalandage du site augmentera pendant les heures de pointe; il en ira de même du volume de véhicules sur le parcours. Augmentation de 50 % ou plus.

**3. Il faut noter que la Ville d'Ottawa se réserve le droit de déterminer la portée de l'étude de l'ERT d'après son jugement professionnel malgré ces lignes de conduite; autrement dit, le personnel peut modifier la portée des travaux d'après son analyse du contexte des projets d'aménagement.**

# Les révisions apportées à l'Étape 2 (Définition du périmètre)

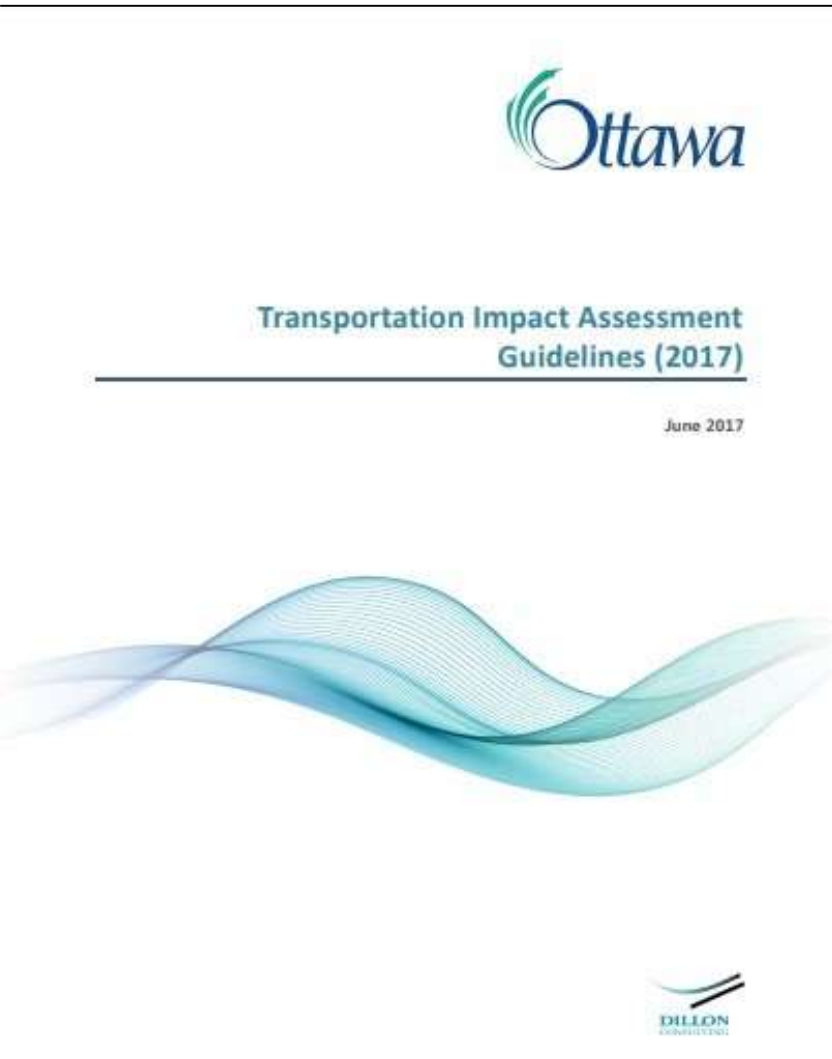
Suite	
<b>4.7 Transports en commun</b>	
<b>4.7.1 Capacité des circuits de transports en commun</b>	> 75 déplacements dans les transports en commun sur le site
<b>4.7.2 Priorités obligatoires dans les transports en commun</b>	> 75 déplacements automobiles sur le site
<b>4.8 Examen des concepts du réseau</b>	Cas dans lesquels le projet d'aménagement proposé génère plus de 200 déplacements-personnes pendant l'heure de pointe, au-delà du volume équivalent autorisé dans le zonage établi
<b>4.9 Conception des intersections</b>	
<b>4.9.1 Gestion de la circulation aux intersections (dont toutes les voies d'accès au site)</b>	> 75 déplacements automobiles sur le site
<b>4.9.2 Conception des intersections</b>	> 75 déplacements automobiles sur le site
<b>Modules supprimés et regroupés</b>	
<b>4.2.2 Débordement du stationnement</b>	Module supprimé en raison du moindre impact sur les projets d'aménagement et sur le réseau environnant
<b>4.4.1 Localisation et conception des moyens d'accès</b>	Localisation revue dans la définition du périmètre Conception revue en 4.9
<b>4.4.2 Contrôle des moyens d'accès</b>	Module revu en 4.9.1
<b>4.4.3 Conception des moyens d'accès</b>	Module revu en 4.9.2



# Les révisions apportées à l'Étape 3 (Prévisions)

Révisions apportées aux Lignes de conduite sur l'évaluation des répercussions sur les transports : Mai 2023

# Les révisions apportées à l'Étape 3 (Prévisions de la demande)

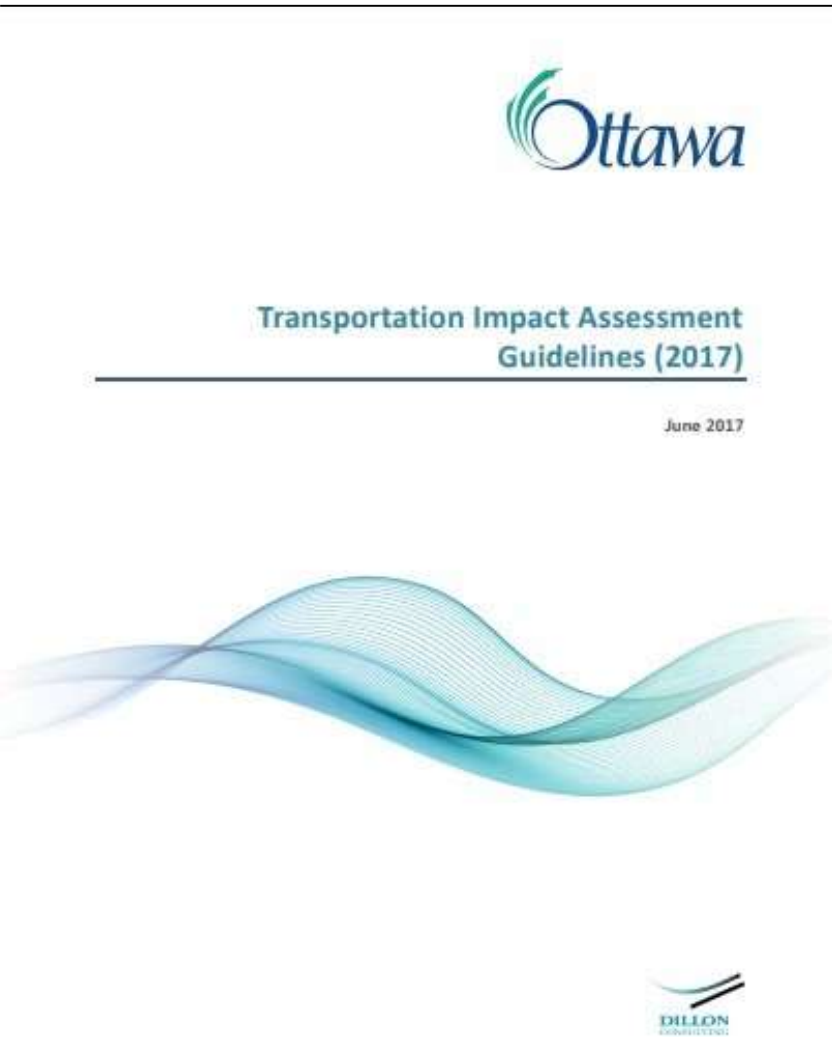


- Étape 3 supprimée, puisque la Demande de déplacements générée par les projets d'aménagement fait désormais partie de l'Étape 2 et que la Demande ambiante de déplacements des réseaux et la Rationalisation de la demande font désormais partie de l'Étape 4 (Analyse)
- On a éliminé un point de contrôle avec la Ville et un rapport intermédiaire (Prévisions).

A photograph of a city skyline at dusk. Several tall buildings are illuminated with warm yellow lights, and a crescent moon is visible in the darkening sky. In the foreground, a wide, empty street with white lane markings and a sidewalk with a metal railing runs across the frame. A semi-transparent teal banner is overlaid across the middle of the image, containing white text.

# Les révisions apportées à l'Étape 4 (Analyse)

# Les révisions apportées à l'Étape 4 (Analyse)



- On a remanié les déclencheurs pour la Modération de la circulation dans les quartiers.
- On a supprimé l'élément relatif au débordement du stationnement.
- On a supprimé et regroupé la Localisation et la conception des moyens d'accès, le Contrôle des moyens d'accès et la Conception des moyens d'accès, qui seront revus dans le module Conception des intersections.

**Ces changements sont mineurs et ont un caractère administratif. Le Personnel est en train d'apporter les mises à jour dans le cadre du Règlement n° 2016-369.**





# Les prochaines étapes

# Les prochaines étapes



1. Les changements produiront leurs effets dans toutes les demandes de modification des plans d'implantation, du *Règlement de zonage* et du Plan officiel après le 14 juin 2023.
2. La Ville mettra en ligne, durant l'été 2023, un outil de GDT pour mener à bien le processus de l'ERT.
3. On lancera en 2023 et achèvera en 2024 l'examen complet des Lignes de conduite sur l'ERT.

# Des questions?

Si vous avez des questions à propos  
des révisions apportées aux Lignes  
directrices de conduite sur l'ERT,  
veuillez contacter :  
[emmett.proulx@Ottawa.ca](mailto:emmett.proulx@Ottawa.ca).