



Le Plan directeur des transports



Avril 2023



PARTIE 1 | POLITIQUES



Table des matières

Table des matières	i
Liste des politiques	ii
Introduction	1
Contexte	4
Vision et Principes directeurs	12
Les politiques transversales	14
Thème 1 : Bâtir un réseau de transport durable et résilient	15
Thème 2 : Créer un réseau de transport plus sain et plus équitable	30
Thème 3 : La promotion de la compétitivité régionale	39
Thème 4 : La réaction au changement	48
Thème 5 : Faire appel aux transports pour promouvoir la ville que nous voulons édifier	58
Les politiques ciblées	76
Thème 6 : Maximiser la piétonnabilité	77
Thème 7 : Aménager une grande ville cyclable	93
Thème 8 : Étoffer et améliorer les transports en commun	112
Thème 9 : Aménager des rues multimodales sécuritaires	124
Thème 10 : Gérer les bordures de rue, le stationnement et le déplacement des biens	142
Thème 11 : Encourager les choix de modes de transport durables	152
Les prochaines étapes dans l'élaboration du PDT	158

Appendices

Appendice A Les quartiers prioritaires pour l'équité du PDT

Appendice B Les principes directeurs

Appendice C Glossaire



Liste des politiques





Liste des politiques

Thème 1 : Bâtir un réseau de transport durable et résilient

- Politique 1-1** Concevoir le réseau de transport pour atteindre les cibles dans la réduction des émissions de GES
- Politique 1-2** Maîtriser les risques d'inondation et gérer les eaux pluviales
- Politique 1-3** Maîtriser les effets de la chaleur extrême sur les usagers du réseau transport
- Politique 1-4** Veiller à ce que l'entretien et l'exploitation résistent aux conditions climatiques projetées
- Politique 1-5** Appliquer le « point de vue du changement climatique » dans la planification, la conception et la réalisation des projets de transport
- Politique 1-6** Continuer d'assurer la transition avec les technologies des véhicules propres
- Politique 1-7** Minorer les effets sur le territoire, l'eau, l'air, la faune et la végétation
- Politique 1-8** Prôner l'intervention du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial dans la lutte contre le changement climatique

Thème 2 : Créer un réseau de transport plus sain et plus équitable

- Politique 2-1** Adopter le point de vue de l'équité dans la planification des transports en commun et des transports en général
- Politique 2-2** Promouvoir la vigueur des collectivités grâce à la planification des transports
- Politique 2-3** Concevoir les rues pour tous et pour toutes, dont les groupes méritant l'équité
- Politique 2-4** Accélérer les investissements qui apportent des bienfaits aux quartiers prioritaires
- Politique 2-5** Continuer de promouvoir le logement abordable non loin des stations de transport en commun et sur les circuits d'autobus fréquemment servis

Thème 3 : La promotion de la compétitivité régionale

- Politique 3-1** Prioriser les options du transport durable afin d'améliorer la mobilité régionale
- Politique 3-2** Promouvoir une approche régionale dans le transport et la livraison des biens
- Politique 3-3** Promouvoir les améliorations du transport et du déplacement des biens entre les provinces
- Politique 3-4** Favoriser le transport interrégional
- Politique 3-5** Créer des rues vivantes et conviviales
- Politique 3-6** Encourager la réaffectation temporaire des rues pour l'aménagement de l'espace

Thème 4 : La réaction au changement

- Politique 4-1** Surveiller l'évolution des habitudes dans les déplacements et s'adapter à cette évolution
- Politique 4-2** Domestiquer la puissance des données générées par les nouvelles technologies



- Politique 4-3** Améliorer le rendement et l'adaptabilité du réseau de transport
- Politique 4-4** Optimiser le marché de la mobilité partagée pour réaliser les objectifs de la Ville
- Politique 4-5** Se préparer à l'automatisation des véhicules

Thème 5 : Faire appel aux transports pour promouvoir la ville que nous voulons édifier

- Politique 5-1** Appliquer les règles de l'art pour l'aménagement des réseaux
- Politique 5-2** Prioriser les modes de déplacement qui sont économes de superficie
- Politique 5-3** Encourager le transport durable dans la planification et la conception des collectivités
- Politique 5-4** Intégrer les « transects » du Plan officiel dans la planification des transports
- Politique 5-5** Harmoniser les outils d'aménagement pour promouvoir les cibles dans les parts modales des déplacements
- Politique 5-6** Mettre à jour les mesures de protection des terrains pour les couloirs de transport afin de promouvoir l'édification de la Ville
- Politique 5-7** Appliquer le point de vue de l'abordabilité à long terme dans les investissements consacrés au transport

Thème 6 : Maximiser la piétonnabilité

- Politique 6-1** Se pencher sur les obstacles qui se dressent contre l'accessibilité et promouvoir la conception universelle
- Politique 6-2** Améliorer et étoffer le réseau piétonnier
- Politique 6-3** Corriger les déficits dans les quartiers existants grâce aux travaux de réaménagement
- Politique 6-4** Faciliter les déplacements des piétons qui traversent la chaussée
- Politique 6-5** Investir dans les « raccourcis » dans les quartiers
- Politique 6-6** Assurer des conditions favorables à l'entretien hivernal et au renouvellement des actifs
- Politique 6-7** Améliorer la qualité, la sécurité et la vitalité de l'environnement piétonnier
- Politique 6-8** Réaliser les programmes de sécurité et de promotion des déplacements piétonniers

Thème 7 : Aménager une grande ville cyclable

- Politique 7-1** Aménager des infrastructures et des circuits cyclables sécuritaires, confortables, directs et connectés
- Politique 7-2** Améliorer et étoffer le réseau cyclable
- Politique 7-3** Réaménager en fonction des priorités pour améliorer la connectivité
- Politique 7-4** Cibler les obstacles majeurs et les autres liaisons manquantes difficiles à aménager
- Politique 7-5** Mettre au point et promouvoir le réseau cyclable rural
- Politique 7-6** Planifier l'augmentation de la demande des vélos électriques, des vélos-cargos, des trottinettes électriques et des autres modes de déplacement à l'intention des utilisateurs
- Politique 7-7** Assurer des conditions propices à l'entretien et au renouvellement



Politique 7-8 Promouvoir les déplacements à vélo en hiver

Politique 7-9 Obliger à aménager en nombre suffisant les places de stationnement sécuritaires pour les vélos dans le cadre des nouveaux projets d'aménagement

Politique 7-10 Réaliser des programmes de sécurité et de promotion des déplacements à vélo

Politique 7-11 Diffuser de l'information de grande qualité à propos du réseau cyclable

Thème 8 : Étoffer et améliorer les transports en commun

Politique 8-1 Investir dans le réseau de transport en commun rapide et de transport en commun prioritaire

Politique 8-2 Prioriser les améliorations à apporter aux transports en commun et qui répondent aux besoins des usagers et attirent de nouveaux usagers

Politique 8-3 Prioriser la fiabilité

Politique 8-4 Assurer la praticité, le confort et l'accessibilité

Politique 8-5 Étendre la captation des transports en commun rapides grâce à l'amélioration des liaisons piétonnables et cyclables menant aux stations

Politique 8-6 Éviter d'augmenter la capacité routière ou autoroutière nouvelle qui rivalise avec les transports en commun rapides

Thème 9 : Aménager des rues multimodales sécuritaires

Politique 9-1 Mettre en œuvre les « rues complètes » afin de créer des rues pour tous et pour toutes

Politique 9-2 Promouvoir les normes de conception des « rues complètes »

Politique 9-3 Mettre en œuvre le concept des rues selon les principes de l'« accès » et de la « fluidité-capacité »

Politique 9-4 Recenser les besoins projetés dans les réseaux de rues

Politique 9-5 S'assurer que les modifications apportées au réseau routier favorisent les rues « à échelle humaine »

Politique 9-6 Optimiser l'exploitation des feux de circulation pour maximiser l'efficacité multimodale

Politique 9-7 Minorer les incidences de la circulation automobile sur les quartiers

Politique 9-8 Mettre en œuvre le plan d'action stratégique pour la sécurité routière afin de réduire les collisions mortelles et les collisions causant des blessures majeures

Politique 9-9 Réduire les vitesses opérationnelles grâce aux changements à apporter à la conception des rues

Politique 9-10 Mettre en œuvre des intersections protégées et des autres modèles de conception permettant d'améliorer la sécurité

Thème 10 : Gérer les bordures de rue, le stationnement et le déplacement des biens

Politique 10-1 Maintenir un réseau de circuits de camionnage efficient



- Politique 10-2** Encourager et favoriser l'utilisation des petits véhicules mus par les humains et électriques pour le déplacement des biens
- Politique 10-3** Concevoir les rues pour les adapter aux camions et aux usagers actifs
- Politique 10-4** Mettre au point une stratégie pour moderniser la répartition et la gestion de l'espace des bordures de rue
- Politique 10-5** Optimiser le stationnement pour étayer l'activité économique et encourager les déplacements durables

Thème 11 : Encourager les choix de modes de transport durables

- Politique 11-1** Promouvoir et faire évoluer la gestion de la demande de transport
- Politique 11-2** Prioriser les déplacements scolaires actifs
- Politique 11-3** Encourager les options de déplacements durables pour les employés de la Ville d'Ottawa
- Politique 11-4** Rehausser le soutien pour les outils de planification des déplacements multimodaux



Introduction

Le Plan directeur des transports (PDT) constitue le plan directeur d'Ottawa pour la planification, l'aménagement et l'exploitation de ses réseaux de sentiers de randonnée, de pistes cyclables, de circuits de transport en commun et de voies automobiles dans les décennies à venir. Guidé par le Plan officiel d'Ottawa, il fait état des politiques, des infrastructures et des services de transport qui répondront aux besoins des résidents et des entreprises d'ici 2046. Le PDT s'inspire des travaux réalisés dans les plans précédents, établis en 2003, 2008 et 2013, et a été élaboré en tenant compte des nombreux commentaires du public et se déroule selon le processus de l'évaluation environnementale municipale de portée générale.

Depuis que le PDT de 2013 a été adopté, la Ville se consacre à la densification des aménagements du territoire et a construit l'épine dorsale du réseau de l'O-Train. Le réseau des infrastructures piétonnables et cyclables connectées a connu un essor considérable, on a mis en œuvre, dans plusieurs couloirs, le concept des « rues complètes », qui sont sécuritaires pour tous les usagers de la route, et la Ville mène un programme pilote dans l'utilisation des vélos-cargos électriques et des véhicules connectés et autonomes afin de permettre à Ottawa d'être prête pour demain. Dans le cadre de ces efforts, la Ville s'en remet à l'évolution des règles de l'art et des lignes de conduite dans la conception du transport afin d'améliorer la sécurité et l'accessibilité. En outre, Ottawa connaît une croissance considérable, les technologies nouvelles modifient le paysage des transports, le Conseil municipal d'Ottawa a déclaré l'urgence climatique, et la pandémie de COVID-19 a accéléré les tendances grandissantes des horaires de travail flexibles et du commerce en ligne. Si ce PDT continue de s'inspirer du succès de la version de 2013, il réagit aussi à ces défis et perspectives émergents. Il donne aussi une priorité absolue à l'abordabilité, compte tenu des difficultés de financement qui existent à l'heure actuelle.

Dans le Plan officiel, la Ville s'est fixé pour objectif de devenir **la ville de taille moyenne où il fait le mieux vivre en Amérique du Nord** et a mis au point les Cinq « grands changements » liés à la croissance, à la mobilité, à la santé et à la résilience, à l'esthétique urbaine et à l'économie, qui définissent toute l'orientation stratégique à adopter pour atteindre cet objectif global. Selon l'objectif essentiel lié aux « grands changements » de la mobilité du Plan officiel, **la majorité des déplacements se déroulera grâce à des modes de transport durable (déplacements à pied et à vélo, dans les transports en commun ou en covoiturage) d'ici 2046**. Ce PDT fait la promotion des objectifs de la mobilité du Plan officiel, en insistant sur l'édification de collectivités saines, en réagissant à l'urgence climatique et en aménageant un réseau de transport sécuritaire et durable.

Les politiques et les actions du PDT guideront la planification et l'exploitation des transports au quotidien, en plus de prévoir la ligne de conduite à adopter pour les prochains budgets de dépenses en immobilisations et de fonctionnement. Le PDT définit aussi l'orientation à adopter pour promouvoir les plans et les lignes directrices, le cas échéant.



Le teneur de ce document

Ce document est l'un des deux textes qui constituent le PDT:

- **Partie 1 [2023] – Politique (le présent document)** : Politiques et actions auxiliaires qui définissent la structure-cadre de l'amélioration du réseau de transport d'Ottawa jusqu'en 2046 afin de pouvoir atteindre les objectifs du Plan officiel
- **Partie 2 [2025] – Plan des infrastructures (document distinct)** : Mise à jour circonstanciée des réseaux de routes, de transport en commun et de transport actif planifiés de la Ville, en définissant l'orientation des projets et des investissements dans l'expansion des infrastructures de transport

Pièce 1 : Parties 1 et 2 du TMP



PARTIE 1 | Les politiques (le présent document)

- La vision et les principes directeurs du transport
- Les politiques et les actions

PARTIE 2 | Le Plan des infrastructures (document distinct)

- Les tendances dans l'évolution des déplacements
- Les cibles des parts modales
- Les scénarios du réseau de transport et les incidences des GES
- Le réseau routier, le réseau de transport en commun rapide et de transport en commun prioritaire et la priorisation
- L'analyse de l'abordabilité et les incidences budgétaires



La partie 1 de ce document-cadre comprend de l'information sur le contexte du réseau de transport d'Ottawa et s'enchaîne sur une vision du réseau de transport d'Ottawa et sur un ensemble de principes directeurs qui servent à actualiser le PDT. Le reste du document comprend des politiques et des actions.

Les politiques transversales s'étendent aux différents modes de déplacements et aux différents secteurs thématiques que voici :



- 1. Bâtir un réseau de transport durable et résilient** : ce thème fait état des moyens grâce auxquels le PDT permettra d'intervenir dans la lutte contre le changement climatique et dans les autres enjeux environnementaux.
- 2. Créer un réseau de transport plus sain et plus équitable** : ce thème porte sur les questions d'équité dans la planification et l'exploitation du réseau de transport de la Ville.
- 3. La promotion de la compétitivité régionale** : ce thème porte sur les liens entre le transport et le développement économique, en mettant surtout l'accent sur le transport régional.
- 4. La réaction au changement** : ce thème décrit l'approche adoptée par la Ville pour gérer les nouvelles options de mobilité, pour miser sur les données et sur la technologie et pour établir un système de transport agile.
- 5. Faire appel aux transports pour promouvoir la ville que nous voulons édifier** : ce thème porte sur les moyens de concrétiser le Plan officiel et la mise à jour du PDT.

Les politiques ciblées portent sur les modes de déplacement spécifiques ou les thèmes liés à la mobilité :

- 6. Maximiser la piétonnabilité** : ce thème fait état de l'approche adoptée par la Ville dans l'expansion et l'amélioration de son réseau piétonnier afin de créer des environnements plus favorables pour les déplacements à pied, d'améliorer l'accès aux transports en commun et de se pencher sur la sécurité des piétons.
- 7. Aménager une grande ville cyclable** : ce thème porte sur les moyens grâce auxquels la Ville renforcera et étendra son réseau cyclable, encouragera le vélo dans les déplacements multimodaux (par exemple en faisant appel au vélo pour avoir accès à l'O-Train), agrandira et améliorera les infrastructures de stationnement des vélos (dont les options sécuritaires), optimisera la sécurité des cyclistes et fera la promotion des déplacements à vélo.
- 8. Étoffer et améliorer les transports en commun sur tout le territoire de la Ville** : ce thème décrit les moyens grâce auxquels la Ville étendra les transports en commun rapides et priorisera les transports en commun afin d'améliorer les liaisons dans les collectivités et entre elles, de rehausser l'attrait des transports en commun aux yeux des usagers, et d'optimiser l'expérience offerte aux clients.
- 9. Aménager des rues multimodales sécuritaires** : ce thème porte sur l'importance des rues complètes, adaptées aux besoins de tous les usagers de la route, et indique les moyens grâce auxquels on peut rehausser la sécurité et l'efficacité du réseau routier.
- 10. Gérer les bordures de rue, le stationnement et le déplacement des biens** : ce thème décrit les moyens grâce auxquels la Ville gèrera proactivement l'espace des bordures de rue, le stationnement, la dépose des passagers et le déplacement des biens pour faire la promotion de ses objectifs.
- 11. Encourager les choix de modes de transport durables** : ce thème décrit les outils auxquels la Ville fera appel pour gérer la demande de déplacements et pour encourager les résidents à faire des choix plus durables dans un plus grand éventail de déplacements, notamment les programmes d'incitation et d'information et les promotions.



Contexte

De quoi est fait le réseau de transport de la Ville

Le réseau de transport sous-tend les activités économiques et sociales d'une ville et permet aux citoyens d'avoir accès à des destinations comme le travail, les études et les soins de santé. Ce réseau assure la mobilité — soit le déplacement des personnes et des biens — pour de nombreuses raisons différentes, sur des distances courtes ou longues. Le transport fait partie intégrante de la qualité de vie d'une ville : des facteurs comme la sécurité, la fiabilité, le coût et l'agrément contribuent au bien-être physique, économique, social et mental des résidents.

Le réseau de transport est multimodal : il s'étend aux infrastructures, aux services et aux commodités prévus pour les déplacements à pied, à vélo, dans les transports en commun, en voiture et dans les autres modes de transport. Les rues de la Ville sont des éléments essentiels du réseau multimodal et constituent les principaux points d'accès aux propriétés et aux infrastructures attenantes. Les rues sont aussi essentielles à l'identité communautaire : elles servent d'espaces publics pour les liaisons humaines et concourent au succès de l'économie locale.

Le réseau de transport comprend aussi les infrastructures spécialisées pour les modes de déplacement spécifiques. Les sentiers et les ponts de transport actif constituent des voies de circulation confortables et pratiques pour ceux et celles qui se déplacent à pied et à vélo. Les infrastructures de transport en commun spécialisées comme le Transitway et l'O-Train assurent la rapidité et la fiabilité des déplacements dans les transports en commun. Les autoroutes comme la 417 sont réservées à l'usage exclusif des automobilistes et des services de transport en commun. Les aéroports et les stations ferroviaires assurent la liaison entre la ville et le reste du monde.

Dans les différents secteurs d'une ville, les réseaux de transport réunissent différentes caractéristiques : la plus grande densité et les zones urbaines plus nombreuses offrent généralement un plus vaste choix d'options pour se déplacer. Le réseau de transport ne cesse d'évoluer à l'heure où l'on construit de nouvelles infrastructures, où les habitudes des usagers changent et où le paysage de la mobilité mue. Par exemple, les services de la mobilité partagée, accessibles grâce à des applications mobiles (par exemple le partage des trottinettes électriques et les services de héliage) sont des caractéristiques émergentes notables du réseau de transport multimodal.

Le réseau de transport doit essentiellement offrir un niveau de mobilité suffisant aux personnes de tous les groupes d'âge et de tous les niveaux d'aptitude physique, en sachant que tous n'ont pas accès à tous les modes de déplacement. Ce réseau doit aussi être durable, pour éviter que la consommation de carburant, les émissions polluantes des véhicules, la sécurité, la congestion et l'accès social et économique ne nuisent pas aux générations d'aujourd'hui et de demain.¹ Enfin, le réseau de transport est interconnecté à la planification de l'aménagement du territoire, le développement économique et la santé

¹ Barbara Richardson (1999), « Toward a Policy on a Sustainable Transportation System », Transportation Research Record 1670, pages 27 à 34.

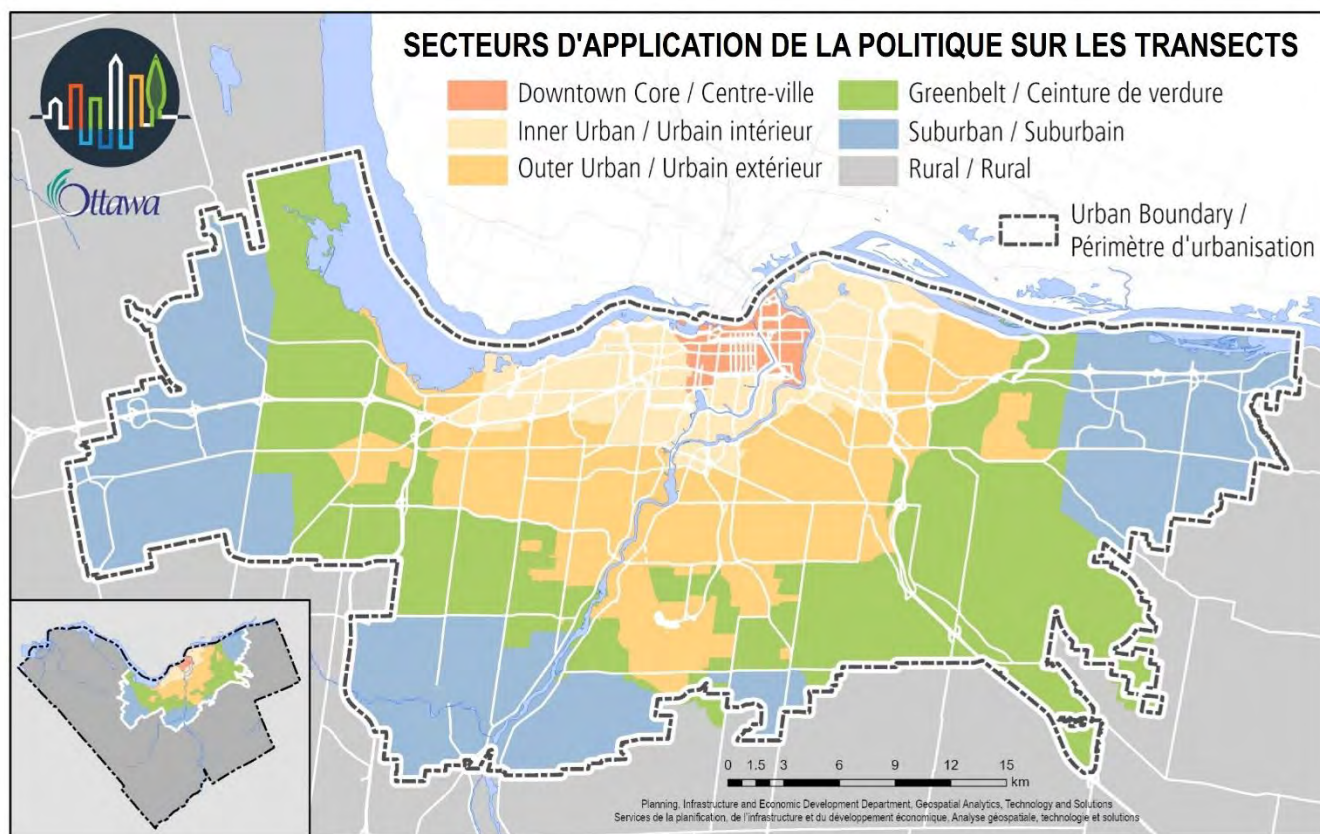


publique. Un réseau de transport multimodal intégré permettra d'atteindre les objectifs d'Ottawa dans la maîtrise des dérèglements climatiques, dans la gestion de la croissance, dans l'équité sociale, dans la santé publique et dans l'habitabilité.

Le transport à Ottawa aujourd'hui

La région de la capitale nationale (RCN), qui réunit une population d'environ 1,4 million d'habitants, est la sixième zone métropolitaine la plus peuplée au Canada après Toronto, Montréal, Vancouver, Calgary et Edmonton. La Ville d'Ottawa est la plus grande municipalité dans la région et regroupe plus d'un million de personnes, sur une superficie de presque 2 800 kilomètres carrés. Une grande partie du territoire d'Ottawa a une vocation rurale, mais l'essentiel de la population habite dans le périmètre urbain de la Ville. Avant les années 1960, les quartiers urbains d'Ottawa étaient cernés par la Ceinture de verdure; or, en raison de l'essor de la Ville, de nouvelles collectivités ont été fondées hors de la Ceinture de verdure : il s'agit entre autres de Kanata, de Barrhaven, de Riverside-Sud et d'Orléans. Dans les dernières années, une grande partie de la croissance de la Ville s'est déroulée dans ces secteurs de banlieue. Le Plan officiel catégorise les terrains du périmètre municipal d'Ottawa en six secteurs appelés « transects » qui divisent la Ville selon différents types d'environnements bâtis. Le lecteur trouvera dans la Pièce 2 la carte des transects.

Pièce 2 : Les terrains du périmètre municipal de la Ville d'Ottawa [Plan officiel – annexe A]





La vaste superficie du territoire d'Ottawa donne lieu à des difficultés dans le transport, dont la possibilité d'avoir à parcourir de longs trajets. Le réseau de transport est aussi caractérisé par un certain nombre d'obstacles géographiques, qui constituent autant de difficultés pour la connectivité et l'accessibilité du réseau. S'ils sont des pierres angulaires de l'identité culturelle et de la majesté naturelle d'Ottawa, la rivière Rideau et le canal Rideau rendent plus difficiles, pour tous les modes de déplacement, les liaisons est-ouest sur tout le territoire de la Ville. De même, la rivière des Outaouais a une incidence sur les déplacements interprovinciaux entre Ottawa et Gatineau, alors que les occasions de passer d'une province à l'autre se déroulent essentiellement dans le centre-ville ou à proximité. Ottawa doit aussi relever le défi de la liaison des résidents dans la Ceinture de verdure, tout en minorant les effets négatifs sur les écosystèmes et sur les activités agricoles. Enfin, certains éléments du réseau de transport même, comme l'autoroute 417, divisent la ville et constituent des obstacles contre la connectivité — surtout pour le transport actif.

Le réseau de transport d'Ottawa se distingue par ses contextes administratifs qui se recoupent et se chevauchent. Le réseau de transport d'Ottawa assure la liaison entre deux provinces (l'Ontario et le Québec) et deux municipalités (Ottawa et Gatineau), en plus de répondre aux intérêts fédéraux, compte tenu du rôle de capitale nationale de la Ville. Dans le périmètre de la Ville, le transport est une responsabilité que se partagent le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et l'administration municipale. Si les trois ordres de gouvernement se concertent pour répondre aux intérêts régionaux et locaux liés au transport, chacun est responsable de la planification, de la conception, de la construction et de l'entretien de ses propres infrastructures et installations.

- **Ville d'Ottawa** – La municipalité de la Ville d'Ottawa est propriétaire de la plupart des rues, des infrastructures de transport en commun et des sentiers d'Ottawa, qu'elle exploite et dont elle assure l'entretien. La Ville est également propriétaire, dans le secteur est de la Ville, de l'autoroute 174 d'Ottawa, qu'elle exploite également.²
- **Gouvernement de l'Ontario** – Le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) est propriétaire et exploitant du réseau autoroutier provincial qui traverse Ottawa, dont les autoroutes 416, 417 et 7. Le gouvernement provincial établit aussi les règles qui encadrent et guident les modalités selon lesquelles les municipalités gèrent certains aspects de la planification et de la conception des transports³.
- **Gouvernement fédéral** – La Commission de la capitale nationale est la société d'État fédérale qui a généralement pour mandat d'édifier une capitale dynamique et inspirante, qui constitue un motif de fierté et d'unité pour les Canadiens et un patrimoine pour les générations de demain. La CCN est propriétaire et gestionnaire d'une part importante du territoire de la région, dont les promenades qui lisèrent le canal Rideau et un réseau substantiel de sentiers. La CCN gère aussi la Ceinture de verdure. La CCN est la fondée de pouvoir d'approbation pour tous les ouvrages construits sur les terrains appartenant au gouvernement fédéral et mène actuellement des initiatives pour promouvoir les travaux

² L'autoroute 174 d'Ottawa correspond à la partie du Queensway qui traverse Orléans entre le chemin Trim dans l'est d'une part et, d'autre part, la promenade de l'Aviation de l'autoroute 417.

³ La Ville d'Ottawa doit respecter un certain nombre de lois provinciales, y compris (sans toutefois s'y limiter) la *Loi de 2001 sur les municipalités*, la *Loi sur l'aménagement du territoire*, la *Loi sur les évaluations environnementales*, le Code de la route et la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario*.



régionaux concertés dans les transports en commun interprovinciaux et dans les transports en général entre les deux provinces. En outre, le gouvernement fédéral est propriétaire et exploitant de cinq ponts routiers interprovinciaux. Le pont du Portage et le pont Champlain sont gérés par la CCN, alors que le pont Alexandra, la traverse des Chaudières et le pont Macdonald-Cartier sont gérés par Services publics et Approvisionnement Canada.

La vaste superficie géographique de la Ville comprend un important réseau d'infrastructures de transport. La Ville d'Ottawa assure l'exploitation et l'entretien de plus de 6 000 kilomètres de routes et de plus de 15 000 places de stationnement pour les voitures dans les terrains de stationnement hors rue et dans les places de stationnement payant sur rue. La Ville est aussi responsable de plus de 850 ponts sur le territoire d'Ottawa et travaille en partenariat avec le gouvernement fédéral dans l'entretien et la modernisation des ponts interprovinciaux.

Le réseau de transport actif comprend environ 2 150 kilomètres de trottoirs, 325 kilomètres de sentiers appartenant à la Ville, 25 kilomètres d'infrastructures cyclables physiquement séparées et 340 kilomètres de bandes cyclables sur rue. Ce réseau est également étoffé par plus de 11 000 places de stationnement de vélos accessibles publiquement.

Le réseau de l'O-Train de la Ville comprend 17 stations et 20 kilomètres de voie ferrée, auxquels viendront s'ajouter 24 stations et 44 kilomètres de voie ferrée en construction dans le cadre de l'Étape 2 du TLR. Le réseau de transport en commun de la Ville comprend aussi le Transitway (qui regroupe actuellement 57 stations), plus de 900 autobus, 29 parc-o-bus et des véhicules spécialisés qui assurent des services de transport en commun pour les personnes en situation de handicap. Dans la vaste zone rurale dans laquelle les densités ne favorisent pas les transports en commun traditionnels, les parcs-o-bus permettent aux résidents d'avoir accès au réseau de transport en commun. La Ville noue aussi des partenariats avec les services d'aide communautaire pour offrir le transport par navettes de point à point aux personnes âgées et aux personnes en situation de handicap vivant dans la zone rurale d'Ottawa.

Ottawa est aussi servie par quatre aéroports (un aéroport international et trois aéroports d'aviation générale), par deux gares ferroviaires de voyageurs, par deux traversiers interprovinciaux, par un taxi d'eau interprovincial, par une cour de transport ferroviaire de marchandises et par des entreprises de taxi et de covoiturage. En 2022, deux fournisseurs de trottinettes électriques offraient à Ottawa des trottinettes électriques partagées dans le cadre d'un projet pilote. Les entreprises qui offrent des services d'autobus interurbains comme Ontario Northland permettent aussi d'assurer chaque jour la liaison des passagers et des parcelles à destination et au départ d'Ottawa. Bien qu'elle ne soit pas directement responsable de ces éléments du réseau de transport, la Ville collabore avec d'autres organismes et des fournisseurs de services de transport du secteur privé pour veiller à répondre aux besoins en mobilité des résidents d'Ottawa.

Le vaste réseau de transport d'Ottawa doit être conçu et planifié pour fonctionner pendant les quatre saisons, lorsqu'il fait extrêmement chaud et quand plusieurs mètres de neige s'abattent sur la ville. Les infrastructures de transport de la Ville doivent résister aux cycles de gel-dégel répétés, aux inondations et aux surcharges de neige importantes. Les procédures d'entretien et d'exploitation de la Ville doivent aussi prévoir les moyens de déneiger et de déglacer rapidement et efficacement la chaussée, les infrastructures cyclables et les trottoirs afin d'assurer la sécurité et l'accessibilité de la mobilité de tous les usagers de la route, toute l'année.



Le transport de demain à Ottawa

Le contexte de l'aménagement du territoire, le paysage de la mobilité et les objectifs des politiques d'Ottawa ont tous évolué depuis 2013, et il faut s'attendre à beaucoup plus de changements sur l'horizon de planification du PDT. Le PDT fait état des moyens de miser sur ces changements, de même que sur les tendances émergentes et les enjeux, pour permettre d'atteindre les objectifs du Plan officiel de la Ville.

L'essor de la Ville

Selon les projections, la population de la Ville d'Ottawa devrait augmenter de 40 % dans la période comprise entre 2018 et 2046, pour atteindre le chiffre estimatif de 1,4 million d'habitants. L'immigration internationale et la migration nationale et régionale devraient représenter 79 % de cette croissance. La population d'Ottawa est donc appelée à devenir plus diverse à mesure qu'elle augmente. En outre, la population de la Ville sera plus âgée, puisque d'ici 2046, 22 % des résidents d'Ottawa auront 65 ans ou plus. Cette évolution de la démographie influera sur le niveau et les types de services offerts, puisqu'on donnera de plus en plus la priorité aux options de transport accessibles, sécuritaires et intuitives pour les personnes de tous les groupes d'âge, y compris celles qui ne peuvent pas conduire de voiture.

Le Plan officiel (PO) de la Ville définit la vision de la croissance projetée de la Ville et insiste sur l'importance du transport durable et des « quartiers du quart d'heure » piétonnables (dans lesquels les commodités comme les commerces et les services sont situées à moins de 15 minutes à pied environ du lieu de résidence). Le Plan officiel prévoit que 47 % des nouveaux logements seront construits dans les quartiers existants, notamment dans les secteurs de l'intérieur et de l'extérieur de la Ceinture de verdure. Compte tenu de l'envergure de cette densification, la demande imposée au réseau de transport existant est appelée à augmenter, notamment afin d'améliorer les infrastructures piétonnables et cyclables. En



raison des autres travaux d'aménagement prévus pour la périphérie du secteur urbain, dont la nouvelle collectivité de Tewin dans le sud-est d'Ottawa, la pression sera de plus en plus lourde sur les liaisons menant à ces secteurs de croissance, surtout dans la Ceinture de verdure. Le Plan officiel insiste sur l'importance des transports en commun, qui sont la pierre angulaire de la viabilité de l'aménagement du territoire et du réseau de transport.

Les déplacements à Ottawa continueront aussi de se transformer en réaction aux tendances récentes et en raison de la reprise dans la foulée de la pandémie de COVID-19. Certains changements attribuables à la pandémie pourraient être de courte durée, tandis que d'autres pourraient modifier en permanence le transport des personnes et des marchandises sur le territoire de la Ville. Par exemple, les tendances dans le commerce en ligne et dans le travail flexible se sont accélérées pendant la pandémie : les livraisons à la porte se sont multipliées et les habitudes des usagers qui se déplaçaient traditionnellement en période de pointe ont évolué. À terme, il sera essentiel de s'inspirer des leçons apprises pendant la pandémie et de profiter sur les perspectives nouvelles qui s'offrent à la Ville.

Les changements climatiques

Le Plan directeur sur les changements climatiques d'Ottawa établit, pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), des cibles de 100 % d'ici 2050 pour l'ensemble de la Ville et de 100 % d'ici 2040 pour la municipalité. Puisque le secteur des transports représente 44 % de l'ensemble des émissions de GES d'Ottawa; il faut intervenir massivement pour encourager l'utilisation de modes de transport et de véhicules plus durables pour atteindre ces cibles. Le PDT est donc un aspect essentiel de l'intervention de la Ville dans la lutte contre les dérèglements climatiques, qui se déroulera de concert avec d'autres plans et stratégies. Il faudra consacrer beaucoup plus de financement qu'à l'heure actuelle à la réalisation des objectifs de la lutte contre les dérèglements climatiques.

La stratégie de l'Évolution énergétique définit la structure-cadre de ce que devra faire Ottawa pour atteindre les cibles de la réduction des émissions de GES. Le modèle de l'Évolution énergétique fait état des résultats qu'il faut dégager pour respecter le scénario de 100 % dans cinq secteurs essentiels, dont les transports. Cette stratégie démontre qu'il faut investir considérablement dans des activités comme l'expansion du réseau de transports en commun, l'électrification des parcs automobiles de la Ville et l'espace consacré, dans l'emprise publique, aux bornes de recharge des véhicules électriques.

Outre ces stratégies de maîtrise, Ottawa se prépare aussi à s'adapter aux dérèglements du climat dans les prochaines décennies, à l'heure où les températures augmentent, que les périodes de chaleur extrême se généralisent et que les épisodes météorologiques extrêmes comme les inondations ou le verglas se multiplient. La Ville est en train de mettre au point sa Stratégie de la résilience climatique pour maîtriser les principaux risques climatiques d'Ottawa. L'Évaluation de la vulnérabilité et des risques climatiques (approuvée par le Conseil municipal en juillet 2022) fait état des risques climatiques liés au transport, dont les risques liés au réchauffement pour les personnes qui se déplacent à pied ou à vélo, les dommages causés aux infrastructures par les épisodes de gel-dégel et par les inondations, ainsi que les interruptions attribuables aux pannes de courant. Il faut adapter les réseaux de transport d'Ottawa pour qu'ils soient sécuritaires, confortables et fiables dans les conditions climatiques projetées, en continuant de respecter les cibles dans les parts modales.



La technologie et la nouvelle mobilité

Les nouveaux services de mobilité comme les services de transport sur demande ou par hélage (dont Uber), le covoiturage (comme UberPool), l'autopartage (Communauto) et le projet pilote des trottinettes électriques partagées (par exemple Bird et Neuron) ont commencé à jouer un rôle beaucoup plus important dans l'écosystème des transports d'Ottawa depuis l'élaboration du PDT de 2013. Puisqu'ils sont appelés à évoluer dans les prochaines décennies, les technologies et les services de mobilité ont le potentiel de modifier considérablement les habitudes des citoyens dans leur quotidien, leurs courses et leurs déplacements. Les nouvelles technologies de transport pourraient donner lieu à toutes sortes de résultats positifs et négatifs. Par exemple, l'automatisation accrue des fonctions de conduite automobile pourrait réduire le nombre de collisions, mais aussi augmenter la congestion si cette automatisation est mal gérée. En outre, les nouveaux services de transport comme le service de hélage et les trottinettes électriques pourraient constituer de nouvelles options pour se déplacer sur le territoire de la Ville ou pour se rendre plus facilement au réseau de transport en commun rapide; or, il se peut que leurs bienfaits ne soient pas équitablement répartis. Pour profiter des bienfaits des technologies émergentes, la Ville doit tâcher de s'assurer que ces technologies permettent d'atteindre ses objectifs pour un réseau de transport sécuritaire, efficient, durable et équitable en continuant d'encourager et de promouvoir l'innovation.

La santé, l'équité, l'accessibilité et la sécurité

La vigueur et l'inclusivité des collectivités sont ont une importance vitale pour la Ville et pour l'orientation stratégique essentielle qui sous-tend le Plan officiel. En vertu de ce plan, tous les plans directeurs et toutes les lignes de conduite auxiliaires, dont le PDT, doivent promouvoir la santé et le bien-être humains; le Plan officiel insiste sur l'importance du transport durable dans la promotion de l'activité physique et de la santé mentale et dans la réduction des répercussions de la pollution atmosphérique et du bruit, ainsi que dans la maîtrise des changements climatiques. L'équité et l'accessibilité universelle sont aussi les grands principes du Plan officiel, notamment lorsqu'il s'agit de répondre aux besoins des enfants, des personnes âgées, des personnes en situation de handicap, des femmes et des personnes aux diverses entités de genre, des personnes qui s'identifient aux 2SLGBTQIA+, et enfin, des personnes racisées et de celles qui vivent malgré des revenus moindres. Le Plan officiel fait état de l'importance des transports en commun et du transport actif dans les quartiers dans lesquels l'équité est très inquiétante et définit l'orientation à suivre pour répondre aux besoins dans les transports et les infrastructures de ces quartiers. Enfin, depuis que la version précédente du PDT a été approuvée, en 2013, la Ville a adopté des initiatives nouvelles afin de promouvoir la sécurité des rues pour toutes et pour tous, dont le Plan d'action stratégique sur la sécurité routière, qui se fonde sur la doctrine de l'« approche des systèmes sécuritaires », qui priorise la vie et la santé humaines, afin d'éviter que l'erreur humaine dans nos rues donne lieu à des décès ou à des blessures graves.

L'abordabilité

La Ville définit l'abordabilité du point de vue des contribuables actuels et éventuels. Les contribuables actuels devront financer les dépenses en immobilisations des infrastructures nouvelles; or, les coûts permanents de l'exploitation, de l'entretien et du réaménagement obligeront les résidents de demain à financer les projets de transport pour de nombreuses années à venir. L'abordabilité, c'est aussi pouvoir veiller à ce que les actifs existants dans les transports soient dans un état satisfaisant; le Plan de gestion des infrastructures de transport fait état de coûts estimatifs supérieurs au financement indiqué dans le Plan financier à long terme actuel de la Ville. Pour affirmer qu'un plan est abordable, il faut démontrer



que l'on dispose du financement voulu grâce aux sources définies pour assurer les services planifiés et les investissements dans les infrastructures : autrement dit, il faut faire état d'un plan de financement en faisant appel à des hypothèses vraisemblables qui respectent aussi les politiques budgétaires établies. En définitive, la Ville doit prioriser les investissements et les consacrer à de nombreux impératifs à mener de front.





Vision et Principes directeurs

La vision et les principes directeurs du PDT constituent les lignes de conduite fondationnelles dans l'étude des moyens grâce auxquels le réseau de transport projeté fera rejaillir des bienfaits sur les résidents et permettra à la Ville de respecter sa vision, qui consiste à devenir la ville de taille moyenne où il fait le mieux vivre en Amérique du Nord. Cette mise à jour étoffe les concepts de la durabilité sociale, environnementale et économique qui sont exprimés dans la vision 2013 et tient compte de la marge de manœuvre nécessaire en raison des incertitudes de demain.

Vision

En 2046, le réseau de transport d'Ottawa sera souple, fiable et économique, en permettant de s'adapter à l'évolution des besoins des résidents et des entreprises sur tout le territoire de la Ville, tout en offrant à cette dernière les moyens d'atteindre ses objectifs dans la lutte contre le changement climatique. Le réseau offrira des options pour les déplacements des usagers, sans égard à leur revenu, à leur identité ou à leur capacité.

Principes directeurs

De concert avec la vision, les principes directeurs du PDT constituent la structure-cadre qui guide l'élaboration des politiques et du réseau de transport. Ces principes directeurs étoffent ceux dont fait état le PDT de 2013 et mettent davantage l'accent sur les grandes priorités relevées dans la consultation du public et des intervenants, par exemple la lutte contre le changement climatique et l'équité.

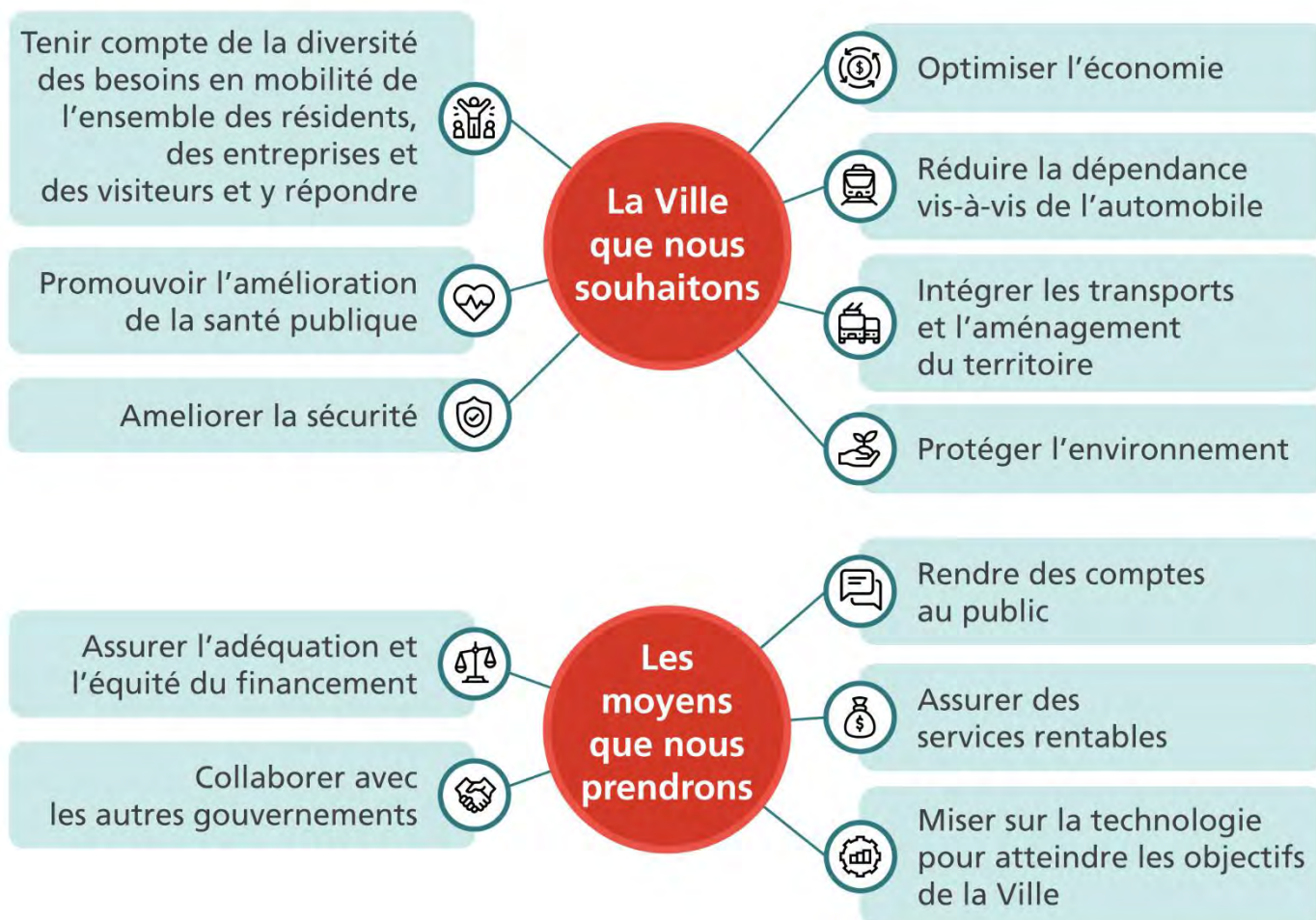
Les principes directeurs à jour, représentés dans la Pièce 3 et expliqués plus en détail dans l'appendice B, appartiennent à deux catégories distinctes, qui sont aussi importantes l'une que l'autre :

Promouvoir la Ville que nous voulons édifier: il s'agit de nos aspirations pour l'avenir d'Ottawa, en tenant compte de la responsabilité sociale et de l'intendance environnementale.

Les moyens d'y arriver: il s'agit des moyens de réaliser la vision de la Ville en tenant compte de la responsabilisation et de la responsabilité financière.



Pièce 3 : Les principes directeurs



Les politiques transversales

Dans cette section, les thèmes des politiques portent sur les questions transversales pertinentes pour tous les modes de déplacement et pour un large éventail de programmes et d'initiatives liés à la mobilité. Dans la plupart des politiques et des actions liées à ces questions, il faut consacrer des efforts interdisciplinaires aux progrès à accomplir. Les politiques transversales se rapportent aux dérèglements climatiques et à la durabilité, à l'équité, à la santé, au développement économique, aux tendances et aux technologies émergentes, ainsi qu'aux liens entre l'aménagement du territoire et la planification des transports.





Thème 1 : Bâtir un réseau de transport durable et résilient

APERÇU DES POLITIQUES

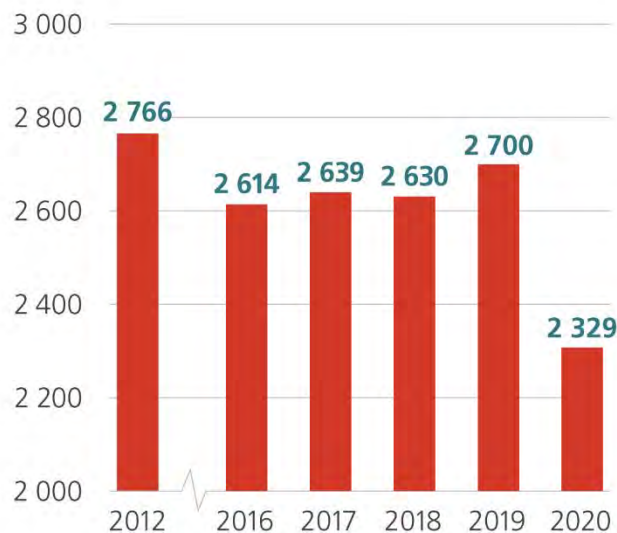
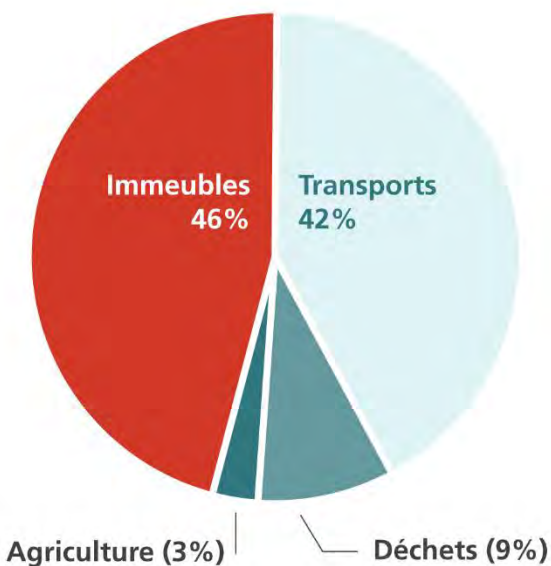
Politique 1-1	Concevoir le réseau de transport pour atteindre les cibles dans la réduction des émissions de GES
Politique 1-2	Maîtriser les risques d'inondation et gérer les eaux pluviales
Politique 1-3	Maîtriser les effets de la chaleur extrême sur les usagers du réseau transport
Politique 1-4	Veiller à ce que l'entretien et l'exploitation résistent aux conditions climatiques projetées
Politique 1-5	Appliquer le « point de vue du changement climatique » dans la planification, la conception et la réalisation des projets de transport
Politique 1-6	Continuer d'assurer la transition avec les technologies des véhicules propres
Politique 1-7	Minorer les effets sur le territoire, l'eau, l'air, la faune et la végétation
Politique 1-8	Prôner l'intervention du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial dans la lutte contre le changement climatique

Le 24 avril 2019, le Conseil municipal d'Ottawa a déclaré l'urgence climatique dans le cadre d'un vaste consensus mondial selon lequel le climat de la planète évolue : il faut prendre des mesures pour réagir à cette menace. Les stratégies de maîtrise des dérèglements climatiques et d'adaptation aux changements climatiques offrent aussi des occasions de réaliser l'ensemble des objectifs de la Ville en faisant la promotion de la vigueur et de la durabilité des collectivités et des écosystèmes urbains. Le PDT s'applique de concert avec d'autres plans et stratégies de la Ville pour maîtriser les dérèglements climatiques projetés en ciblant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports.

Le Plan directeur sur les changements climatiques (PDCC) d'Ottawa a permis d'établir les cibles à court, à moyen et à long termes dans la réduction des émissions de GES; l'objectif ultime consiste à réduire les émissions de la collectivité de 100 % d'ici 2050 et les émissions de la municipalité de 100 % d'ici 2040. La mise en œuvre de la stratégie de l'Évolution énergétique de la Ville est l'une des huit actions prioritaires du PDCC et institue la structure-cadre de ce qu'il faudra faire pour qu'Ottawa atteigne les cibles approuvées par le Conseil municipal dans la réduction des GES. Le secteur des transports intervient à hauteur de 42 % dans l'ensemble des émissions de GES de la collectivité d'Ottawa. S'agissant des émissions produites par les opérations municipales, le parc automobile de la Ville est responsable de 59 % des émissions de GES de l'administration municipale. Pour atteindre les cibles, il faudra donc transformer considérablement la technologie automobile et le comportement dans les déplacements pour la Ville comme pour ses résidents.



Pièce 4 : Le total des émissions de GES communautaires annuelles



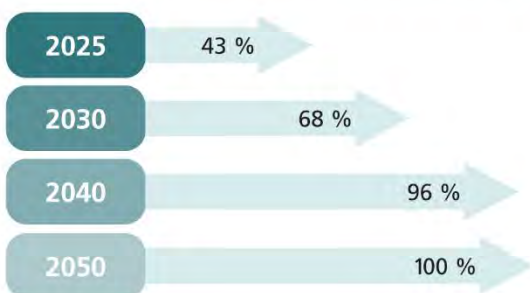
Émissions annuelles des transports par source de carburant (2020)

1 165 kT d'essence (50 %)
665 kT de carburant diesel (29 %)
499 kT de carburant d'aviation (21 %)

Émissions de GES dans les transports (kT Co₂e)

Les émissions de GES ont baissé d'environ 2 % dans la dernière dizaine d'années, alors que la population a crû d'à peu près 8 %.

Cibles dans la réduction des GES de la collectivité (par rapport à l'année de base 2012)



Cibles dans la réduction des GES de la municipalité (par rapport à l'année de base 2012)



Source: Les inventaires des émissions de gaz à effet de serre (GES) communautaires et municipales de 2020.



Le Plan directeur sur les changements climatiques et le Plan officiel définissent aussi l'orientation qui permettra de s'adapter à l'évolution du climat et d'édifier une ville résiliente aux conditions climatiques projetées. Dans les prochaines décennies, les températures moyennes devraient augmenter, et les périodes de chaleur extrême seront beaucoup plus répandues. Les étés seront plus secs et toutes les autres saisons seront plus humides; les entre-saisons seront plus longs et les épisodes de gel-dégel seront plus fréquents en hiver (Pièce 5). Dans les prévisions, on s'attend aussi à des événements météorologiques extrêmes plus fréquents ou plus sévères, par exemple les inondations, la pluie verglaçante, les tornades et les incendies de forêt.⁴

Le réseau de transport devra être résilient et s'adapter aux chocs des dérèglements du climat :

- Les inondations pourraient donner lieu à des ravinements, à des fermetures, à des retards et à d'autres restrictions dans les réseaux de transport pour tous les modes de déplacement.
- Les cycles de gel-dégel, les précipitations de verglas et les tempêtes de neige plus intenses pourraient augmenter les coûts de l'entretien hivernal et les risques de glisser, de même que les risques de blessure en tombant et de collisions.
- La qualité de l'asphaltage pourrait se dégrader plus rapidement en raison de la chaleur extrême et des cycles de gel-dégel, ce qui pourrait accroître les impératifs dans la réfection des surfaces et le renouvellement des routes.
- Les jours de chaleur extrême et l'humidité pourraient augmenter les risques pour la santé des usagers qui se déplacent à pied et à vélo et dans les transports en commun et pourraient décourager le recours à des modes de transport durable.
- La hausse des températures moyennes pourrait avoir pour effet de généraliser les transports actifs au printemps et à l'automne, ce qui pourrait aussi avoir pour effet d'en réduire la popularité durant l'été.
- Les épisodes météorologiques plus violents pourraient endommager les infrastructures de communication et d'électricité, en interrompant les services de transport, dont les feux de circulation et les opérations de l'O-Train.
- Les dérèglements climatiques mondiaux pourraient déstabiliser la chaîne logistique et causer des blocages sur les marchés, qui pourraient se répercuter sur l'offre et le coût des carburants, des biens et des services.

En misant sur les travaux d'élaboration de la Stratégie de la résilience climatique pour Ottawa, le PDT réagit à ces risques climatiques et prévoit des politiques destinées à s'assurer que le transport est sécuritaire et confortable dans les conditions climatiques projetées.

⁴ Ouvrage à consulter : Rapport sur les projections climatiques pour la région de la capitale nationale.



Pièce 5 : Les incidences des changements climatiques dans la région de la capitale nationale dans les années 2050



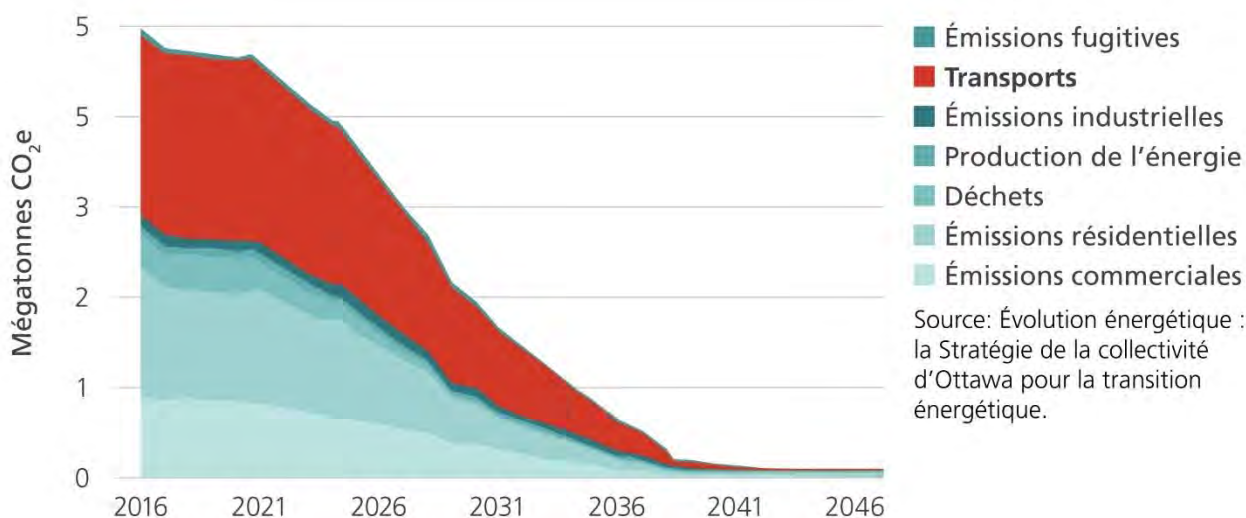
Politique 1-1 Concevoir le réseau de transport pour atteindre les cibles dans la réduction des émissions de GES

Il est essentiel qu'une grande part des déplacements journaliers des résidents se déroule dans les modes de déplacements plus durables, plutôt qu'en voiture particulière, pour atteindre les cibles de la Ville dans la réduction des émissions de GES. On estime qu'en 2016, 74 % des déplacements effectués à Ottawa dans une période de 24 heures l'ont été en voiture, alors que seulement 26 % l'ont été à pied, à vélo et



dans les transports en commun. Malgré l'adoption massive des véhicules électriques, les déplacements en voiture devront baisser pour s'établir à 58 % du total journalier d'ici 2030 afin d'atteindre les cibles de la Ville dans la réduction des émissions de GES, d'après la modélisation mise au point grâce à la stratégie de l'Évolution énergétique de la Ville, ce qui cadre avec l'objectif du Plan officiel selon lequel la majorité des déplacements à Ottawa devraient se dérouler à pied, à vélo, dans les transports en commun et en covoiturage d'ici 2046, et ce qui oblige à remplacer les déplacements en voiture par des options plus durables.

Pièce 6 : Modélisation de la réduction des émissions de GES pour atteindre les cibles, par secteur



Note : Les émissions fugitives correspondent aux émissions involontaires des émanations ou des gaz des biens d'équipement dans des infrastructures comme les centrales et les usines.

Dans le cadre du Plan des infrastructures du PDT, la Ville modélisera un ou plusieurs scénarios de transport permettant de réaliser le basculement voulu des parts modales. On s'attend à ce que ces scénarios tiennent compte d'une infrastructure nouvelle et importante dans les transports en commun et le transport actif. L'analyse du PDT permettra de cerner expressément les incidences des gaz à effet de serre des différentes infrastructures et les scénarios pour le basculement des parts modales. S'il priorise les infrastructures nouvelles, le Plan des infrastructures tiendra aussi compte des liens de dépendance entre les infrastructures et les autres dispositifs auxiliaires d'après la stratégie de l'Évolution énergétique, par exemple l'augmentation de la fréquence des transports en commun et les outils de gestion de la demande et de tarification des transports (dont les frais de stationnement des voitures, la tarification des encombrements et les zones dévotourisées). Les hypothèses adoptées dans la transition avec les véhicules électriques d'après le modèle de l'Évolution énergétique entreront également en ligne de compte dans les scénarios portant sur les réseaux.

En outre, le Plan des infrastructures du PDT prévoira une analyse de l'abordabilité inspirée du Plan financier à long terme de la Ville. Cette analyse tiendra compte du coût du carbone selon la structure-cadre fédérale pour la tarification du carbone et cernera les besoins en nouvelles sources de financement



des infrastructures des transports durables. Il sera également tenu compte, dans la mesure où cette information est disponible, des coûts sociétaux engagés si on n'atteint pas les cibles de la réduction des émissions de GES.

ACTION 1-1A

Dans le cadre du Plan des infrastructures du PDT, élaborer un ou plusieurs scénarios de planification permettant d'atteindre les cibles d'Ottawa dans la réduction des émissions de GES pour le basculement des parts modales et recenser les coûts, les avantages et les liens d'interdépendance correspondants, en tenant compte de l'abordabilité, des sources de financement et de la viabilité de la mise en œuvre.

Politique 1-2 Maîtriser les risques d'inondation et gérer les eaux pluviales

Les projections sur les changements climatiques locaux laissent entendre que le risque des « inondations riveraines » le long des cours d'eau et des ruisseaux est appelé à augmenter. La Ville a noué des partenariats avec les offices de protection de la nature de la localité pour générer la cartographie des plaines inondables pour les inondations provoquées par les changements climatiques dans de nombreux cours d'eau. Elle continuera de travailler en collaboration avec les offices de protection de la nature et d'autres organisations partenaires régionales afin d'évaluer et de maîtriser les risques d'inondations riveraines et d'expertiser les risques produits par l'érosion, les glissements de terrain et les autres catastrophes naturelles qui pourraient avoir des incidences sur les infrastructures de transport. Le Plan des infrastructures du PDT tiendra compte de la cartographie des plaines inondables dans le cadre des changements climatiques et permettra d'éviter de planifier de nouvelles infrastructures de transport dans les plaines inondables. Le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial sont chargés d'évaluer et de maîtriser les risques des infrastructures fédérales et provinciales, dont les ponts interprovinciaux, le réseau de sentiers de la Commission de la capitale nationale et les autoroutes de la série 400.

Les changements climatiques augmentent aussi les risques d'« inondations continentales » qui se produisent quand les pluies abondantes débordent les réseaux d'égout. La Ville tâchera de miser dans toute la mesure du possible sur les projets de transport pour répondre aux inquiétudes dans la gestion des eaux pluviales. La définition du périmètre des projets devrait permettre d'évaluer les besoins dans la gestion des eaux pluviales, en tenant compte des précipitations projetées, pour que les modèles de conception tiennent compte des mesures voulues. Il se pourrait qu'on doive intégrer des fonctions de gestion des eaux pluviales selon le principe de l'aménagement de moindre impact (AMI) pour atteindre les objectifs de la gestion des eaux pluviales; l'élaboration d'avant projets et la cartographie des lieux prioritaires pour les fonctions de l'AMI dans geoOttawa permettront à la Ville d'appliquer avec efficience et efficacité les principes de l'AMI. L'AMI favorise le bilan hydrique, la qualité de l'eau et la maîtrise de l'érosion, tout en contribuant à la qualité de l'environnement piétonnier (Pièce 9), à l'aménagement de l'espace, à des rues saines et à la séparation des piétons et des cyclistes par rapport à la circulation automobile.



Pour les grands projets de transport, par exemple ceux qui sont soumis à des évaluations environnementales, il est absolument essentiel d'évaluer dès le début de la conception les problèmes de drainage pertinents et de s'assurer que les projets sont au moins « inondationnellement neutres » — c'est à dire qu'ils n'augmentent pas le risque d'inondations riveraines ou continentales.



Éviter de planifier les nouvelles infrastructures majeures des transports dans les plaines inondables.

ACTION 1-2A

Évaluer les besoins dans la gestion des eaux pluviales dans le cadre de la définition du périmètre des projets de transport afin de cerner et de faire fructifier les possibilités de concertation.

ACTION 1-2B

Mettre au point des lignes de conduite techniques avec les avant projets pour intégrer les fonctions de l'AMI dans l'emprise et spécifier les contextes des projets de transport dans lesquels ces fonctions devraient s'appliquer.



Politique 1-3 Maîtriser les effets de la chaleur extrême sur les usagers du réseau transport

Du point de vue du transport, les usagers qui se déplacent à pied, à vélo et dans les transports en commun risquent plus d'être pénalisés par le changement climatique. En raison des dérèglements du climat, les jours de chaleur extrême (quand la température est égale ou supérieure à 30 degrés Celsius) devraient se multiplier par quatre d'ici 2050, pour atteindre 43 jours par an. L'impact des jours de chaleur extrême est exacerbé par l'« effet d'îlot thermique urbain », selon lequel les bâtiments, les terrains de stationnement, les routes et les autres surfaces sombres dans les zones bâties deviennent plus chauds que les zones voisines qui ont plus d'espaces verts et de plans d'eau. Si les températures élevées constituent des risques pour la santé de tous et de toutes, certains usagers sont plus vulnérables; il s'agit entre autres des jeunes enfants, des personnes âgées, des personnes à revenu faible, de celles qui ont déjà des problèmes de santé et de celles qui n'ont pas vraiment accès à la climatisation.

Dans les environnements urbains, les documents de recherche nous apprennent que l'augmentation du couvert forestier et de l'infrastructure d'ombrage « bâtie » permettent de réduire les risques liés à la chaleur. À terme, toutes les nouvelles infrastructures de transport entièrement reconstruites devraient prévoir des arbres créant de l'ombrage et d'autres infrastructures d'ombre. Les projets de réfection des routes permettront généralement de préserver l'emprise existante; dans certains contextes soumis à de fortes contraintes, il se pourrait que planter des arbres ne soit pas viable. D'après le Plan officiel, il faut prévoir de l'ombre dans la conception des arrêts d'autobus et des stations de transport en commun dans toute la mesure du possible. Les mesures d'ombrage et de résilience entreront aussi en ligne de compte dans l'aménagement des nouveaux terrains de stationnement municipaux et privés conformément à l'action 5 4D. La Ville actualisera les principales lignes de conduite et normes sur la conception, par exemple dans les sections transversales des routes, afin de créer de l'espace pour le couvert forestier dans les modèles de conception des rues.⁵ La Ville encouragera également à planter des arbres dans le cadre des projets de rénovation dans tous les cas où l'espace et le périmètre le permettent, par exemple dans le prolongement des bordures de rue dans les rues locales pour modérer la circulation.⁶

La Ville lancera aussi une nouvelle initiative pour ajouter des arbres et des infrastructures d'ombre le long des couloirs absolument prioritaires existants en reprenant les exemples des « voies d'ombrage des quartiers » dans d'autres villes. On sélectionnera les couloirs prioritaires en fonction de la vulnérabilité, en donnant la priorité aux secteurs qui réunissent les caractéristiques suivantes : le faible couvert forestier existant, l'effet d'îlot thermique urbain élevé, les fortes concentrations de population vulnérable⁷, ainsi que les parcours importants pour les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun. La facilité de la mise en œuvre sera elle aussi une considération importante, en plus d'une étude préalable,

⁵ Le document publié en 2019 par la Ville d'Ottawa sous le titre [Conception des rues collectrices de quartier](#) fait état de la largeur des banquettes qui permettent de planter des arbres urbains.

⁶ Les arbres permettent aussi de réduire la vitesse automobile en constituant des obstacles visuels sur le bord de la chaussée — autrement dit, en donnant l'impression que la chaussée est plus étroite. Lorsqu'on plante des arbres ou qu'on ajoute des infrastructures d'ombrage, il faut préserver des lignes de mire claires aux intersections.

⁷ L'appendice A fait état des quartiers prioritaires du PDT à l'échelle des secteurs de recensement réunissant une forte concentration de résidents socialement et économiquement vulnérables. Toutefois, pour permettre de définir les voies d'ombrage, on pourra faire appel, s'il y a lieu, à des données démographiques plus précises.



pour s’assurer que le volume des sols permettra aux arbres de survivre. Une nouvelle initiative de « voies d’ombrage » viendrait étoffer les programmes existants, consacrés à augmenter le couvert forestier d’Ottawa. Pour promouvoir les travaux interdisciplinaires visant à maîtriser les effets de la chaleur extrême, les données sur la cartographie thermique de tout le territoire de la Ville seront transposées dans geoOttawa et dans Données ouvertes Ottawa.



La préservation des arbres matures existants dans l’emprise municipale continue de représenter une priorité absolue. Dans les projets de réaménagement et de réfection, la Ville continuera de se pencher sur différentes options de conception et d’appliquer les techniques spécialisées de la construction afin de protéger les arbres existants. Le *Règlement sur la protection des arbres* fait état des impératifs d’indemnisation pour les arbres de la Ville qui ne peuvent pas être préservés.

La Ville continuera aussi de se pencher sur d’autres efforts interdisciplinaires pour maîtriser les effets de la chaleur extrême sur les usagers du réseau de transport, par exemple en en faisant appel à des buvettes ou à des stations de rafraîchissement saisonnières grâce à des bornes fontaines.

ACTION 1-3A

Mettre à jour les lignes de conduite et les normes de conception pour intégrer les arbres créant de l’ombre dans les infrastructures de transport nouvelles et reconstruites.

ACTION 1-3B

Aménager des zones d’ombre le long des couloirs prioritaires en faisant appel à la cartographie des îlots thermiques urbains, du couvert forestier et de l’équité pour éclairer la priorisation des ressources.

ACTION 1-3C

Ajouter les données sur la cartographie thermique dans geoOttawa et dans Données ouvertes Ottawa.

Politique 1-4 Veiller à ce que l’entretien et l’exploitation résistent aux conditions climatiques projetées

L’évolution des conditions climatiques obligera à apporter des mises au point aux moyens grâce auxquels la Ville assure l’entretien de sa voirie — surtout pendant les mois de l’hiver — pour s’assurer que le réseau de transport fonctionne sécuritairement pour toutes et pour tous. Par exemple, en raison de



l'augmentation des cycles de gel dégel en hiver et des épisodes de pluies verglaçantes, l'on s'attend à ce que les conditions glaciales soient plus fréquentes. Ces conditions constituent d'importantes difficultés pour ceux et celles qui se déplacent à pied, à vélo et dans les transports en commun; les personnes âgées et les personnes qui ont des problèmes de mobilité sont particulièrement vulnérables. Les cycles de gel dégel de l'hiver peuvent aussi endommager les surfaces asphaltées, ce qui crée des risques pour les usagers du réseau de transport et ce qui oblige à faire plus d'entretien au printemps. L'on s'attend à ce que l'augmentation des besoins en entretien durant l'hiver et au printemps se répercute sur les budgets de fonctionnement de la Ville.

En raison des changements climatiques, les épisodes météorologiques extrêmes plus fréquents comme les tornades, les forts vents ou la pluie verglaçante augmenteront le risque de pannes de courant prolongées. Bien que les services de transports de la Ville soient équipés pour affronter les pannes de courant isolées, la gravité et la durée de ces pannes pourraient se répercuter sur le fonctionnement des véhicules électriques. La Ville travaillera en collaboration avec les fournisseurs de services publics d'électricité pour assurer la fiabilité de l'alimentation électrique des services de transport et des parcs automobiles essentiels, de même que pour établir un plan pour des stratégies d'électrification de repli dans les cas nécessaires.

La Stratégie de la résilience climatique (en cours de rédaction) et les autres documents-cadres feront état des prochaines étapes à franchir pour s'assurer que les programmes d'exploitation et d'entretien de la Ville résistent aux dérèglements climatiques d'Ottawa.

Politique 1-5 Appliquer le « point de vue du changement climatique » dans la planification, la conception et la réalisation des projets de transport

La Ville réalise chaque année de nombreux projets de transport, dont la portée et l'envergure varient. Dans un certain nombre de ces projets, les décisions à prendre dans la planification, la conception et la construction ont des incidences dans la lutte contre les changements climatiques. Appliquer le « point de vue du changement climatique » dans ces projets permettra de s'assurer que l'on tient expressément compte de la maîtrise des dérèglements climatiques et de l'adaptation aux changements climatiques, ce qui cadre avec les récentes exigences du gouvernement fédéral, qui veut que les projets qu'on lui demande de financer soient accompagnés d'une évaluation des changements climatiques.

Les études de l'évaluation environnementale (EE) pour les projets de transport continueront de permettre d'évaluer les incidences des solutions de rechange du point de vue de l'adaptation climatique et de la maîtrise des dérèglements climatiques, afin de minorer les répercussions environnementales et d'accroître la résilience. Il faudra entre autres faire plus massivement appel aux indicateurs qualitatifs ou quantitatifs en ce qui a trait aux émissions de GES, à l'impact sur les puits de carbone, ainsi qu'à la couverture des zones d'ombrage et des surfaces perméables. Il faudra aussi tenir compte, dans les évaluations environnementales, de l'importance des services écosystémiques (dont la qualité de l'air, la gestion des eaux pluviales, la réglementation climatique et la biodiversité). De même, il faudrait se pencher sur ces facteurs climatiques et environnementaux de concert avec d'autres projets de transport



qui consistent à comparer différentes sections transversales, notamment en mettant au point des indicateurs quantitatifs dans les cas où ils sont viables.⁸

La Ville entend aussi surveiller et adopter les pratiques émergentes pour l'étude et la réalisation des infrastructures de transport qui promeuvent la maîtrise des dérèglements climatiques et d'adaptation climatique. Du point de vue de l'étude, les infrastructures de tous les modes de transport doivent tenir compte de la résistance à la chaleur extrême, aux cycles de gel dégel, aux risques d'inondation et aux autres risques liés au climat. Par exemple, les abribus, les quais de train et les promenades doivent être pensés pour pouvoir être résilients et confortables dans les conditions climatiques projetées, si le financement le permet, tout en assurant la sécurité, l'accessibilité, la sûreté et l'efficacité des opérations de transport en commun. Du point de vue de la réalisation, la Ville continuera de se pencher sur les règles de l'art afin de réduire les émissions de GES pendant le cycle de la durée utile (soit le carbone intrinsèque⁹) produites par les matériaux et les méthodes de construction. La Ville reverra les normes et les lignes de conduite associées émanant des organisations provinciales, nationales et internationales à mesure qu'elles sont publiées.¹⁰ Les coûts du cycle de la durée utile et les autres incidences de la gestion des actifs seront des considérations importantes dans l'examen et l'adoption des nouvelles approches pour l'étude et la réalisation des infrastructures de transport.

ACTION 1-5A

Affiner les critères d'évaluation et les indicateurs pour mieux évaluer les incidences, sur la maîtrise des dérèglements climatiques et l'adaptation climatique, des différents modèles de conception des projets, en plus de tenir compte de la santé et de l'importance socio-économique des services écosystémiques.

ACTION 1-5B

Se pencher sur les règles de l'art pour l'étude et la construction des infrastructures en priorisant le climat, dont les méthodes de réduction des émissions de GES (carbone intrinsèque) produites pendant le cycle de la durée utile par les travaux de construction, et bâtir des infrastructures résilientes.

Politique 1-6 Continuer d'assurer la transition avec les technologies des véhicules propres

L'Évolution énergétique, soit la Stratégie de la collectivité d'Ottawa pour la transition énergétique, prévoit l'accélération dans l'adoption de la technologie des véhicules propres. D'après la modélisation de l'Évolution énergétique, pour atteindre les cibles dans la réduction des émissions de GES, il faut électrifier,

⁸ Par exemple, un mètre carré de végétation peut produire des bienfaits environnementaux quantifiables par rapport à un mètre carré d'asphalte, en plus d'apporter à la Ville des économies de coûts quantifiables pour le cycle de la durée utile.

⁹ Le carbone intrinsèque est constitué de l'ensemble des émissions de GES associées à la construction, y compris celles qui sont produites par l'extraction, le transport, la fabrication et l'installation des matériaux, ainsi que des émissions opérationnelles et en fin de cycle associées à ces matériaux.

¹⁰ Par exemple, le Conseil du Trésor du Canada est en train de mettre au point des normes pour la construction écologique, pendant que le Conseil national de recherches du Canada élabore des lignes de conduite sur la construction d'infrastructures qui résisteront aux conditions climatiques projetées.



d'ici 2030, 90 % des véhicules neufs achetés par les résidents et les entreprises d'Ottawa; ce chiffre doit augmenter et s'établir à 100 % des ventes d'ici 2040. En outre, le parc automobile de la Ville devra réduire ses émissions polluantes de 60 % d'ici 2030 et de 100 % d'ici 2040.

On mène déjà la transition du parc de véhicules de transport en commun et de voitures de la Ville qui sont mus par les combustibles fossiles pour les convertir à des solutions plus vertes. Les délais de conversion de l'intégralité du parc d'autobus de la Ville sont indiqués dans le rapport de juin 2021 destiné à la Commission du transport en commun et au Conseil municipal et portant sur les autobus à émission zéro pour OC Transpo. La Ville met actuellement au point une stratégie à long terme pour le verdissement du parc automobile. Toutefois, on n'a pas encore établi le financement des phases ultérieures de la transition du parc d'autobus, et la conversion de la Ligne 2 de l'O-Train à la technologie sans émissions n'est toujours pas financée elle non plus. Les plans d'électrification du reste du parc de véhicules de la Ville se situent également aux premières étapes de l'élaboration, et il faudra apporter d'autres changements au financement pour mener cette transition.



Dans la collectivité, tous les ordres de gouvernement, le secteur privé et les groupes communautaires ont un rôle à jouer dans la généralisation des véhicules électriques parmi les résidents et les entreprises d'Ottawa. Conformément aux directives du Plan officiel, la Ville mettra au point un nouveau Règlement de zonage qui tiendra compte des besoins en infrastructures pour les bornes de recharge des véhicules électriques dans les places de stationnement, dans les cas où ces places sont aménagées. La Stratégie d'électrification des véhicules personnels de la Ville (qu'on est en train de mettre au point) portera sur l'aménagement de bornes de recharge des véhicules électriques le long des rues (dans l'emprise publique) dans les secteurs dans lesquels les niveaux de densité urbaine sont élevés, les logements locatifs sont nombreux, et les places de stationnement sur rue et hors rue sont limitées. Cette stratégie permettra de recenser les sites prioritaires pour les bornes de recharge des véhicules électriques, ce qui permettra de



prévoir l'espace de l'emprise au moment des travaux de réfection des routes ou de la réalisation d'autres ouvrages civils. La croissance du réseau des bornes de recharge des véhicules électriques oblige aussi à prévoir différentes options pour les véhicules électriques particuliers en cas de pannes d'électricité.

ACTION 1-6A

Convertir les parcs automobiles municipaux à des technologies de propulsion plus propres, en suivant les lignes de conduite du Plan vert du parc de véhicules municipaux, du rapport Autobus à émission zéro pour OC Transpo et de la stratégie de l'Évolution énergétique et établir le financement à consacrer à la réalisation de ces conversions.

ACTION 1-6B

Recenser les sites absolument prioritaires pour l'aménagement des bornes de recharge des véhicules électriques sur les rues de la Ville et miser sur la construction pour aménager dans l'emprise des places pour les infrastructures des bornes de recharge.

ACTION 1-6C

Mettre à jour le *Règlement de zonage* afin de définir les besoins relatifs aux infrastructures des bornes de recharge des véhicules électriques dans les nouveaux projets d'aménagement.

Politique 1-7 Minorer les effets sur le territoire, l'eau, l'air, la faune et la végétation

Les écosystèmes sains sont les pierres d'assise de nos collectivités. Ils purifient l'eau, pollinisent les récoltes, assainissent l'eau potable, séquestrent le carbone et accomplissent les tâches vitales beaucoup plus nombreuses. Les infrastructures et les services de transport devraient avoir pour objectif de minorer les incidences négatives sur l'environnement naturel et de soutenir les écosystèmes d'Ottawa. Pour atteindre ces objectifs, la Ville continuera de nouer des partenariats avec les offices de protection de la nature et les organismes de réglementation afin d'appliquer les règles de l'art de la planification, de la conception et de la construction, par exemple les fonctions de gestion des eaux pluviales dans les travaux d'aménagement de moindre impact (AMI), la végétation et les arbres du couvert forestier dans la conception des routes.

En se penchant sur la santé des écosystèmes dans tout le territoire de la Ville, il faut porter une attention particulière à la Ceinture de verdure de la capitale du Canada. Cette ceinture de 20 000 hectares est constituée de fermes, de forêts, de milieux humides et d'autres espaces verts; il s'agit de la zone la plus écodiverse de l'Est de l'Ontario et de la plus grande Ceinture de verdure publique dans le monde. Les activités agricoles qui se déroulent dans la Ceinture de verdure apportent aussi des sources d'alimentation locales durables et contribuent à la sécurité alimentaire de la région. Les projets de transport qui se déroulent non loin de cette zone ou dans cette ceinture doivent donc tenir attentivement compte des répercussions potentielles sur ces systèmes.



Dans le cadre de l'élaboration du Plan des infrastructures, la Ville se penchera sur des solutions de rechange pour augmenter la capacité routière dans la Ceinture de verdure dans la mesure où il est pratique de le faire; l'aménagement des réseaux visera à répondre à la demande dans les déplacements en faisant appel aux transports en commun et au transport actif. Dans les cas où il faut aménager de nouvelles infrastructures de transport ou agrandir des infrastructures de transport dans la Ceinture de verdure ou à proximité, il se peut qu'on ait des occasions d'améliorer la conception pour maîtriser les répercussions environnementales potentielles. Des aménagements comme les passages fauniques permettent d'accroître

la connectivité des écosystèmes et de réduire les dangers pour la faune. La conception en fonction du contexte en tenant compte des besoins des véhicules agricoles et du matériel agricole en général permet aussi de promouvoir les systèmes alimentaires locaux. La Ville veillera aussi à ce que la planification, l'étude et la réalisation des infrastructures de transport permettent de minorer les incidences négatives sur le paysage existant et les inconvénients pour ce paysage, y compris, sans s'y limiter, les impacts causés par l'intrusion de la lumière, le bruit et le sel de voirie.

Dans le souci de protéger les écosystèmes importants sur tout le territoire de la Ville, on s'abstiendra, dans le Plan des infrastructures, de prévoir de nouvelles routes traversant les milieux humides d'importance provinciale. Dans l'évaluation des projets, on tiendra compte des incidences de tous les grands projets de transport proposés sur les réseaux du patrimoine naturel de la Ville. Dans les cas où l'on constate qu'il faut élargir les routes ou réaliser d'importants projets de transport dans les infrastructures du patrimoine naturel, il faudra apporter des améliorations à la conception, par exemple dans les passages fauniques.

Pour étayer le Plan des infrastructures, on mènera une étude des effets cumulatifs de concert avec la CCN afin d'évaluer les effets des grands projets de transport dans la Ceinture de verdure. Cette initiative permettra de s'assurer que les activités de conservation et de gestion de la Ceinture de verdure ne sont pas pénalisées et que les incidences sur le transport sont minorées ou maîtrisées dans toute la mesure du possible, tout en préservant les impératifs fonctionnels des infrastructures de transport. Les grands projets de transport qui ont des incidences considérables sur la Ceinture de verdure ne devraient normalement pas être réalisés avant la fin de l'étude des effets cumulatifs, et le Plan des infrastructures pourra être révisé d'après les résultats.

En outre, le Plan officiel prévoit l'évaluation des emprises routières de faible volume ou non ouvertes dans la Ceinture de verdure pour éventuellement les fermer en permanence afin de rétablir la contiguïté



écologique. Dans le cadre de cet examen, on évaluera aussi les possibilités de fermer les emprises routières dans les zones naturelles et les zones de liaison de la Ville (annexe C11).



Éviter de construire de nouvelles routes traversant les milieux humides d'importance provinciale.

ACTION 1-7A

Élaborer des lignes de conduite pour la conception des grands projets de transport dans la Ceinture de verdure et dans les zones naturelles ou dans les environs immédiats afin de réduire les répercussions environnementales potentielles et de respecter les qualités environnementales, panoramiques, agricoles et patrimoniales de ces zones.

ACTION 1-7B

Mener une étude des effets cumulatifs en collaboration avec la CCN afin d'évaluer les répercussions des projets de transport approuvés et recensés dans le Plan des infrastructures pour la Ceinture de verdure de la capitale du Canada.

ACTION 1-7C

Évaluer les emprises routières de faible volume ou non ouvertes dans la Ceinture de verdure, dans les zones naturelles et dans les zones de liaison pour savoir si on peut les fermer en permanence.

Politique 1-8 Prôner l'intervention du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial dans la lutte contre le changement climatique

Les politiques, les règlements et les mécanismes de financement du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial sont essentiels pour étayer l'intervention de la Ville dans le cadre de l'urgence climatique. Par exemple, la stratégie de l'Évolution énergétique prévoit des investissements spectaculaires dans le transport durable, même si on ne connaît pas encore les sources de financement. Il faudra faire appel à de nouvelles sources de financement, dont l'aide financière des ordres supérieurs de gouvernement, pour permettre à la Ville d'atteindre ses objectifs dans la lutte contre le changement climatique. Il se pourrait aussi qu'on doive apporter des changements à la réglementation pour promouvoir les politiques et les actions de la stratégie de l'Évolution énergétique et de la Stratégie de la résilience climatique. Le gouvernement fédéral exige que tous les nouveaux véhicules légers vendus au Canada soient non polluants d'ici 2035; il se peut qu'on doive aussi adopter des mesures complémentaires pour promouvoir cette cible. La Ville continuera de se consacrer à la recherche de l'aide financière et à la promotion de lois habilitantes et de partenariats avec les autres ordres de gouvernement pour lutter contre les changements climatiques. La Ville travaillera aussi de concert avec les autres ordres de gouvernement pour s'assurer qu'à Ottawa, les infrastructures de transport appartenant au gouvernement provincial et au gouvernement fédéral résistent aux conditions climatiques projetées.



Thème 2 : Créer un réseau de transport plus sain et plus équitable

APERÇU DES POLITIQUES

Politique 2-1	Adopter le point de vue de l'équité dans la planification des transports en commun et des transports en général
Politique 2-2	Promouvoir la vigueur des collectivités grâce à la planification des transports
Politique 2-3	Concevoir les rues pour tous et pour toutes, dont les groupes méritant l'équité
Politique 2-4	Accélérer les investissements qui apportent des bienfaits aux quartiers prioritaires
Politique 2-5	Continuer de promouvoir le logement abordable non loin des stations de transport en commun et sur les circuits d'autobus fréquemment servis

La santé et l'équité sont des principes essentiels du Plan officiel et des considérations importantes dans la planification du transport. Pour certains, le transport peut constituer un obstacle quand il s'agit de décrocher et de garder des emplois, d'avoir accès aux soins de santé et aux services sociaux, d'aller dans les épiceries ou les supermarchés ou de participer aux activités communautaires. On dit qu'il y a « pauvreté dans la mobilité » lorsqu'on n'a pas accès à une voiture, que les options de transport en commun sont médiocres ou que les infrastructures piétonnables et cyclables sont inférieures aux normes, ce qui aggrave d'autres formes d'inconvénients sociaux et économiques (par exemple le chômage ou les revenus faibles, l'invalidité ou un mauvais état de santé). Un réseau de transport équitable permet à chacun d'avoir accès aux destinations auxquelles il doit se rendre et aide à triompher des obstacles systémiques qui nuisent à la participation sociale et économique.

Les politiques du PDT visent à améliorer l'accès pour ceux qui doivent surmonter des obstacles liés au transport. Selon l'[Optique de l'équité et de l'inclusion](#) de la Ville, il s'agit entre autres de se pencher sur les besoins en mobilité et sur les contraintes des femmes, des enfants, des personnes âgées, des personnes en situation de handicap, de celles qui vivent dans la pauvreté, des peuples autochtones, des membres des communautés racisées, ainsi que des autres groupes méritant l'équité. Par exemple, à Ottawa, l'Enquête sur les déplacements origine-destination de 2011 nous a appris que les femmes sont moins susceptibles de conduire des voitures que les hommes et qu'il est plus probable qu'elles fassent appel aux transports en commun et qu'elles se déplacent à pied. Les femmes sont en outre plus appelées que les hommes à se déplacer hors des périodes de pointe, surtout lorsqu'elles prennent les transports en commun. Dans une autre étude canadienne, on a constaté que les femmes ont plus souvent des habitudes de déplacements compliquées — elles doivent déposer les enfants à l'école sur le chemin qui les conduit au travail ou passer prendre des produits d'épicerie en rentrant chez elles — et il est plus probable



qu'elles se déplacent dans les transports en commun¹¹. Il est moins probable que les femmes et les enfants se déplacent à vélo dans les infrastructures qui ne sont pas séparées de la circulation automobile.¹² Les personnes en situation de handicap continuent d'affronter de nombreux obstacles en se déplaçant dans l'environnement bâti.

Les obstacles liés aux transports sont amplifiés quand on adopte, dans les transports, le point de vue intersectionnel¹³; par exemple, une nouvelle immigrante peut affronter plus d'obstacles dans sa mobilité lorsqu'il s'agit d'avoir accès à des destinations pour répondre aux besoins du quotidien — et peut aussi être davantage pénalisée lorsque les destinations sont peu accessibles. Lorsqu'il est sécuritaire et pratique, pour tous les groupes d'âge et les personnes venues de tous les horizons de se déplacer en faisant appel à des modes de transport durable, il se produit un effet d'entraînement sur de nombreux indicateurs de la santé et du bien-être, et le transport durable permet de réduire les disparités pour les groupes méritant l'équité.

Dans la foulée du Plan officiel, le PDT insiste sur les « quartiers prioritaires »¹⁴, qui regroupent de fortes concentrations de résidents socialement et économiquement vulnérables et qui peuvent affronter des obstacles liés au transport et la « pauvreté dans la mobilité ». Dans d'autres villes, les travaux de recherche nous apprennent que ces quartiers ont souvent une part démesurée des incidences négatives du transport (par exemple le bruit et la pollution atmosphérique) et doivent composer avec une qualité inférieure d'infrastructures et de services de transport (comme l'absence d'ombre, les conditions contraires à la sécurité dans les déplacements à pied et à vélo, les plus grands taux de collision et la moins grande fréquence des services de transport en commun). En outre, les ménages à faibles revenus sont moins susceptibles d'être propriétaires de voiture que les autres ménages¹⁵, et il est donc moins probable qu'ils profitent des projets de transport priorisant les déplacements à l'aide de voitures particulières. Les politiques du PDT permettent de s'assurer que les investissements font rejaillir des bienfaits sur les quartiers prioritaires, pour qu'ils puissent profiter des améliorations du transport sans supporter une part démesurée des coûts des décisions de transport.

L'accessibilité des personnes en situation de handicap est une grande priorité des travaux que consacre la Ville à l'équité; les politiques et les actions associées font partie du thème 6 (Maximiser la piétonnabilité) et du thème 8 (Étoffer et améliorer les transports en commun). Les résidents des zones rurales risquent

¹¹ Comprendre les besoins des femmes en transport en commun au Canada et y répondre, Conseil de recherches en sciences humaines, Grisé et coll., janvier 2022.

¹² Aldred, R., Elliott, B., Woodcock, J. et coll. (2017), Cycling provision separated from motor traffic: a systematic review exploring whether stated preferences vary by gender and age, Transport Reviews, volume 37 (1) : 29-55.

¹³ Comme l'explique la [Stratégie sur la condition féminine et l'équité des genres](#) d'Ottawa, l'intersectionnalité est le moyen grâce auquel l'existence est modelée par la multiplicité et le chevauchement des identités et des situations sociales, qui peuvent ensemble donner lieu à une expérience unique et distincte pour des personnes ou des groupes ([Ontario, 2020](#)).

¹⁴ Cf. l'appendice A : Les quartiers prioritaires du point de vue de l'équité du PDT; les quartiers ont été définis d'après l'[Indice de l'équité des quartiers d'Ottawa](#).

¹⁵ Elnaz Yousefzadeh Barri, Steven Farber, Anna Kramer, Hadi Jahanshahi, Jeff Allen et Eda Beyazit, Can transit investments in low-income neighbourhoods increase transit use? Exploring the nexus of income, car-ownership, and transit accessibility in Toronto, Transportation Research, Part D : Transport and Environment, 2021.



aussi d’être en proie à des types spécifiques d’obstacles liés au transport. Les difficultés du transport rural et les politiques-cadres à cet égard font l’objet de la politique 5-4.



Politique 2-1 Adopter le point de vue de l’équité dans la planification des transports en commun et des transports en général

Il est essentiel de connaître les obstacles liés au transport pour pouvoir les surmonter. Or, il est moins probable que les membres de nombreux groupes méritant l’équité participent à des processus traditionnels de consultation et qu’ils communiquent avec la Ville s’ils ont des plaintes à exprimer.¹⁶ La Ville mettra au point ses processus de consultation publique relativement au transport afin d’accroître l’importance consacrée aux quartiers prioritaires du PDT et aux groupes méritant l’équité, notamment la collaboration avec les partenaires communautaires qui interviennent auprès de ces groupes. Ces processus pourraient prendre la forme d’une trousse d’outils pour la consultation du public, ainsi qu’à des options faciles à mettre en œuvre pour optimiser la consultation portant sur les projets et les initiatives de transport.

La Ville optimisera aussi la collecte et l’analyse des données liées à l’équité dans le transport, en misant sur les sources de données existantes dans la mesure du possible. Par exemple, les données réunies pendant la pandémie sur l’achalandage des transports en commun permettent à la Ville de mieux connaître les habitudes dans les déplacements des travailleurs essentiels et dans les collectivités dans lesquels les résidents sont le plus tributaires des services de transports en commun. On peut prendre connaissance des données sur les collisions pour les tendances à dépister dans les quartiers prioritaires. La désagrégation des données selon les facteurs de l’équité comme le genre et l’âge permet de s’assurer que l’on tient compte des besoins et de l’expérience de différents groupes.

Continuer de surveiller et d’analyser ces différences permettra à la Ville de planifier et de réaliser des infrastructures, des services et des activités d’entretien équitables. Il se peut aussi qu’on doive adopter de nouveaux indicateurs afin de mieux mesurer l’accessibilité des destinations essentielles selon le mode de

¹⁶ Ville de Toronto (2021), Equity & Climate Change in Municipal Decision-Making: Transportation Equity in Toronto, exposé présenté au Clean Air Council, le 13 avril 2021.



déplacement, pour améliorer l’accessibilité des quartiers prioritaires et des groupes méritant l’équité. Par exemple, il est important, pour certains membres des groupes méritant l’équité, d’avoir accès à leurs destinations hors des heures de pointe dans les transports en commun. Les indicateurs de l’équité utilisés pour l’évaluation des projets et des réseaux dans le Plan des infrastructures du PDT permettront de créer une structure-cadre pour l’évaluation et la surveillance de l’équité dans les transports à terme.

L’abordabilité des transports en commun et la fréquence des services sont aussi des motifs d’inquiétude essentiels pour l’équité. À Ottawa, il existe différents programmes de rabais sur les tarifs de transport en commun pour de nombreux groupes d’usagers en fonction de l’âge, des moyens, des revenus et d’autres facteurs. Les programmes de laissez-passer communautaires et de l’EquiPass permettent d’offrir des rabais d’environ 50 % aux bénéficiaires du programme ontarien de soutien aux personnes handicapées et aux personnes admissibles dont le revenu se situe en deçà du seuil fédéral des revenus faibles. On offre aussi des rabais sur les laissez-passer mensuels et sur les tarifs pour passage unique aux personnes âgées, aux enfants et aux jeunes. Toutefois, le coût des transports en commun pourrait toujours constituer un obstacle pour certaines personnes. Dans le cadre du prochain examen de la politique sur la tarification des transports en commun (cf. la politique 8-2), la Ville reverra les réductions de tarifs pour les groupes méritant l’équité avec l’objectif qui consiste à réduire les obstacles liés au transport dans la participation sociale et économique.

La fréquence des transports en commun est très importante pour les résidents qui empruntent les transports en commun dans la plupart de leurs déplacements hebdomadaires, surtout dans les cas où ces déplacements se déroulent hors des heures de pointe ou obligent à faire des correspondances entre des trajets. Il se peut donc qu’il soit opportun d’augmenter les services de transport en commun dans certains secteurs dans lesquels l’achalandage ne le justifie pas, mais dans lesquels il est important de le faire du point de vue de l’équité et de l’inclusion. Cette question entrera en ligne de compte dans la mise à jour des politiques et des lignes de conduite sur la planification des services de transport en commun (cf. la politique 8-2). À terme, la Ville continuera de procéder à des examens de l’équité et de l’inclusion dans les changements qu’elle prévoit d’apporter aux services de transport en commune.

ACTION 2-1A

Affiner les processus de consultation publique relativement au transport afin de rehausser la participation des résidents des quartiers prioritaires et des groupes méritant l’équité selon le PDT.

ACTION 2-1B

Miser sur les indicateurs de l’équité actuellement mis au point dans le cadre de l’établissement du PDT afin de créer une structure-cadre pour évaluer et surveiller l’équité dans le transport.

Politique 2-2 Promouvoir la vigueur des collectivités grâce à la planification des transports

Le Plan officiel de la Ville permet de constater qu’Ottawa est aux prises, dans le domaine de la santé publique, avec des difficultés qui sont intimement liées à l’implantation physique des collectivités.



L'environnement bâti vient modeler les décisions que prennent les ménages dans le choix des moyens grâce auxquels leurs enfants se rendent à l'école, des lieux où ils se rendent pour faire leur épicerie et des moyens de navettage, ainsi que la façon dont ils interagissent avec leurs voisins, entre autres. Ces décisions ont ensuite des répercussions sur la santé et la résilience individuelles et collectives en influant sur les taux de participation à des activités physiques, les régimes alimentaires, la santé mentale, la pollution atmosphérique, les taux de collision et les autres facteurs de risque pour la santé. Il est essentiel qu'à l'heure où Ottawa ambitionne de devenir la ville de taille moyenne où il fait le mieux vivre en Amérique du Nord, son réseau de transport soit pensé pour favoriser la santé et le bien-être.

L'un des principaux moyens grâce auxquels le réseau de transport peut promouvoir la réalisation des objectifs dans le domaine de la santé publique consiste à encourager le transport actif comme forme d'activité physique. Les maladies chroniques comme le cancer, les maladies cardiaques et les diabètes sont les causes dominantes de décès à Ottawa, et il faut s'attendre à ce que cette tendance s'accroisse avec le vieillissement de la population. On sait que l'inactivité physique est un facteur important de ces maladies : plus du tiers des adultes d'Ottawa et 78 % des étudiants de la 7^e à la 12^e année n'atteignent pas les niveaux journaliers recommandés d'activité physique.¹⁷ Ces chiffres mettent en lumière l'importance d'aménager les quartiers du quart d'heure, dans les cas où les modes actifs sont sécuritaires et pratiques.

L'environnement bâti joue aussi un rôle dans la santé mentale. Les difficultés comme l'isolement social et la solitude sont de vifs motifs d'inquiétude, d'autant plus que nous continuons de gérer les effets de la pandémie de COVID-19. La conception des rues permet de promouvoir la santé mentale et sociale, puisque les rues constituent des lieux importants pour socialiser. Par exemple, des études ont permis de constater que les résidents des rues dont l'achalandage automobile est léger ont trois fois plus d'amis et deux fois plus de connaissances que les résidents des rues dont l'achalandage automobile est considérable.¹⁸ En outre, il est 22 % plus probable que les résidents qui se rendent au travail à vélo apprécient leurs déplacements que ceux qui s'y rendent en voiture.¹⁹ Les quartiers du quart d'heure complets et inclusifs concourent à la santé des collectivités en faisant la promotion de l'activité physique, de la santé mentale, de l'interaction sociale et du développement communautaire. Les risques pour la santé en raison des collisions automobiles, de la pollution atmosphérique liée à la circulation automobile, de l'exposition à la chaleur extrême et des dangers de la météo hivernale font partie des autres liens entre la santé publique et la planification des transports.

La Ville fait déjà la promotion des nombreux objectifs de la santé publique dans le cadre des travaux qu'elle consacre aux autres objectifs dans la planification des transports, par exemple l'objectif qui consiste à encourager des choix de modes durables ou à améliorer la sécurité routière. Toujours est-il qu'il faut toujours tenir expressément compte de la santé publique dans les processus de planification des transports. Dans le Plan des infrastructures, l'évaluation des scénarios et des projets tiendra compte des incidences sur la santé publique. Les bienfaits, du point de vue de la santé publique, des solutions de rechange dans le cadre des projets entreront en ligne de compte dans les évaluations environnementales. Enfin, on a l'occasion de faire appel au point de vue de la santé pour concevoir des documents-cadres sur la conception comme les Lignes de conduite sur les niveaux de service multimodaux, ce qui permettra de

¹⁷ Santé publique Ottawa, Données sur l'activité physique, 2017.

¹⁸ Transports Canada, Guide de planification et de ressources sur les transports actifs au Canada, 2011.

¹⁹ Transport Canada, Active Transportation in Canada; a resource and planning guide, 2011.



s'assurer que ces documents-cadres pour la conception captent les caractéristiques des rues saines et que l'on tient compte de la santé publique lorsqu'il s'agit de consentir des compromis dans l'emprise.

ACTION 2-2A

Faire appel au point de vue de la santé dans le Plan des infrastructures du PDT, dans les évaluations environnementales des projets de transport et dans les mises à jour à apporter aux documents-cadres sur la conception des rues complètes, dont les Lignes de conduite sur les niveaux de service multimodaux.

Politique 2-3 Concevoir les rues pour tous et pour toutes, dont les groupes méritant l'équité

Dans la conception des rues, il faut tenir compte des besoins de tous et de toutes — dont les groupes méritant l'équité — pour que chacun puisse se déplacer en toute sécurité et commodément sur le territoire de la Ville. Il s'agit entre autres de s'assurer qu'il existe des options sans obstacle pour les personnes qui se servent de dispositifs d'aide à la mobilité et que les malvoyants et les malentendants puissent se déplacer en toute sécurité sur le territoire de la Ville. La conception inclusive consiste aussi à tenir compte, dans la conception des infrastructures, des différents besoins. Par exemple, certaines personnes ont parfois besoin de plus d'espace tampon entre la circulation automobile et le trottoir ou la bande cyclable pour être à l'aise et en sécurité, tandis que d'autres peuvent avoir besoin de bancs publics²⁰ et de zones d'ombre.

Un des principaux aspects de la conception des rues pour tous les groupes d'âge, tous les niveaux d'aptitude physique et tous les horizons consiste à tenir compte de l'importance de la sécurité — en réalité comme en apparence. De nombreux facteurs ont une incidence sur la sécurité des déplacements des différents groupes d'usagers, par exemple le déneigement et le déglacage, la vitesse des véhicules et les volumes d'achalandage, le nombre de voies de circulation et la séparation par rapport à la circulation automobile. Si les choix de quelqu'un dans ses déplacements sont limités par des problèmes de sécurité, les conditions dans lesquelles il a accès à des destinations sont restreintes.

La sécurité²¹ de l'environnement des déplacements à pied et dans les transports en commun — dont l'éclairage, la supervision passive et d'autres éléments de la conception environnementale — est aussi essentielle pour les groupes méritant l'équité, dont les femmes et les personnes racisées. Enfin, l'entretien des infrastructures de transport de la Ville a des incidences sur l'équité; par exemple, les femmes et les soignants sont plus susceptibles d'affronter des obstacles quand ils se déplacent en hiver avec des poussettes. Dans la priorisation des activités d'entretien, il faut donc tenir compte des besoins des groupes méritant l'équité. La Ville continue de militer pour faire appliquer les lignes de conduite existantes sur la conception des « rues complètes et les pratiques opérationnelles afin de s'assurer que les rues et les infrastructures de transport sont inclusives. Les politiques 6-1 et 8-4 font respectivement état

²⁰ Le Plan relatif aux personnes âgées de la Ville d'Ottawa prévoit l'installation de bancs accessibles supplémentaires sur les trottoirs et les sentiers existants. Cette mesure est mise en œuvre dans le cadre du Programme intégré de mobilier urbain.

²¹ La sûreté est une notion qui se rapporte à la réduction de la crainte ou du risque imputable aux collisions automobiles; la sécurité est une notion qui se rapporte à la réduction de la crainte ou du risque imputable à la criminalité ou au harcèlement.



des politiques et des mesures précises se rapportant à l'accessibilité et à la sécurité des piétons et des usagers du réseau de transport en commun.



Politique 2-4 Accélérer les investissements qui apportent des bienfaits aux quartiers prioritaires

Le PDT vise à réaliser un réseau de transport plus équitable et à lutter contre la « pauvreté dans la mobilité » en investissant dans les rues, les trottoirs, le domaine public et les autres améliorations des transports dans les quartiers dans lesquels les inquiétudes pour l'équité sont vives. L'appendice A porte sur les « quartiers prioritaires pour l'équité du PDT ». Ces quartiers réunissent de fortes concentrations de résidents vulnérables, qui sont plus susceptibles d'affronter la pauvreté dans la mobilité que ceux qui habitent dans d'autres secteurs de la Ville. Certains quartiers prioritaires du PDT, par exemple Foster Farm et Pinecrest Terrace, ont moins de trottoirs que la moyenne de la Ville. D'autres quartiers sont divisés ou sont lissés par des routes très achalandées comme l'avenue Carling, le chemin Walkley ou le boulevard St-Laurent, ce qui crée des obstacles dans la piétonnabilité. Ces quartiers réclament une attention particulière lorsqu'il s'agit de respecter les objectifs du Plan officiel pour les quartiers du quart d'heure (thème 5).

Les investissements liés au transport dans les quartiers prioritaires du PDT peuvent être mis en œuvre dans le cadre des programmes existants qui consistent à réaliser des projets sur tout le territoire de la Ville. Il peut entre autres s'agir des efforts consacrés au programme du Plan d'action stratégique sur la sécurité routière, aux programmes de transport actif, au Programme de modération de la circulation dans les quartiers, au Programme de nouveaux dispositifs de modération de la circulation et au Programme d'amélioration des arrêts d'autobus. Dans le cadre de ces programmes, la Ville continuera de recenser et de mettre en œuvre, dans tout son territoire, des projets qui respectent les critères de ces programmes et qui sont techniquement bien fondés. Dans les cas où les projets ont un bien-fondé technique comparable, la Ville tâchera d'accélérer les projets qui produisent des bienfaits dans les quartiers prioritaires. Dans le même temps, la Ville continuera de se consacrer au regroupement de projets pour profiter des économies de coût et ainsi maximiser le nombre total de projets qu'elle peut réaliser. Dans les cas où des



programmes existants consistent à réaliser des projets dans les quartiers prioritaires du PDT, il faut consacrer des efforts pour prévoir les améliorations à apporter à petite échelle au domaine public dans les environs du projet, en augmentant légèrement le périmètre du projet, si le financement le permet.

Il sera aussi tenu compte des quartiers prioritaires dans l'examen des infrastructures piétonnières pour l'entretien hivernal et le renouvellement des infrastructures (thème 6). À une plus grande échelle, le Plan des infrastructures du PDT tiendra compte de nombreux facteurs, dont les indicateurs de l'équité pour les projets d'infrastructure, le cas échéant.

ACTION 2-4A

Accélérer les investissements consacrés au transport dans les quartiers prioritaires pour l'équité du PDT, tout en continuant de se pencher sur les possibilités de regroupement afin de maximiser le nombre de projets réalisés sur tout le territoire de la Ville, si le financement le permet.

Politique 2-5 Continuer de promouvoir le logement abordable non loin des stations de transport en commun et sur les circuits d'autobus fréquemment servis

Partout en Amérique du Nord, les quartiers dotés des réseaux de transport en commun confortables, fiables et dans lesquels le service est le plus fréquent ont tendance à être plus chers pour les résidents. C'est pourquoi de nombreux membres des groupes méritant l'équité qui sont le plus tributaires des transports en commun ne peuvent pas s'offrir des logements non loin des transports en commun de grande qualité. À l'heure où les réseaux de l'O-Train et du Transitway s'étendent à d'autres quartiers d'Ottawa, il est important d'offrir des options de logement abordable non loin à pied des stations de transport en commun pour l'achalandage des transports en commun comme pour l'équité sociale. La Ville se penche actuellement sur différentes stratégies pour créer et maintenir des logements abordables non loin des stations de transports en commun le long des grands couloirs comportant des circuits de transport en commun fréquemment servis dans les rues.²² Il s'agit entre autres d'encourager le réaménagement des terrains publics excédentaires pour construire des logements abordables qui cadrent avec les travaux du Groupe de travail mixte sur les logements abordables près des stations de transport en commun. Il s'agit aussi de se pencher sur le recours aux droits de construction en hauteur²³, au-dessus des stations de l'O-Train et des autres infrastructures de transport en commun, pour permettre d'aménager des logements abordables. Il s'agit aussi de créer, pour le logement abordable, des besoins dans le cadre des nouveaux travaux d'aménagement dans les zones protégées des grandes stations de transport en

²² Les circuits de transport en commun sur rue d'OC Transpo s'inscrivent au deuxième rang, après les transports en commun rapides, pour la fréquence du service. Ces circuits sont offerts sept jours sur sept et assurent une fonction structurelle dans l'ensemble du réseau de transports en commun.

²³ Les droits de construction en hauteur se rapportent à la propriété ou à la location de l'« espace » situé au-dessus d'une propriété ou d'un immeuble.



commun²⁴, non loin des stations de l'O-Train et du Transitway (soit le zonage inclusionnaire²⁵), conformément au Plan officiel. Ces initiatives et d'autres initiatives, consacrées à la promotion du logement abordable non loin des transports en commun, sont importantes pour créer une ville équitable.

ACTION 2-5A

Continuer de consacrer des efforts à l'établissement du zonage inclusionnaire dans les zones protégées des grandes stations de transport en commun ou dans tous les secteurs dans lesquels il est permis de le faire.

²⁴ La *Loi sur l'aménagement du territoire* autorise les municipalités à attribuer, aux secteurs dans un rayon d'environ 500 à 800 mètres d'une station de transport en commun supérieure existante ou planifiée, la désignation de zone protégée des grandes stations de transport en commun.

²⁵ Le zonage inclusionnaire est un outil de planification provincial qui permet aux municipalités de sécuriser des logements abordables dans les nouveaux projets d'aménagement dans des secteurs très précis, par exemple non loin des grandes stations de transport en commun.



Thème 3 : La promotion de la compétitivité régionale

APERÇU DES POLITIQUES

Politique 3-1	Prioriser les options du transport durable afin d'améliorer la mobilité régionale
Politique 3-2	Promouvoir une approche régionale dans le transport et la livraison des biens
Politique 3-3	Promouvoir les améliorations du transport et du déplacement des biens entre les provinces
Politique 3-4	Favoriser le transport interrégional
Politique 3-5	Créer des rues vivantes et conviviales
Politique 3-6	Encourager la réaffectation temporaire des rues pour l'aménagement de l'espace

Comme d'autres villes, Ottawa rivalise pour attirer les talents et réaliser des perspectives de développement économique. Puisque les industries des connaissances sont d'importants employeurs dans la région, le succès économique d'Ottawa est tributaire de sa capacité à attirer et à fidéliser des travailleurs spécialisés en offrant une grande qualité de vie. Les options de transport sécuritaires, pratiques et durables sont essentielles pour créer une ville habitable et abordable, dans laquelle toutes et tous peuvent se déplacer avec efficience. Le tourisme est aussi un important pôle d'emploi et un moteur économique à Ottawa. Le Plan officiel met en lumière la nécessité de se doter d'un réseau de transport durable, qui promeut le tourisme et qui fait d'Ottawa un lieu attrayant où vivre et travailler et à visiter.

Capitale du Canada, Ottawa est un centre régional de services dans l'Est de l'Ontario et l'Ouest du Québec; elle fait partie d'une économie régionale qui comprend la Ville de Gatineau et est étroitement liée aux municipalités environnantes de l'Ontario et du Québec. Puisque l'activité économique est de plus en plus concentrée dans les grandes régions économiques, les perspectives d'Ottawa sont aussi tributaires de ses liens avec Toronto et Montréal, ainsi que de sa capacité conséquente à participer à la concurrence internationale dans le cadre de cette mégarégion. Le PDT vise à miser sur la situation stratégique d'Ottawa dans cette région et dans cette mégarégion afin d'améliorer les chaînes logistiques locales, tout en maîtrisant les incidences négatives du transport des marchandises.

Les politiques définies dans l'ensemble du PDT favorisent la compétitivité régionale en faisant la promotion d'un réseau de transport sain, efficient et fiable qui contribue à la qualité de vie et à l'habitabilité. Dans le thème 3, on donne la priorité aux liaisons interurbaines, interrégionales et internationales pour le développement économique. Le thème 3 précise que pour conforter notre rôle de grand centre métropolitain, il faut collaborer en permanence avec les organismes partenaires dans les grands dossiers comme les transports en commun et le transport des marchandises. Enfin, les politiques du PDT qui relèvent de cette section insistent sur la création de rues animées et piétonnables, dans lesquelles les commerces et les entreprises peuvent prospérer.



Politique 3-1 Prioriser les options du transport durable afin d'améliorer la mobilité régionale

Ottawa et Gatineau constituent la seule et même région : nombreux sont les résidents qui habitent sur une rive de la rivière des Outaouais et qui travaillent, font leurs emplettes ou mènent leurs études sur l'autre rive. Un solide réseau intégré de transport en commun régional est donc essentiel pour la compétitivité économique. La Société de transport de l'Outaouais (STO) planifie actuellement le Transitway de Gatineau-Ouest, qui mènera au centre-ville d'Ottawa. La CCN a aussi exprimé de l'intérêt pour une boucle de transport en commun à plus long terme assurant la liaison entre les deux centres-villes, en plus d'offrir la possibilité d'aménager une galerie de transport en commun le long de la rue Wellington, et il existe toute une série de propositions interreliées portant sur le boulevard de la Confédération. La Ville continuera de travailler de concert avec d'autres organismes qui mènent, mettent en œuvre et financent ces améliorations des transports en commun régionaux. Outre ces initiatives axées sur les infrastructures, la Ville continuera de travailler de concert avec la STO pour offrir des services de transport en commun interprovinciaux coordonnés et fluides.

La Ville continue aussi de se consacrer, de concert avec les partenaires fédéraux, provinciaux et municipaux, aux réseaux régionaux de transport actif. Le projet du sentier polyvalent du pont Chef-William-Commanda est sur le point d'être achevé; ce pont servira de liaison piétonnable et cyclable importante entre Ottawa et Gatineau en enjambant la rivière des Outaouais. À plus long terme, on prévoit qu'il pourrait être possible de convertir ce pont afin d'aménager une liaison du train léger sur rail entre la station Bayview et Gatineau, tout en continuant d'assurer les infrastructures du transport actif. La Ville participe au projet de la CCN et de Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) pour remplacer le pont Alexandra. L'on s'attend à ce que ce nouveau pont prévoie un espace amélioré pour la mobilité active, ainsi qu'un espace que l'on pourra adapter éventuellement pour se déplacer dans des voitures particulières partagées et dans les transports en commun, ou encore pour servir de liaison exclusive aux transports en commun (tramway ou train léger).

ACTION 3-1A

Encourager le gouvernement fédéral à mener une étude de viabilité — sans frais pour la Ville — afin d'aménager une boucle de transport en commun entre le centre-ville d'Ottawa et le centre-ville de Gatineau, en prévoyant la possibilité de convertir la rue Wellington en galerie piétonnière.





Politique 3-2 Promouvoir une approche régionale dans le transport et la livraison des biens

Ottawa est un carrefour qui assure la liaison avec les ports terrestres, aériens et maritimes dans la région du Grand Toronto. Elle assure aussi la liaison avec les postes frontaliers américains dans l'Ouest, avec Montréal, Cornwall et les provinces de l'Atlantique et avec d'autres postes frontaliers américains dans l'Est. Les marchandises transportées à destination et au départ d'Ottawa le sont essentiellement par camion, sur les autoroutes 417 et 416 et, dans une moindre mesure, sur l'autoroute 7. Les marchandises sont aussi transportées entre Ottawa et les marchés de l'Ouest du Québec; les livraisons interprovinciales de marchandises entre Ottawa et Gatineau se déroulent sur l'avenue King Edward et sur le pont Macdonald-Cartier, qui donnent accès aux autoroutes 5 et 50 du Québec.

Dans les dernières années, il s'est produit des changements spectaculaires dans le transport régional des marchandises en raison du développement des achats dans le commerce électronique et des livraisons « n'importe quand n'importe où », ainsi que de l'émergence des nouvelles technologies logistiques comme les systèmes automatisés d'entreposage et de récupération et les vélos-cargos électriques. Bien que de nombreuses entreprises d'Ottawa soient servies directement à partir des entrepôts de la région du Grand Toronto, de Montréal, de Cornwall et d'ailleurs, on construit aujourd'hui de nouveaux entrepôts très perfectionnés à Ottawa et dans les environs pour assurer l'entreposage et la récupération dans la localité. Ces importantes infrastructures logistiques sont généralement implantées à la lisière du secteur urbain et sont conçues pour entreposer de forts volumes de stocks mobiles et favoriser le transport fréquent de charges moindres, ce qui permet d'assurer la livraison finale en faisant appel à de petits centres de distribution des marchandises en zone urbaine et à des véhicules non polluants plus compacts. Grâce à ces changements, on peut continuer de livrer à Ottawa toutes sortes de marchandises à des prix concurrentiels, ce qui nous permet de préserver notre qualité de vie et la vitalité de notre économie.

Il y a cependant des difficultés. Par exemple, la croissance de la demande de marchandises a pour effet d'augmenter le nombre de véhicules qui parcourent la ville, ce qui accroît la concurrence dans l'utilisation de l'espace raréfié dans les rues de la Ville, aux intersections et sur le bord des rues. L'« ère de la livraison à la porte » a pour effet d'accroître rapidement le nombre de livraisons sur le dernier kilomètre — et les véhicules de livraison plus compacts, balisés ou non — dans les zones urbaines. Les gros véhicules et les véhicules lourds sont parfois incompatibles avec certains aménagements du territoire : ils sont bruyants, nuisent à la sûreté et créent des problèmes de qualité de l'air, ainsi que des difficultés dans la conception des routes, comme nous le verrons plus en détail dans le thème 10. Enfin, il se peut qu'Ottawa ne soit pas à l'abri des blocages générés par le climat dans les chaînes logistiques vécus dans d'autres coins du pays. Pour résoudre ces difficultés et miser sur les perspectives offertes, la Ville d'Ottawa entend travailler avec les autres ordres de gouvernement et le secteur privé pour promouvoir l'efficacité du transport régional des marchandises tout en aménageant des rues complètes animées qui promeuvent les entreprises locales et la vigueur des collectivités.

Une partie de cet effort consiste à réunir les données sur les véhicules commerciaux et à surveiller les tendances. Au fil des ans, la Ville a mené des sondages sur les véhicules commerciaux en bordure de rue, en collaboration avec ses partenaires fédéraux, provinciaux et municipaux; le sondage le plus récent s'est déroulé en 2018. Ces données, qui ont été regroupées avec les relevés de géolocalisation des camions, servent actuellement à mettre au point un modèle de véhicule commercial de la première génération



pour la région de la capitale nationale. La Ville continuera de travailler de concert avec les organismes partenaires afin de réunir l'information sur le transport régional des marchandises pour mieux quantifier les caractéristiques de la demande de services de transport, pour surveiller les tendances et pour contextualiser les incidences des déplacements des camions (par exemple dans la congestion automobile, le bruit ou les vibrations, entre autres).

Voici d'autres initiatives essentielles menées pour promouvoir le transport régional des marchandises :

- approfondir les options permettant d'améliorer la liaison avec l'autoroute 417 en Ontario et avec les autoroutes 5 et 50 au Québec (politique 3-3);
- s'assurer de répondre aux besoins régionaux dans l'aménagement du territoire et la promotion de la planification des transports pour l'entreposage, la microdistribution et les autres installations et infrastructures auxiliaires;
- travailler en collaboration avec les organismes partenaires et le secteur privé pour surveiller l'évolution de l'industrie du transport des marchandises et pour réagir collaborativement à l'heure où les technologies et les modèles de livraison évoluent,
- se pencher sur les options permettant de réduire ou d'atténuer l'impact des camions dans les zones urbaines et les villages, notamment en faisant appel aux technologies nouvelles et aux nouveaux modèles de livraison, par exemple les petits centres urbains de distribution des marchandises, les vélos-cargos électriques et les véhicules à basse vitesse (politiques 10-1 et 10-3).

ACTION 3-2A

Travailler de concert avec l'industrie du transport des marchandises et les organismes partenaires pour promouvoir les politiques, les technologies et les pratiques du transport des biens qui permettent de réduire les répercussions sur la collectivité, d'améliorer l'efficacité et de rehausser le développement économique régional.

Politique 3-3 Promouvoir les améliorations du transport et du déplacement des biens entre les provinces

Le volume de camions qui traversent le centre-ville d'Ottawa entre l'autoroute 416 et le pont Macdonald Cartier a des incidences négatives considérables sur les quartiers et les commerces de la localité. De nombreux camions non locaux qui empruntent actuellement la rue Rideau et l'avenue King Edward en passant par le secteur spécial du marché By et les secteurs prioritaires de la conception, ce qui donne lieu à des motifs d'inquiétude à propos du bruit, de la sûreté et de la pollution atmosphérique. Les gros camions qui font des manœuvres de virage sur la rue Besserer, sur la rue Rideau et sur la rue Cumberland pour se rendre à l'avenue King Edward suscitent aussi des inquiétudes; ces intersections ne sont pas bien adaptées aux gros camions en raison du volume considérable d'usagers actifs et des contextes urbains entravés.



La Ville continuera de travailler de concert avec les autres gouvernements et le secteur privé pour se pencher sur les options permettant d'améliorer la liaison avec l'autoroute 417 en Ontario et les autoroutes 5 et 50 au Québec, et pour réduire les incidences négatives produites dans le transport des marchandises. Il s'agit entre autres de travailler en collaboration avec la Commission de la capitale nationale, de concert avec les gouvernements provinciaux et les municipalités visées, à des études qui consistent à revoir les options du transport interprovincial. Le Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux de la CCN prévoit, à court terme, des initiatives comme la réalisation d'une étude régionale conjointe sur les circuits de camionnage et le transport des marchandises et la mise sur pied d'une tribune libre régionale sur le transport des marchandises avec cette industrie. À terme, il faudra continuer de se pencher sur différentes options et combinaisons d'options, dont les infrastructures physiques comme les tunnels ou les ponts, les stratégies de tarification, les modifications à apporter aux circuits de camionnage et aux restrictions selon le contexte, ainsi que les stratégies à adopter pour minorer les impacts sur les collectivités environnantes.

Dans le cadre des prochaines études des liaisons interprovinciales, la Ville travaille de concert avec la CCN pour veiller à ce que l'analyse de la demande de déplacements traversants tienne compte des différentes options pour les parcours des camions dans le centre-ville, dont l'analyse des incidences sur les collectivités environnantes, ainsi que le plan des itinéraires à emprunter par les camions interprovinciaux entre l'autoroute 417 de l'Ontario et les autoroutes 5 et 50 du Québec. Cette information sera communiquée au Conseil municipal avant de finaliser la décision sur la solution de rechange adaptée, sécuritaire et efficiente.

La Ville se penchera sur la possibilité de retrancher la rue Rideau et l'avenue King-Edward dans le réseau de routes pour camions défini par Ottawa lorsqu'elle mettra en œuvre une solution de rechange adaptée, sécuritaire et efficiente. Elle le fera dans le cadre d'un examen complet du réseau des circuits de camionnage de la Ville (que nous exposons plus en détail dans la politique 10-1).

ACTION 3-3A

Travailler de concert avec les partenaires fédéraux, provinciaux et municipaux de la région de la capitale nationale pour assurer une liaison appropriée des circuits de camionnage entre l'autoroute 417 et les autoroutes 5 et 50, dont l'analyse des différentes options, et nous communiquerons l'analyse des options au Conseil municipal avant de finaliser cette décision.

Politique 3-4 Favoriser le transport interrégional

Les déplacements entre Ottawa et les autres régions sont importants pour l'économie locale et pour le tourisme. L'Aéroport international MacDonald-Cartier d'Ottawa est un important moteur de l'économie de la Ville et joue un rôle essentiel dans la région en assurant les liaisons régionales, nationales et internationales pour les voyageurs comme pour les biens : chaque année, Ottawa accueille plus de 5 millions de voyageurs sur son territoire et comptabilise une activité économique de plus de 2 milliards de dollars²⁶. Ce secteur est défini comme quartier économique spécial dans le Plan officiel, qui prévoit

²⁶ Plan officiel de la Ville d'Ottawa, 2021.



16 000 emplois dans ce secteur éventuellement. Le nouveau prolongement du réseau de l'O-Train jusqu'à l'aéroport, actuellement en construction, constituera une option plus facile et plus abordable pour ceux qui veulent se rendre à l'aéroport et en revenir et pour le quartier économique environnant, en réduisant l'achalandage automobile dans les collectivités voisines.

Les services de transport interrégionaux devraient aussi s'améliorer et évoluer dans les prochaines années. Les liaisons par autobus entre les collectivités des environs d'Ottawa et le réseau de transport en commun rapide de la Ville sont particulièrement importants pour alléger la pression qui pèse sur les routes d'Ottawa et pour encourager les choix dans les déplacements durables pour ceux et celles qui travaillent, font des courses ou fréquentent les établissements scolaires de cette ville. La Ville d'Ottawa appuiera les initiatives destinées à rehausser les liaisons par autobus menant à Ottawa à partir des collectivités environnantes, en leur donnant la priorité sur l'agrandissement du réseau routier. La Ville collaborera avec les fournisseurs de services pour promouvoir les déplacements interurbains par autobus, en plus de promouvoir les efforts consacrés à établir un nouveau terminal d'autobus interurbain. Conformément au Plan officiel, tous les nouveaux terminaux seront aménagés dans le réseau de l'O-Train et, de préférence, dans les transects du cœur du centre-ville et du secteur urbain intérieur. Dans le cadre du Plan officiel, la Ville protège aussi tous les couloirs ferroviaires qui pourraient éventuellement être utilisés dans les transports en commun régionaux et interrégionaux. Les liaisons ferroviaires existantes menant à Ottawa jouent un rôle important en favorisant les déplacements des usagers, et la Ville sera favorable aux améliorations à apporter à ces liaisons dans les cas où elle a l'occasion de le faire, par exemple dans le cadre du projet de train à grande fréquence du gouvernement provincial. Ce projet — qui s'étend à Toronto, Peterborough, Ottawa, Montréal, Trois-Rivières et Québec — devrait permettre d'optimiser l'expérience offerte aux voyageurs dans un réseau électrifié dont le service sera plus fréquent, plus rapide, plus fiable et écobienveillant.



Politique 3-5 Créer des rues vivantes et conviviales

Alors que de nombreuses politiques du PDT portent sur la piétonnabilité, cette section se rapporte expressément à la création de rues animées qui promeuvent l'aménagement de l'espace et le succès de



l'économie locale.²⁷ Le centre-ville d'Ottawa est l'un des points de mire de ces efforts. En misant sur des initiatives comme l'étude « Le centre-ville en action : transformer les rues d'Ottawa » et le Plan du domaine public du marché By, la Ville entend veiller à ce que les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun dans le centre-ville soient plus confortables et pratiques en réattribuant l'espace routier et en améliorant l'environnement du paysage urbain. Il faut aussi se pencher sur les fonctions de la conception des rues qui permettent de restreindre, temporairement ou en permanence, les déplacements automobiles, par exemple en faisant appel à des bornes amovibles. Il pourrait être utile de fermer les rues du centre-ville à l'occasion des événements spéciaux, des manifestations ou pour des raisons de sécurité.

Certaines rues d'Ottawa servent de destinations ou jouent le rôle de prolongement des lieux auxquels elles donnent accès. C'est ce qui se produit dans des sites comme le marché By, le parc Lansdowne et certaines rues prolongées comme le boulevard Centrum, l'avenue Marketplace, la rue Manotick Main et la rue Elgin. Le Plan officiel fait état de certains secteurs clés dans la désignation « secteurs prioritaires de la conception », dont les « secteurs spéciaux définatoires de la Ville » et les « quartiers économiques spéciaux », qui façonnent l'image de la Ville grâce au patrimoine culturel, à l'attraction touristique et à la production économique. Le Plan officiel définit aussi les priorités spécifiques dans les transports et la mobilité pour nombre de ces secteurs; par exemple, les recommandations exprimées pour le quartier économique de Kanata-Nord consistent à s'en remettre de plus en plus aux transports durables dans le cadre des travaux de réaménagement, à prioriser la qualité des espaces piétonnables sur le chemin March et sur la promenade Legget, de même qu'à aménager de meilleures liaisons entre les infrastructures projetées pour les transports en commun rapides et le reste du quartier.

Dans les secteurs prioritaires de la conception, dont les quartiers spéciaux et les autres secteurs essentiels, la conception des rues doit prioriser le principe de l'« aménagement de l'espace ». La Ville (ainsi que ses partenaires) tiendra compte des concepts relatifs à l'aménagement de l'espace dans la conception des et il faut s'assurer que ces modèles de conception tiennent compte de l'éventail des différentes fonctions assurées par la voie publique. Il s'agit entre autres de veiller à ce que les rues soient des lieux où toutes et tous se sentent en sécurité et bienvenus, en prévoyant des zones d'ombre et de refuge, des aires de repos, des attraits et des activités intéressants, ainsi que des infrastructures qui sont bien entretenues. Il faudrait aussi encourager les éléments qui concourent à l'aménagement des quartiers du quart d'heure et à la qualité de l'environnement piétonnier (Pièce 9 de la politique 5-3), notamment en aménageant des zones tampons entre les trottoirs et les voies cyclables et en minorant le nombre et la largeur des entrées de cour. Pour les projets de réfection des routes, il faudra généralement prévoir l'aménagement de l'espace dans l'emprise existante.



²⁷ Par exemple, le [Département des transports de la Ville de New York](#) (2012) a évalué les bienfaits économiques du réaménagement des rues et a constaté qu'en ajoutant des infrastructures piétonnables et cyclables, on augmentait les ventes au détail dans la localité et on réduisait la superficie commerciale inoccupée par rapport aux tendances constatées dans l'ensemble des arrondissements. La recherche menée dans le cadre du projet [Living Streets](#) au Royaume-Uni (2018) justifie aussi le lien établi entre les améliorations du paysage urbain et le rendement économique existant, ainsi que les bienfaits de la régénération urbaine.



Dans le cadre des projets de réfection des routes, on souhaite souvent enfouir les câbles en hauteur pour gagner de la place et améliorer l'esthétique du domaine public. Conformément au Plan officiel, on priorisera l'enfouissement des câbles en hauteur dans le cadre des projets d'aménagement ou d'infrastructures dans certains secteurs prioritaires de la conception dans les cas où ces travaux sont financièrement viables ou selon les consignes données par ailleurs par le Conseil municipal.

ACTION 3-5A

Promouvoir les projets de la Ville destinés à aménager dans le centre-ville des rues plus animées, inclusives, sûres, sécuritaires et accessibles.

ACTION 3-5B

Élaborer des lignes de conduite sur la conception afin d'intégrer l'« aménagement de l'espace » dans la conception des rues et dans l'examen des projets d'aménagement.

Politique 3-6 Encourager la réaffectation temporaire des rues pour l'aménagement de l'espace

Le Plan officiel permet de réaffecter, saisonnièrement ou temporairement, l'espace dans les rues pour offrir d'autres commodités, au lieu de servir essentiellement les automobilistes. La réaffectation saisonnière ou temporaire des rues peut favoriser l'interaction dans la collectivité, augmenter la superficie consacrée aux zones d'ombre et aux espaces verts, promouvoir la créativité et l'expression culturelle, appuyer les entreprises locales, promouvoir le tourisme et offrir des occasions de se reposer et de se divertir. Selon le Plan officiel, la reconversion des rues pour l'aménagement de l'espace est ce qui convient le mieux pour les rues qui constituent des destinations commerciales dans les quartiers, qui lisèrent ou qui coupent des parcs communautaires, qui sont voisines des infrastructures communautaires comme les arrêts de transport en commun, les centres communautaires, les écoles et les marchés, ou qui servent d'infrastructures pour les zones résidentielles.

En réaction à la pandémie, la Ville a mis en œuvre plusieurs mesures de fermeture temporaire et saisonnière de voies de circulation pour permettre d'appliquer les consignes sanitaires aux piétons et aux cyclistes. À une époque plus récente, la réaffectation de la voie publique a surtout été consacrée à l'effort de relance économique. Par exemple, la Ville a travaillé en collaboration avec des partenaires pour fermer la voie publique ou les routes dans des secteurs comme la rue York, entre la place du marché By et la promenade Sussex, en s'en remettant à la programmation établie par les associations d'amélioration commerciale (AAC). On peut étendre ces initiatives et les perfectionner à terme, notamment en encourageant les nouveaux types d'infrastructures ou de programmation qui rehaussent l'expérience offerte aux utilisateurs.²⁸ La Ville encouragera les entreprises et les groupes communautaires à se servir des rues pour des activités temporaires ou saisonnières d'aménagement de l'espace, par exemple les terrasses ou les mini-parcs, en leur apportant son aide dans ces efforts. Il pourrait entre autres s'agir de mettre au point une trousse d'outils afin de les aider à planifier et à mettre en œuvre ses activités. Il se

²⁸ L'installation des œuvres d'art, les jardinières, l'éclairage, les ombrelles, les belvédères, les fontaines d'eau potable, les panneaux d'orientation, les structures de jeux, les zones d'assise et les aménagements interprétatifs en sont des exemples.



peut que la Ville doive participer plus étroitement à ces initiatives pour s'assurer qu'elles sont aussi mises en œuvre dans les quartiers prioritaires pour l'équité du PDT et dans les environs. En étendant la réaffectation saisonnière ou temporaire de l'espace, il faut se pencher sur un certain nombre de considérations, dont les besoins dans les services de transport en commun et de transport adapté. Les leçons apprises grâce aux interventions temporaires ou saisonnières dans l'aménagement de l'espace permettent d'éclairer le réaménagement permanent des rues.

ACTION 3-6A

Encourager les entreprises et les partenaires communautaires à se servir des rues pour mener des activités temporaires ou saisonnières d'aménagement de l'espace, par exemple les terrasses ou les mini-parcs, et apporter l'aide de la Ville dans ces efforts.



Thème 4 : La réaction au changement

APERÇU DES POLITIQUES

Politique 4-1	Surveiller l'évolution des habitudes dans les déplacements et s'adapter à cette évolution
Politique 4-2	Domestiquer la puissance des données générées par les nouvelles technologies
Politique 4-3	Améliorer le rendement et l'adaptabilité du réseau de transport
Politique 4-4	Optimiser le marché de la mobilité partagée pour réaliser les objectifs de la Ville
Politique 4-5	Se préparer à l'automatisation des véhicules

La technologie a changé à vive allure dans les dernières années, et la mobilité se transforme au même rythme. Les téléphones intelligents et les applications mobiles ont permis d'accélérer considérablement les nouveaux services de mobilité à Ottawa, dont les services de héliage, l'autopartage et le partage des trottinettes électriques. De nouvelles sources de « mégadonnées » se sont également fait jour, dont les données apportées par les réseaux sociaux et les données en temps quasi réel sur les déplacements des usagers. Cette évolution devrait continuer de se dérouler à un rythme fulgurant, grâce aux nouvelles options de mobilité partagée et à la mobilité comme service (MS)²⁹ qui pointent toutes à l'horizon. La technologie des véhicules entièrement automatisés continue de progresser et pourrait transformer le réseau de transport. Bien qu'on ne sache toujours pas à quel rythme cette technologie s'invitera dans notre quotidien, la Ville doit prendre les devants en prévision de ce dénouement.

Les politiques du PDT visent à permettre à la Ville de maîtriser les données afin d'améliorer la planification et l'exploitation des transports et à faire fructifier la technologie et l'innovation pour améliorer la sûreté, la praticité et la fiabilité du réseau de transport d'Ottawa. En sa qualité d'organisme de réglementation et d'exploitant des réseaux de transport, la Ville a un rôle important à jouer en s'assurant que ces nouvelles technologies permettent d'étendre les choix dans la mobilité et de respecter les objectifs de la Ville se rapportant aux dérèglements climatiques, à l'économie, à la vigueur des collectivités, à la sûreté et à l'équité. Malgré l'évolution des technologies, les modes durables existants — soit les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun — et leurs combinaisons devraient rester essentiels dans la création d'une ville vigoureuse, habitable et durable.

Le PDT insiste aussi sur l'importance d'un réseau de transport agile, à même de maîtriser les risques liés à l'incertitude attendue et de réagir rapidement aux changements dans l'environnement de la mobilité en faisant appel à une approche portée par les données. On augmentera ainsi la résistance de la Ville à

²⁹ La mobilité comme service consiste à prévoir des déplacements multimodaux complets en tant que services, au lieu de vendre des véhicules ou des tronçons de déplacements individuels.



différents disrupteurs comme les pandémies, les épisodes météorologiques extrêmes, les changements économiques ou les situations d'urgence.

Politique 4-1 Surveiller l'évolution des habitudes dans les déplacements et s'adapter à cette évolution

La pandémie de COVID-19 a considérablement transformé les comportements des voyageurs à Ottawa, et les habitudes adoptées pour se déplacer continuent d'évoluer. La pandémie a accéléré les tendances de l'évolution du commerce en ligne et a obligé à repenser les formules de travail traditionnelles.

Aujourd'hui, de nombreux employés de bureau continuent de télétravailler pendant au moins une partie de leur emploi du temps, et l'achalandage des transports en commun n'est pas encore revenu ce qu'il était avant la pandémie. Or, le nombre de véhicules dans bien des secteurs a rebondi, surtout dans la période de pointe de l'après-midi. Bien qu'on ne connaisse toujours pas les répercussions à long terme de la pandémie, la Ville continuera de surveiller la circulation automobile, l'achalandage des transports en commun, l'utilisation des modes de transport actif et d'autres indicateurs afin de connaître l'évolution des habitudes dans les déplacements journaliers et d'optimiser en conséquence le réseau de transport. La Ville tâchera non seulement de réagir aux changements, mais aussi de transformer les habitudes des voyageurs pour promouvoir ses objectifs, en visant surtout à encourager les déplacements qui font appel à des modes durables.

C'est pourquoi la Ville recherchera les occasions de reconverter la capacité routière en période de pointe pour aménager plus de place à l'intention des piétons, des cyclistes, des transports en commun et dans l'aménagement de l'espace. Cette question est particulièrement importante dans les secteurs comme le cœur du centre-ville, les rues principales, les quartiers du quart d'heure existants ou émergents et les zones actuellement planifiées pour optimiser la densité de l'aménagement du territoire (par exemple les zones d'aménagement en fonction des transports en commun et les autres secteurs de densification) dans



les secteurs dans lesquels la concurrence qui s'exerce pour la superficie est plus vive. Les projets de reconversion de l'espace routier devront être évalués après avoir été mis en œuvre pour mieux en connaître les incidences. La Ville continuera aussi de surveiller l'achalandage des transports en commun et les habitudes dans les déplacements afin d'éclairer la planification permanente des services de transport en commun, en tenant compte du lien important entre les niveaux de service des transports en commun, la conception du réseau et la compétitivité des transports en commun comme mode de déplacement.

À l'automne 2022, la Ville et ses organismes partenaires ont mené l'Enquête origine-destination (O-D) afin de réunir de l'information détaillée sur les déplacements des résidents dans le cadre d'une journée type. Bien qu'on soit toujours en train d'analyser les données réunies, l'Enquête O-D 2022 constituera un nouveau référentiel pour les déplacements à Ottawa et représente un intrant essentiel dans la prévision de la demande en déplacements et dans l'évaluation des besoins du réseau dans le Plan des



infrastructures du PDT. En raison de la récente évolution des habitudes des usagers, certains projets deviennent plus importants tandis que d'autres sont appelés à prendre moins d'importance. Compte tenu de l'incertitude dans les habitudes de déplacement après la pandémie et des autres tendances de l'évolution de la mobilité, le Plan des infrastructures permettra d'évaluer la sensibilité des recommandations sur le réseau aux variations potentielles de la demande dans les déplacements.³⁰

Consciente de l'importance des données actualisées pour la planification des transports, la Ville et ses organismes partenaires se penchent aussi actuellement sur l'option de mener l'Enquête O-D chaque année ou une fois par semestre (en rajustant en conséquence la taille de l'échantillon), plutôt qu'une fois tous les 5 ou 10 ans, comme on le fait traditionnellement.

ACTION 4-1A

Surveiller l'évolution des niveaux d'achalandage et recenser les occasions de reconvertir à d'autres vocations la capacité routière excédentaire, et évaluer les projets après leur mise en œuvre.

ACTION 4-1B

Mener des sondages et d'autres initiatives de collecte des données afin de surveiller et d'évaluer les tendances dans l'évolution des déplacements, de mettre à jour les outils de prévision et de favoriser les activités de planification des transports; envisager d'accroître éventuellement la fréquence de la collecte des données de l'Enquête origine-destination.

Politique 4-2 Domestiquer la puissance des données générées par les nouvelles technologies

La collecte des données sur les transports de la Ville d'Ottawa est de plus en plus perfectionnée. Les nouvelles techniques de collecte des données en faisant appel à des capteurs et à des caméras ont remplacé les enquêtes statistiques manuelles sur l'achalandage et le dénombrement des voitures. On mène actuellement des projets pilotes sur la technologie de pointe dans le dénombrement multimodal, et on prévoit de mettre en œuvre de nouvelles stations permanentes de dénombrement sur certains sites dans tout le territoire de la Ville. Les véhicules du parc automobile de la Ville sont équipés de la télématique pour générer des données en temps réel, auxquelles on peut faire appel pour apporter les améliorations opérationnelles. Les données anonymisées et localisées achetées auprès de tiers constituent pour la Ville une nouvelle source d'information indispensable sur les habitudes dans les déplacements, de même que sur les vitesses et les volumes dans les couloirs de circulation. La Ville reçoit les données déclarées sur les collisions que lui transmet le Service de police dans la région de la capitale nationale et fait appel aux données provenant du public sur les collisions, les quasi-accidents et les dangers dans les déplacements à vélo. La Ville publie aussi les ensembles de données sur les transports

³⁰ Par exemple, l'analyse de sensibilité pourrait permettre d'étudier l'évolution des indicateurs du rendement pour chaque scénario d'investissement si les niveaux de télétravail sont supérieurs ou inférieurs aux projections.



dans la plateforme Données ouvertes Ottawa, ce qui favorise la transparence et encourage l'utilisation ingénieuse des données.

Les données constituent un bien public. La Ville doit avoir accès aux données des fournisseurs de services de mobilité qui exercent leurs activités dans l'emprise publique afin de veiller à produire des résultats positifs pour la sûreté, l'équité et la mobilité. En particulier, il faudra réunir de nouvelles données et une analytique nouvelle pour connaître les changements apportés aux habitudes des usagers dans leurs déplacements, ainsi que l'évolution du rôle des nouveaux services de mobilité. Si on ne les oblige pas à permettre à la Ville d'avoir accès à ces données, cette dernière risque de surveiller un réseau de transport qu'elle ne connaît pas parfaitement. La Ville s'assurera que les accords conclus avec les nouvelles entreprises de mobilité lui apportent des données sur les véhicules et sur les déplacements, tout en veillant à mettre en place les mesures voulues pour protéger l'information personnelle des résidents; il s'agira d'une obligation pour les entreprises qui exercent leurs activités dans les rues de la Ville.

À terme, la Ville continuera d'être un chef de file dans la domestication de la puissance des données générées par les nouvelles technologies. Il s'agira entre autres de rechercher de nouveaux ensembles de données, de mettre en œuvre les nouvelles solutions de la technologie de l'information et d'améliorer les capacités analytiques de l'organisation. Il s'agira aussi d'échanger des données supplémentaires comme les Données ouvertes, en appliquant les règles de l'art municipales pour les formats de données ouvertes normalisés.³¹ Les travaux consacrés par la Ville à la promotion de la collecte des données, de l'analytique et de la gestion de l'information seront menés par un groupe de travail chargé des données sur les transports et réunissant différentes directions générales et seront guidés par une stratégie des données sur les transports. On continuera aussi de se pencher sur la collaboration avec d'autres partenaires régionaux dans la collecte des données sur les transports.

Enfin, la Ville officialisera son processus pour l'établissement des rapports sur le rendement du réseau de transport. Déjà, plusieurs groupes ont adopté des indicateurs de rendement qui permettent de suivre les progrès dans la réalisation des grands objectifs.³² Dans le cadre des rapports annuels adressés au Conseil municipal sur les progrès accomplis dans le cadre du Plan officiel, la Ville mettra au point une série d'indicateurs qui tiendront compte de l'état du réseau de transport et les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de la mobilité.

ACTION 4-2A

S'assurer que les accords conclus avec les fournisseurs de services de mobilité prévoient comme il se doit l'accès aux données pour les besoins de la surveillance et de la planification des transports.

ACTION 4-2B

Mettre sur pied un groupe de travail chargé des données sur les transports et mettre au point une stratégie des données sur les transports afin de promouvoir l'efficacité et l'ingéniosité dans la collecte et l'analyse des données sur la mobilité.

³¹ Pour de plus amples renseignements sur la communication de l'information en temps réel sur les services de transport et de l'information à jour sur les infrastructures cyclables dans les données ouvertes, le lecteur est invité à consulter respectivement les politiques 8-3 et 7-2.

³² Par exemple, OC Transpo a récemment publié le Cadre de surveillance du rendement pour les transports en commun, et l'inventaire annuel des émissions de GES de la Ville quantifie les émissions de GES de la collectivité et de la municipalité dans les transports.


ACTION 4-2C

Présenter au Conseil municipal des rapports à intervalles réguliers sur l'état du réseau de transport à Ottawa et sur les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs du Plan officiel et du PDT.

Politique 4-3 Improve the Performance and Adaptability of the Transportation System

La gestion du réseau de transport (GRT) optimise l'efficacité des infrastructures de transport existantes, ce qui augmente la capacité et déplacement des usagers et réduit la nécessité de construire de nouvelles rues ou d'élargir les rues existantes. Les mesures de GRT peuvent s'appliquer dans l'ensemble du réseau de transport, ainsi que dans les grands couloirs ou dans différents secteurs. En 2012, la Ville a adopté, sous le titre Stratégie et Plan d'action de GRT, une politique qui constitue un plan directeur détaillé pour intervenir dans plusieurs secteurs, dont la gestion des incidents, l'information à l'intention des usagers, l'entretien et l'innovation. Dans les prochaines années, la Ville actualisera la Stratégie et le Plan d'action de la GRT, en priorisant entre autres la réduction des retards pour les modes de transport durables.

Les systèmes avancés de gestion de la circulation (SAGC) sont un exemple de la GRT. Les SAGC font appel à des ordinateurs, à des capteurs, à des dispositifs de communication et à d'autres technologies pour améliorer la sûreté et l'efficacité du transport des personnes et des marchandises dans le réseau routier existant. On peut faire appel à des SAGC pour améliorer la mobilité à l'intention de tous les usagers de la route en faisant appel à des moyens comme des appareils de dénombrement des piétons, la détection des véhicules et des vélos et les traitements des voies prioritaires pour les transports en commun aux feux de circulation. Les SAGC permettent aussi d'améliorer la détection et l'intervention dans les incidents, par exemple, en réduisant les délais d'intervention des véhicules d'urgence en donnant la priorité à ces véhicules aux feux de circulation. La recherche nous apprend qu'environ la moitié des retards causés par la congestion routière sont le résultat de causes « non récurrentes » comme les collisions, les pannes de véhicules, les événements spéciaux, les sautes d'humeur de la météo et les travaux de construction³³. L'aménagement d'une capacité nouvelle ne tient pas directement compte de ces causes de congestion, et c'est donc aux sociétés d'exploitation des réseaux de transport qu'il revient d'en atténuer l'impact en faisant appel à différentes approches, dont les SAGC et d'autres stratégies de GRT.

La Ville continuera d'assurer l'efficacité de la gestion de la circulation en améliorant la surveillance centrale, la synchronisation et le



³³ Federal Highway Administration, Département des transports des États-Unis.



réglage en temps réel des feux de régulation de la circulation. L'une des priorités de la Ville consiste à mettre en œuvre des systèmes de collecte en temps réel de données sur la circulation afin de mieux analyser les conditions de la circulation, de cerner rapidement la congestion récurrente et non récurrente et de répondre rapidement. Le déploiement de caméras supplémentaires pour surveiller la circulation afin de permettre à la Ville de mieux connaître les conditions sur le terrain et les panneaux de messages dynamiques pour informer les usagers à propos des conditions et des incidences de la circulation sont d'autres priorités. Dans les cas où elle a l'occasion de le faire, la Ville mènera des projets pilotes sur les nouvelles technologies afin de mieux optimiser la sécurité et le rendement multimodal du réseau de transport.

ACTION 4-3A

Mettre à jour le document Stratégie et Plan d'action de GRT, notamment en priorisant la réduction des retards pour les modes de transport durables et en continuant d'en appliquer les recommandations.

ACTION 4-3B

Continuer de déployer les caméras de surveillance de la circulation qui permettent de confirmer visuellement les conditions aux principales intersections.

ACTION 4-3C

Mettre à jour les panneaux de messages dynamiques dans les secteurs stratégiques pour faire connaître aux usagers les conditions et les incidences de la circulation.

Politique 4-4 Optimiser le marché de la mobilité partagée pour réaliser les objectifs de la Ville

La mobilité partagée permet aux usagers d'avoir accès aux services de transport lorsqu'ils en ont besoin, au lieu de se servir d'une voiture particulière ou d'un moyen de transport personnel. Dans les dernières années, la mobilité partagée s'est développée au point de s'étendre à différents modes de transport, dont l'autopartage, le hélage et les services de « micromobilité » comme le vélopartage, le libre-service des vélos électriques et le partage des trottinettes électriques. Cette notion comprend aussi la « mobilité comme service », selon laquelle les utilisateurs ont accès sur demande aux différents services de mobilité publics et privés (par exemple les transports en commun, le hélage, les taxis, le covoiturage, le vélopartage et le partage des trottinettes) sur une même plateforme et dans un même réseau de paiement. Dans les cas où la mobilité partagée peut être assurée (du moins en partie) par des entreprises privées, la Ville a un rôle important à jouer en s'assurant que les nouvelles solutions de mobilité cadrent avec les buts et les objectifs du PDT et du Plan officiel.

Les services de mobilité partagée assurent l'appoint des transports en commun et viennent favoriser un mode de vie dans lequel on peut faire appel à tous les types de déplacements sans qu'il soit nécessaire d'être propriétaire d'une voiture. Le vélopartage, le partage des vélos électriques et les services de trottinettes électriques peuvent constituer des solutions de rechange sans émissions ou peu polluantes pour différents types de déplacements, dont les liaisons du premier et du dernier kilomètre avec les transports en commun rapides. D'après les travaux de recherche menés dans d'autres villes, de 10 % à



35 % environ des utilisateurs du vélopartage sont typiquement des usagers des modèles de transport automobile.³⁴ De même, les services de hélage et d'autopartage peuvent permettre d'assurer la correspondance avec les transports en commun, en plus de promouvoir les déplacements dans lesquels les transports en commun ne constituent sans doute pas une option viable (par exemple, pour les déplacements tard le soir ou pour se rendre à des destinations hors du territoire de la Ville); certaines études démontrent que le covoiturage peut réduire, dans l'ensemble, les taux de propriété des voitures.³⁵



Toutefois, les services de mobilité partagée peuvent aussi avoir des incidences négatives. Par exemple, il faut prévoir de l'espace, dans la zone du mobilier urbain, pour les parcs de vélos ou de trottinettes électroniques en libre-service, ce qui peut créer des obstacles dans l'accessibilité si les vélos ou les trottinettes sont mal garés sur les trottoirs. On a démontré que le hélage augmente la congestion automobile et le nombre de véhicules qui se déplacent dans les grandes villes.³⁶

La Ville jouera un rôle actif dans l'environnement commun de la mobilité afin de promouvoir les objectifs du réseau de transport et de maîtriser les conséquences négatives potentielles. Les services de mobilité partagée doivent prioriser la sécurité, le confort et l'accessibilité pour tous les usagers de la rue. Ces services doivent aussi permettre d'atteindre les objectifs d'équité de la Ville. Cette dernière mettra au point des structures-cadres réglementaires appropriées, surveillera les résultats de ces services et mettra au point son approche dans les cas nécessaires. Elle visera aussi à miser sur l'innovation afin de minorer les incidences négatives sur la mobilité partagée.

La Ville continuera de se pencher sur les occasions d'offrir à Ottawa des services de vélopartage et d'autres services de micromobilité partagée, notamment dans le cadre de partenariats avec des entreprises privées, en sachant que ces services constituent un lien essentiel avec le réseau de transport en commun rapide de la Ville. Dans les cas justifiés, on pourra mener des projets pilotes pour s'assurer que ces services permettent d'atteindre les objectifs de la Ville avant d'en généraliser l'adoption. Elle fera en outre la promotion du covoiturage sur tout le territoire de la Ville, par exemple en offrant des places exclusives pour le vélopartage dans les transports en commun, dans les établissements récréatifs et dans les autres établissements municipaux, le cas échéant. On fera aussi appel à de nouveaux modèles de services comme l'autopartage à dépôt



³⁴ Hamilton Shared Micro-Mobility, Appendix A: Assessment of Operating Models, Funding Sources, and Role of Not-For-Profit Organizations, 2020.

³⁵ Martin, Elliot et Shaheen, Susan (2011), The impact of carsharing on household vehicle ownership, Access 38, 22-27.

³⁶ Henao, A., Marshall, W.E. (2019), The impact of ride-hailing on vehicle miles traveled, Transportation 46, 2173–2194; veuillez également consulter l'ouvrage de la SFCTA (publié en octobre 2018) intitulé [TNCs & Congestion](#).



libre³⁷, dans les cas où ils sont viables, pour permettre à un plus grand nombre de résidents de s'affranchir de la voiture ou de moins se déplacer en voiture. Enfin, grâce à la collaboration réunissant la Ville d'Ottawa, la Ville de Gatineau et la Commission de la capitale nationale dans les services de mobilité partagée et dans leur réglementation, on pourra améliorer l'efficacité et la cohésion des systèmes de mobilité régionaux.

ACTION 4-4A

Se pencher sur les occasions d'assurer à Ottawa les services de micromobilité partagée, en sachant que ces services constituent un lien essentiel avec le réseau de transport en commun rapide, et veiller à prioriser la sûreté, le confort et l'accessibilité pour les usagers comme pour les non-usagers.

Politique 4-5 Se préparer à l'automatisation des véhicules

Le véhicule automatisé (VA) est une technologie qui pourrait révolutionner les modes de déplacement des voyageurs dans les villes et les moyens grâce auxquels les réseaux de transport municipaux se perfectionnent. Comme berceau de l'infrastructure de VA Zone X.O³⁸ et des puissants secteurs de la technologie et de l'innovation, Ottawa est parfaitement en mesure d'être chef de file au Canada dans le développement et le déploiement de la technologie des véhicules automatisés. Ottawa a déjà organisé, en première au Canada, plusieurs essais de véhicules automatisés menés par des partenaires dans le secteur public et dans le secteur privé, dont Investir Ottawa, Transports Canada et l'Association commerciale de Kanata-Nord. Dans le même temps, en raison de la grande incertitude qui pèse sur le calendrier pour le déploiement de la technologie, sur l'acceptation sociétale et sur les impacts pour les collectivités, la Ville doit faire preuve de diligence dans la préparation des différentes possibilités. Bien que les véhicules automatisés puissent apporter des changements positifs en offrant de nouvelles options dans le paysage de la mobilité, ils pourraient aussi faire surgir des difficultés, par exemple lorsque les voitures qui roulent sur les routes achalandées dans les périodes de pointe sont vides.

Un objectif essentiel de la Ville d'Ottawa dans le domaine des véhicules automatisés consiste à éviter d'augmenter les déplacements en véhicule et les incidences négatives liées, dont la congestion, l'augmentation de la demande exprimée pour les nouvelles infrastructures automobiles et la pollution atmosphérique. Pour atteindre cet objectif, les transports en commun de grande capacité doivent continuer de constituer la cheville ouvrière du réseau de transport, en favorisant les déplacements à pied et à vélo pour parcourir les trajets écourtés et pour se rendre aux transports en commun. On peut faire appel à la technologie des véhicules automatisés pour étoffer et promouvoir les transports en commun et le transport actif, par exemple en assurant des liaisons avec les transports en commun de grande capacité. Les objectifs connexes de cette politique consistent à promouvoir une meilleure occupation des véhicules dans le cadre des nouveaux services de mobilité portés par les véhicules automatisés, à continuer de

³⁷ L'autopartage à dépôt libre est un service de partage de véhicules sans stations fixes : l'utilisateur peut retourner le véhicule loué n'importe où dans la zone de service désignée et peut donc se servir du véhicule loué pour les déplacements effectués dans un seul sens.

³⁸ Zone X.O est une fonction conçue pour créer et soumettre à des essais, en toute sécurité, les nouvelles technologies de la mobilité, dont les VA.



concevoir des rues pour prioriser le transport actif, à décourager les voitures vides sur la route, à promouvoir la santé publique, à améliorer la sûreté sur les routes et l'accessibilité pour tous les utilisateurs et à s'assurer que les bienfaits de la nouvelle mobilité portée par les VA rejaillissent équitablement sur les résidents d'Ottawa.

Dans les dernières années, les entreprises ont aussi exprimé de l'intérêt pour l'utilisation potentielle des drones (aussi appelés véhicules aériens sans pilotes ou VASP) pour les livraisons commerciales. Les VASP ont de nombreuses applications potentielles; par exemple, ailleurs au Canada, on a constaté qu'il s'agit d'une option efficace pour les livraisons à faire dans certains délais, les livraisons dans les zones rurales difficiles d'accès et les livraisons de fournitures d'urgence. Les règlements-cadres fédéraux et provinciaux pour les VASP évoluent en réaction aux applications potentielles et aux progrès technologiques, tout en tâchant de résoudre les problèmes de sûreté, de protection de la vie privée et de régulation du trafic aérien. En outre, les entreprises proposent de faire appel à des robots de livraison sur les trottoirs pour les activités de livraison du dernier kilomètre, malgré les inquiétudes exprimées pour la sûreté et l'accessibilité.



La Ville mettra sur pied un groupe de travail sur la préparation des VA avec les dirigeants des principales directions générales de la Ville qui seront appelées à collaborer avec les partenaires fédéraux, provinciaux, régionaux et locaux pour miser sur les perspectives et résoudre les difficultés. Ce groupe de travail tiendra compte des incidences sur les politiques et sur les technologies, dont la surveillance de la sécurité de la technologie des VA, les règlements d'application fédéraux et provinciaux et le rendement au fur et à mesure de l'évolution de cette technologie.

La Ville épaulera aussi l'Association commerciale de Kanata-Nord dans les efforts qu'elle consacre pour mettre en œuvre un réseau de transport en commun en faisant appel à des VA et d'autres initiatives de



déploiement des VA qui promeuvent Ottawa comme chef de file dans la technologie des VA. Il s'agira entre autres de travailler avec d'autres ordres de gouvernement afin de permettre d'assurer les services de transport en commun des VA sur les routes de la Ville dans le quartier économique de Kanata-Nord, lorsqu'on aura mis à l'épreuve la sûreté et la fiabilité de cette technologie.

Enfin, la Ville évaluera d'autres technologies de transport automatisé, comme les drones et les robots de livraison sur les trottoirs et permettra d'y faire appel dans chaque cas particulier pour promouvoir l'innovation tout en veillant à ce que les nouvelles technologies permettent de réaliser les objectifs de la Ville sans nuire à la sûreté des usagers vulnérables.

ACTION 4-5A

Créer un groupe de travail sur l'état de préparation des véhicules automatisés afin de surveiller l'émergence prochaine des technologies des véhicules automatisés et de promouvoir les politiques, les règlements d'application, les lignes de conduite pour la conception et les infrastructures qui maximisent les bienfaits potentiels des véhicules automatisés tout en maîtrisant leurs éventuelles incidences négatives.



Thème 5 : Faire appel aux transports pour promouvoir la ville que nous voulons édifier

APERÇU DES POLITIQUES

Politique 5-1	Appliquer les règles de l'art pour l'aménagement des réseaux
Politique 5-2	Prioriser les modes de déplacement qui sont économes de superficie
Politique 5-3	Encourager le transport durable dans la planification et la conception des collectivités
Politique 5-4	Intégrer les « transects » du Plan officiel dans la planification des transports
Politique 5-5	Harmoniser les outils d'aménagement pour promouvoir les cibles dans les parts modales des déplacements
Politique 5-6	Mettre à jour les mesures de protection des terrains pour les couloirs de transport afin de promouvoir l'édification de la Ville
Politique 5-7	Appliquer le point de vue de l'abordabilité à long terme dans les investissements consacrés au transport

On s'attend à ce que la population d'Ottawa augmente de plus de 400 000 habitants d'ici 2046, et le Plan officiel (PO) définit l'orientation à adopter pour aménager 47 % des nouveaux logements dans le secteur urbain bâti existant de la ville. En raison de l'envergure de la croissance de la population et de la densification, la demande imposée au réseau de transport est appelée à augmenter, et la Ville devra tenir compte en faisant appel à des modes économes d'espace. Le PO prévoit aussi l'objectif qui consiste à veiller à ce que la majorité des déplacements à Ottawa se déroulent à pied, à vélo, dans les transports en commun ou en covoiturage d'ici 2046. Pour atteindre cet objectif et créer une ville vigoureuse et durable, le PO met l'accent sur les quartiers du quart d'heure, dans lesquels on peut répondre aux nombreux besoins du quotidien à moins de 15 minutes à pied de la maison³⁹.

Le PO définit une nouvelle politique-cadre portant sur la mobilité durable, sur la planification adaptée au contexte, sur l'aménagement du territoire favorable aux transports en commun et sur la définition des rues après leur fonction, soit les rues d'« accès » ou les rues de « fluidité-capacité ». Enfin, le Plan officiel priorise les liens entre le transport et les objectifs de la qualité de vie, par exemple la santé, la sécurité, le bien-être et l'abordabilité. Ainsi, les résidents qui habitent dans les quartiers du quart d'heure et non loin

³⁹ Puisque la rapidité des déplacements à pied varie en fonction de chacun, les quartiers du quart d'heure sont pensés en fonction d'une cadence moyenne de 5 kilomètres à l'heure pour les déplacements à pied des adultes; toutefois, les principes qui sous-tendent les quartiers du quart d'heure sont conçus pour veiller à ce que les collectivités soient plus habitables pour tous les résidents, quels que soient leur âge, leur niveau d'aptitudes physiques ou le mode de déplacement qu'ils choisissent.



des transports en commun peuvent facilement de déplacer peu en voiture ou s'affranchir complètement de la voiture et ainsi faire de l'activité physique grâce au transport. Pour atteindre les objectifs du Plan officiel, il faut concevoir les collectivités nouvelles pour encourager dès le début les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun, en concertant l'aménagement du territoire et la planification des transports. Dans les collectivités existantes, les réseaux de transport doivent évoluer pour favoriser l'aménagement de logements de plus grande densité, notamment en rehaussant les transports en commun et en favorisant l'aménagement de rues saines et complètes. Le PDT vient promouvoir les politiques liées au transport dans le nouveau PO et vise à favoriser l'évolution des aménagements favorables aux transports en commun, des quartiers du quart d'heure piétonnables et une ville plus habitable.

Les rues d'« accès » sont proches des aménagements fonciers environnants, se caractérisent par la lenteur des déplacements des véhicules. Par contre, la rue de « fluidité-capacité » joue un rôle structurel dans l'ensemble du quadrillage urbain du fait de son importance dans le transport des personnes et des marchandises sur de plus longues distances entre les différents secteurs de la ville. Les rues d'« accès » et les rues de « fluidité-capacité » priorisent toutes des modes de transport durables et économes d'espace.

Politique 5-1 Appliquer les règles de l'art pour l'aménagement des réseaux

Le PDT s'inspire des principes fondamentaux suivants, qui s'appliquent aux réseaux de mobilité qui sont dérivés des règles de l'art nationales et internationales :

- Chacun doit pouvoir se déplacer pour se rendre dans toutes les propriétés et dans toutes les infrastructures de la Ville et pour en revenir.
- Les personnes qui font appel à tous les modes de déplacement devraient pouvoir parcourir la ville en toute sécurité, dans un réseau connecté.
- Les modes de déplacement que choisissent les usagers (qu'il s'agisse de se déplacer à pied, à vélo, dans les transports en commun ou en voiture, entre autres) sont essentiellement le résultat de la compétitivité relative.⁴⁰ Il faut donner un avantage concurrentiel aux modes à encourager grâce au délai, au coût, à la distance, au confort ou à d'autres facteurs.
- Les modes de déplacement durables comportent différentes distances idéales à parcourir. Il est très probable que l'on se déplace à pied pour les trajets d'au plus 15 minutes (de 1 à 1,5 km), alors que les transports en commun se prêtent mieux aux trajets plus longs. Il est très probable qu'on se déplace à vélo pour les trajets d'au plus 8 km, même si la technologie du vélo électrique permet d'étendre cette distance idéale à franchir.

⁴⁰ Les choix de modes de transport des particuliers dépendent des facteurs du réseau de transport, dont les heures et les frais de déplacement, le confort et la fiabilité de différents modes. Ensemble, ces variables du réseau déterminent la compétitivité relative de chaque mode pour certains déplacements. Les choix de modes de transport des particuliers sont également liés à des facteurs sociaux, économiques, culturels et environnementaux.



- Afin d'encourager les modes durables, la conception des réseaux doit tenir compte des besoins et des caractéristiques exceptionnels de ces modes. Par exemple, les piétons et les cyclistes sont très sensibles aux trajets directs et à la qualité de l'environnement des déplacements. Les usagers des transports en commun sont sensibles à la fiabilité des délais de déplacement, ainsi qu'aux coûts.⁴¹ La Pièce 7 fait la synthèse de ces caractéristiques.
- Le transport influence l'aménagement du territoire, et inversement; c'est pourquoi il faut les étudier de front. Dans les secteurs dans lesquels le territoire est densément utilisé, il faut donner une priorité aux modes de transport spatialement efficaces (soit les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun). Puisque ces secteurs ne sont pas compatibles avec les déplacements automobiles à grande vitesse.
- Puisque l'objectif du transport consiste à améliorer l'accès à différents lieux, le réseau de transport doit tâcher de minimiser les incidences négatives en place tout en préservant sa fonction de mobilité essentielle.

Ces principes réseautiques sont liés au principe directeur du PDT (appendice B), qui consiste à réduire la dépendance vis-à-vis de l'automobile en veillant à ce que les déplacements à pied et à vélo soient plus attrayants que les déplacements en voiture pour les courts trajets et en s'assurant que les transports en commun sont plus attrayants que la voiture pour les longs trajets.

Pièce 7 : L'importance des caractéristiques des trajets pour différents modes de déplacement

Mode de déplacement	Droiture des trajets	Délai du trajet ¹	Qualité de l'environnement des déplacements	Facilité de repérage
À pied	Extrêmement important	Important	Extrêmement important	Très important
À vélo²	Très important	Important	Très important	Très important
En voiture	Légèrement important	Important	Légèrement important	Important
En camion	Important	Important	Légèrement important	Important
Dans les transports en commun	Important	Très important	Important	Extrêmement important

1. Dont la fiabilité du délai de déplacement et le temps passé à attendre l'autobus, le train, le taxi ou le hébergement des véhicules; les statistiques laissent entendre que les usagers considèrent que le délai d'attente est beaucoup plus lourd que le délai équivalent passé dans les déplacements.⁴²

⁴¹ Miller, E., Shalaby, A., Diab, E. et coll. (2018), Canadian Transit Ridership Trends Study : https://cutaactu.ca/wp-content/uploads/2021/01/cuta_ridership_report_final_october_2018_en.pdf.

⁴² Lam W., et Morrall J. F., Bus Passenger Walking Distance and Waiting Times: A Summer-Winter Comparison. Transportation Quarterly, volume 36, numéro 3, 1982, pages 407-421.



2. Ces caractéristiques sont différentes pour les cyclistes qui se déplacent sur des vélos électriques. En particulier, la sensibilité à la droiture des trajets est moindre.

Pour encourager la généralisation des modes actifs, les réseaux piétonnables et cyclables doivent être plus denses et plus directs que les déplacements en voiture pour les courts trajets, et par conséquent, les piétons et les cyclistes doivent pouvoir emprunter toutes les routes et franchir toutes les intersections dans le secteur urbain et dans les villages (sauf les autoroutes et les voies réservées aux transports en commun). Dans les contextes dans lesquels les réseaux routiers ne sont pas très denses, il faut prévoir d'autres passages pour les usagers actifs. Les passages denses sont très importants dans les artères et les routes collectrices, qui comprennent des deux côtés des destinations comme les logements, les arrêts d'autobus, les parcs, les commerces de détail ou d'autres infrastructures. Dans les cas où il existe des obstacles majeurs (comme les cours d'eau ou les autoroutes), il faut aménager des infrastructures piétonnables et cyclables dans tous les passages et prévoir une plus grande densité que ce que prévoit le réseau routier dans les cas où ces aménagements sont viables. Dans les réseaux de rues locales, on peut apporter des modifications physiques afin d'assurer la perméabilité filtrée⁴³, ce qui donne des parcours écourtés et plus directs pour les modes actifs et un environnement plus sûr et plus confortable pour les déplacements. Les sentiers polyvalents, les raccourcis, les infrastructures à contresens sur les routes à sens unique et d'autres mesures destinées à réduire les arrêts et les retards peuvent aussi concourir à l'objectif qui consiste à écourter les trajets pour les modes actifs.

Par contre, les efforts de promotion de l'utilisation des transports en commun devraient essentiellement consister à améliorer, par rapport à la conduite automobile, les délais des déplacements « de porte à porte ». Il s'agit d'améliorer la fiabilité des délais de déplacement et de minorer la durée totale des déplacements, surtout les temps d'attente. L'aménagement du territoire et la conception des rues sont décisifs pour permettre d'aménager des circuits de transport en commun directs en répondant à la demande de l'achalandage pour étayer les grandes fréquences de service (cf. la politique 5-3). Il faut donner en particulier la priorité aux trajets directs et à la connectivité des réseaux de transport actif dans les environs des arrêts et des stations de transport en commun, ce qui détermine le nombre de propriétés qui font partie de la zone de captation des arrêts dans les déplacements à pied et à vélo. (Veuillez consulter la Politique 8-5.)

Politique 5-2 Prioriser les modes de déplacement qui sont économes de superficie

À l'heure où Ottawa continue de se développer et de se densifier, le réseau de transport doit permettre de déplacer un plus grand nombre de personnes et de biens dans l'espace disponible aujourd'hui. Comme

⁴³ La perméabilité filtrée consiste à « éliminer par filtrage » les véhicules traversant dans certaines rues (soit les véhicules sans point d'origine ni point de destination sur les rues) afin de créer un environnement plus sûr, confortable et attrayant pour les déplacements à pied et à vélo tout en préservant l'accès pour la circulation locale. On a constaté que les résidents qui habitent les quartiers dotés de réseaux routiers dont la perméabilité est filtrée ont de plus fortes parts modales dans les déplacements à pied que les résidents qui habitent des quartiers comparables, dont les réseaux routiers différents (Frank, L.D. et Hawkins, D., 2008, [Donner leur place aux piétons – Utilisation du tracé des rues pour influencer sur le mode de déplacement](#), Ottawa, Société canadienne d'hypothèques et de logement). La Ville doit revoir les répercussions sur l'achalandage sectoriel et mener une consultation publique avant de mettre en œuvre des restrictions automobiles permanentes pour créer la perméabilité filtrée.



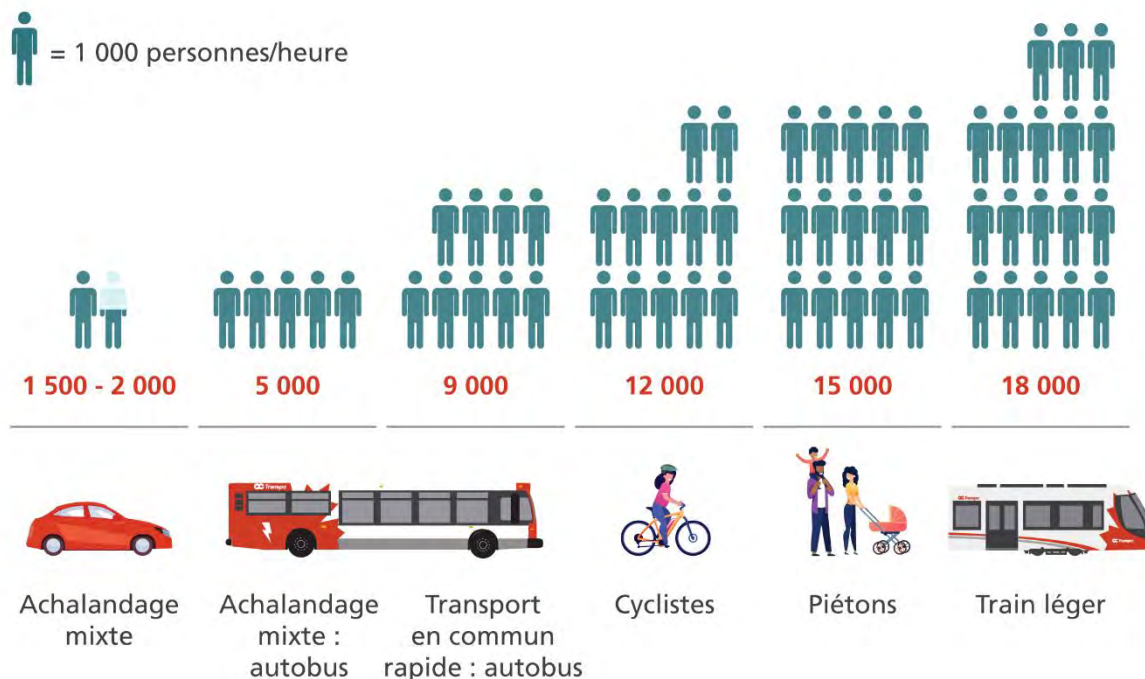
le précise la Pièce 8, la Ville doit tenir compte de cette croissance en faisant appel à des modes plus économes d'espace, dont les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun, pour maximiser la capacité du réseau. L'expérience pratique nous apprend qu'il n'est pas financièrement et spatialement viable, à l'échelle nécessaire, de continuer d'ajouter une capacité automobile à vocation générale pour tenir compte de la demande dans les déplacements en période de pointe. L'expansion généralisée du réseau routier contredit aussi les différents objectifs de la Ville se rapportant à la maîtrise des changements climatiques, à l'esthétique urbaine, à la santé et à la sécurité. En outre, l'augmentation de la capacité routière pour décongestionner la voie publique dans les périodes de pointe donne généralement lieu à la « demande induite » ou à la « demande latente ». En rendant les déplacements automobiles plus attrayants, on encourage les résidents à modifier leurs modes de transport, leurs délais de déplacement ou leurs destinations afin de profiter de la capacité nouvelle, et on peut même les encourager à se déplacer plus fréquemment. Autrement dit, la congestion redevient souvent ce qu'elle était auparavant malgré la capacité automobile supplémentaire.⁴⁴ Dans les secteurs urbanisés, l'accessibilité des destinations et la mobilité multimodale seront donc prioritaires par rapport à la capacité automobile en période de pointe. Comme l'indique la politique 9-2, il faudra quand même, dans certains contextes, réaliser des projets pour augmenter la capacité routière, par exemple pour parachever le réseau de transport dans les secteurs nouveaux ou en croissance de la Ville. Il se peut aussi qu'on doive aménager un espace routier exclusif pour permettre d'exploiter un réseau de transport en commun pratique et fiable; cela nécessitera des investissements supplémentaires dans la marche, le vélo, le transport en commun et les « rues complètes ».

La directive du Plan officiel pour la densification et le recours plus massif à des modes distincts de la voiture fait rejaillir d'importants bienfaits dans la gestion et l'entretien des actifs, en réduisant les coûts par habitant dans l'ensemble. Or, il faut aménager les rues existantes pour en faire des « rues complètes » afin de promouvoir l'utilisation des modes durables. Il faut aussi apporter, dans les quartiers existants, des modifications aux normes d'entretien des trottoirs, des infrastructures de transport en commun et des installations cyclables qui sont modernisées ou qui sont plus massivement utilisées en raison de la densification. Même si ces modifications ont pour effet d'accentuer les pressions budgétaires pour l'entretien à court terme, il s'agit toujours d'une approche plus rentable, au lieu de se consacrer à une croissance plus vaste et de moindre densité, ce qui donnerait lieu, dans l'ensemble, à des besoins infrastructurels supérieurs et à des coûts par habitant plus élevés.

⁴⁴ Hymel, K. (2019), If you build it, they will drive: Measuring induced demand for vehicle travel in urban areas, *Transport Policy*, 76, 57-66.



Pièce 8 : Capacité de déplacement des personnes à l'heure sur un espace de 3,5 mètres de large



Adapté de la Transformative Urban Mobility Initiative

Dans la planification et la modélisation des réseaux dans le cadre du Plan d'infrastructures du PDT, on donnera la priorité aux modes économes d'espace, tout en maximisant la capacité et l'efficacité du réseau existant et en veillant à donner accès aux nouveaux secteurs de croissance. Pour permettre à un plus grand nombre de personnes de se déplacer sans augmenter en conséquence le nombre de véhicules, il faut adopter des mesures destinées à accroître l'attrait relatif des transports en commun et des modes actifs par rapport à la voiture. Le PDT prévoit les politiques et les actions qui permettront d'atteindre cet objectif.

Politique 5-3 Encourager le transport durable dans la planification et la conception des collectivités

Le Plan officiel reconnaît que l'aménagement du territoire et les réseaux de transport sont interconnectés et influent considérablement sur la santé publique et sur la qualité de vie. Le Plan officiel insiste sur l'aménagement de terrains compacts et intégrés pour encourager les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun. Les collectivités compactes et les aménagements mixtes sont importants dans l'aménagement des « quartiers du quart d'heure » parce qu'ils rapprochent les points d'origine et de destination dans les déplacements, ce qui réduit la longueur des trajets et ce qui rend plus pratiques les déplacements à pied et à vélo. Les plus grandes densités et les modèles d'aménagement favorables aux transports en commun favorisent aussi l'efficacité des services de transport en commun et permettent d'attirer un plus fort achalandage. Les transports en commun et la piétonnabilité sont mutuellement étayés par la plupart des mêmes facteurs de l'environnement bâti, dont le domaine public animé et les logements de plus grande densité situés non loin des aménagements commerciaux. La piétonnabilité fait



partie des meilleurs indices pour prévoir la demande de transports en commun : il est au moins trois fois plus probable que les usagers des transports en commun atteignent, par rapport au nombre d'usagers, les niveaux recommandés dans l'activité physique journalière.⁴⁵

Le PO prévoit aussi des infrastructures qui favorisent le transport durable et qui permettent d'adopter un mode de vie sans voiture ou peu motorisé. Il s'agit entre autres des réseaux routiers parfaitement connectés et dotés de quadrilatères courts et fréquents, des infrastructures de transport actif de grande qualité, des raccourcis dans le transport actif, ainsi que de la sécurité et de la praticité de l'accès à pied et à vélo aux arrêts et aux stations de transport en commun. Le PO vise à créer des environnements piétonniers de grande qualité en faisant appel aux principaux éléments notés dans la Pièce 9. Ces éléments contribuent à la sécurité et à l'agrément des déplacements à pied dans l'opinion publique. Un objectif prépondérant consiste à créer, dans les quartiers, un sentiment d'appartenance au lieu et une personnalité en favorisant la conception et la création de « rues saines »⁴⁶ à échelle humaine, qui constituent des lieux accueillants, et non simplement des points de passage. Ces objectifs et ces éléments essentiels s'appliquent aux collectivités nouvelles comme aux collectivités existantes.

Enfin, le Plan officiel précise qu'il est important de coordonner les nouveaux lotissements avec l'aménagement des services de transport en commun et des infrastructures de transport en commun.⁴⁷ Le service hâtif de transport en commun est un outil essentiel pour atteindre les cibles dans les parts modales; la recherche nous apprend que les particuliers adoptent des habitudes pour se transporter peu après un changement dans leur vie (par exemple lorsqu'ils emménagent dans un nouveau logement ou qu'ils commencent un nouvel emploi) et qu'il est difficile de les amener à changer leurs habitudes lorsqu'elles sont établies.⁴⁸ Offrir les services de transport en commun dès le début de la réalisation des nouveaux projets d'aménagement permet d'amener les nouveaux résidents à emprunter d'emblée les transports en commun.



⁴⁵ Translink (2012). (2012). [Transit-Oriented Communities Design Guidelines](#).

⁴⁶ D'après les travaux de recherche de Lucy Saunders, les 10 indicateurs des rues saines sont : le sentiment d'être bien accueilli pour chacun, la facilité de traverser la chaussée, l'ombrage et le refuge, les lieux de repos, les endroits qui ne sont pas trop bruyants, les cas dans lesquels on peut choisir de se déplacer à pied et à vélo, le sentiment de sécurité, ce qu'il y a à voir et à faire, le sentiment de détente et la propreté de l'air. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le site www.healthystreets.com.

⁴⁷ Cf., dans la sous-section 5.6.2.1 du Plan officiel, la politique 3, qui s'applique à la surzone des quartiers projetés, ainsi que la politique 16 de la sous-section 4.1.2, qui porte sur le calendrier et l'étalement des travaux d'aménagement.

⁴⁸ Clark, B., Chatterjee, K. et Melia, S. (2016), Changes to commute mode: The role of life events, spatial context and environmental attitude, Transportation Research Part A: Policy and Practice, 89, 89-105.



Pièce 9 : Les éléments qui contribuent à la qualité de l'environnement piétonnier



- ① Hauteur et volumétrie des bâtiments adaptées au quartier
- ② Supervision passive
- ③ Arbres urbains produisant de l'ombre
- ④ Absence de cyclistes et de trottinettistes sur les trottoirs
- ⑤ Grande qualité et largeur des trottoirs
- ⑥ Zone de protection contre la circulation automobile
- ⑦ Peu de voies de circulation et faibles vitesses dans les déplacements automobiles
- ⑧ Façades actives
- ⑨ Éclairage suffisant

- ⑩ Présence d'autres piétons
- ⑪ Voies d'accès minimales et peu de terrains de stationnement en surface
- ⑫ Bancs publics
- ⑬ Repérage et signalétique
- ⑭ Sûreté des intersections

Aussi :

-  Travaux adéquats de déneigement et de déglacage
-  Œuvre d'art public et sites de jeux pour les enfants
-  Passages pour piétons en milieu de quadrilatère

Source : texte adapté du Rapport de référence sur les quartiers du quart d'heure de la Ville d'Ottawa (septembre 2021).

Les plans de conception communautaire (PCC), les plans secondaires et les plans de conception des sites sont des outils importants pour la promotion des quartiers du quart d'heure et pour les aménagements favorables aux transports en commun dans les collectivités nouvelles comme dans les collectivités existantes. Dans les nouveaux secteurs de croissance, il est essentiel de planifier de concert



l'aménagement du territoire et des transports pour s'assurer que les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun sont les modes les plus attrayants dès le premier jour. Dans les quartiers existants, les PCC et les plans secondaires permettront de cerner les changements au réseau de transport afin de promouvoir la densification et de favoriser les modes de vie démotorisés ou peu motorisés. Dans les thèmes 6 et 7, il est question de prévoir des infrastructures piétonnables et cyclables dans les travaux d'aménagement et de réaménagement, alors que les politiques suivantes portent sur d'autres occasions de promouvoir plus généralement le transport durable dans la planification des collectivités et de l'aménagement du territoire.

- **Conception du réseau routier.** Les rues des nouveaux quartiers doivent faire partie d'un réseau multimodal fortement connecté, grâce à un modèle de conception des rues qui permet de ralentir les déplacements des véhicules, d'assurer la sécurité des conditions pour tous les usagers, de prévoir de l'espace pour les arbres et d'assurer la vitalité du domaine public. Les nouvelles rues collectrices, les grandes routes collectrices et les artères seront suffisamment proches pour promouvoir les transports en commun et pour qu'il soit moins nécessaire d'aménager des rues et des intersections larges, qui ont tendance à devenir des obstacles entre les quartiers. Conformément au Plan officiel (politique 5.4.4), un réseau de tracés de quadrillage de rues affiné et parfaitement connecté, en plus d'être doté de quadrilatères modestes, permettra d'encourager la connectivité et la piétonnabilité. Le Manuel de planification des rues pour les nouveaux quartiers comprendra de plus amples précisions sur la conception des réseaux routiers (ainsi que des nouvelles voies privées) pour permettre d'aménager les quartiers du quart d'heure
- **Conception favorable aux transports en commun.** Le Plan officiel encourage un accroissement de la densité et les aménagements polyvalents dans les alentours des stations de transport en commun, dont les carrefours, les zones protégées des grandes stations de transport en commun (ZPGSTC) et les secteurs qui lisèrent les grands couloirs de transport en commun. Pour maximiser les bienfaits de ces politiques, la conception des sites doit favoriser l'accès direct et pratique aux transports en commun, dont la connectivité des stations dans les cas opportuns. Les travaux de réaménagement doivent permettre d'améliorer la connectivité avec le tissu urbain environnant, notamment en prolongeant les rues publiques ou en aménageant de nouvelles voies publiques, en établissant les liaisons en milieu de quadrilatère et en aménageant des trottoirs et des sentiers. Dans les collectivités nouvelles comme dans les collectivités établies, les évaluations des répercussions sur les transports (ERT) doivent comprendre des cartes de connectivité des sentiers et des liaisons de transport actif menant aux transports en commun; il devrait s'agir d'une exigence dans la prochaine mise à jour des Lignes de conduite sur les ERT (cf. l'action 5-5B).
- **Sentiers, ponts et accès aux zones vertes.** Les sentiers hors rue, les parcs, les infrastructures naturelles et les autres zones vertes de la localité contribuent à la santé et au bien-être, en plus de promouvoir le transport durable. Les plans secondaires et les plans de conception communautaire doivent faire état des sentiers hors route qui traversent les nouvelles collectivités et les grands sites de réaménagement qui donnent accès aux espaces verts ou qui suivent les couloirs fluviaux. Ces plans feront aussi état des sentiers polyvalents et des



ponts de transport actif qui écourtent les distances à parcourir par rapport au réseau routier, selon les besoins et conformément aux principes réseautiques de la politique 5-1.

- **Sites scolaires et rues environnantes.** Les écoles sont des destinations communautaires importantes; se déplacer à pied ou à vélo pour se rendre à l'école permet d'adopter des modes de vie sains dès le plus jeune âge. L'implantation des sites et la conception des nouvelles écoles doivent favoriser la sûreté des déplacements à pied et à vélo comme principaux moyens de se déplacer pour se rendre à l'école et pour rentrer à la maison, conformément au Plan officiel (section 4.10). Il s'agit entre autres d'éviter de créer de nouvelles « zones dangereuses », soit les secteurs des quartiers dans lesquels on juge qu'il est insécuritaire de se déplacer à pied pour se rendre à l'école et pour rentrer chez soi. On se penchera aussi sur les dispositifs à aménager dans les collectivités existantes afin de prioriser les déplacements actifs pour se rendre à l'école, de réduire l'immobilisation des véhicules qu'on laisse tourner au ralenti relativement aux déplacements pour déposer et passer reprendre les élèves et les étudiants et d'améliorer la sécurité devant les écoles (cf. la politique 11-2). Il faudrait prévoir, dans les cas où elle est viable, la connectivité des déplacements à pied et à vélo entre les écoles et les espaces verts des quartiers.
- **Centres pour les personnes âgées.** De nombreuses personnes âgées s'en remettent aux déplacements à pied et aux transports en commun et peuvent avoir de la difficulté à se rendre à leurs destinations s'il n'y a pas de trottoirs, que les trottoirs ne sont pas de niveau ou qu'ils sont glacés et enneigés. La sûreté, le confort, l'accessibilité et la qualité de l'entretien des infrastructures de transport sont donc essentiels dans les rues des environs des centres pour les personnes âgées, afin de leur permettre de se rendre à leurs destinations essentielles. Les centres des personnes âgées doivent aussi être implantés pour permettre d'avoir facilement accès aux infrastructures des quartiers. La Ville tiendra compte des besoins des personnes âgées dans la planification des collectivités nouvelles et en tâchant d'améliorer la mobilité dans les quartiers existants.
- **Conception des terrains de stationnement.** Dans les cas où il faut aménager de nouveaux terrains de stationnement en surface dans le cadre des projets d'aménagement privés ou des projets du secteur public, il faut prévoir de l'ombre, des infrastructures pour la gestion des eaux pluviales (dont les AMI), et des installations qui favorisent la sûreté des déplacements à vélo et à pied pour traverser les terrains de stationnement et pour se rendre aux entrées des immeubles. Il faudrait se pencher sur les occasions d'intégrer la production des énergies renouvelables dans les nouveaux terrains de stationnement en surface dont la superficie est considérable. Les terrains de stationnement des voitures devraient être aménagés à l'arrière des sites dans les cas où c'est viable, en plus de comprendre un espacement régulier d'îlots arborisés, conformément aux modalités exposées dans le Plan officiel.
- **Réaménagement du stationnement en surface dans les alentours des stations de transport en commun.** Les terrains de stationnement des voitures en surface dans les zones protégées des grandes stations de transport en commun (ZPGSTC) nuisent à l'environnement piétonnier, concourent à l'effet d'îlot de chaleur urbain et constituent des obstacles dans la réalisation des cibles de densité. Dans les cas où elle est propriétaire de vastes terrains de stationnement en surface dans les ZPGSTC, la Ville met au point une stratégie pour les réaménager dans les cas où ces travaux sont viables sur l'horizon de planification. Dans la



mesure du possible, il faut aussi encourager le réaménagement des vastes terrains de stationnement en surface qui appartiennent à d'autres ordres de gouvernement.

- **Infrastructures des parcs-o-bus.** La Ville est en train de mettre au point une nouvelle stratégie pour les parcs-o-bus afin de recenser les besoins existants et projetés et de déterminer les moyens grâce auxquels elle pourra faire appel à ces infrastructures pour atteindre ses objectifs dans le cadre du réseau de transport. Cette stratégie comprendra des stratégies de tarification et tiendra compte des considérations liées à la conversion aux aménagements favorables aux transports en commun, conformément au Plan officiel.
- **Quartiers du quart d'heure :** Les nouveaux quartiers doivent être conçus et réalisés dès le début comme des quartiers du quart d'heure, en tenant compte des principes réseautiques de la politique 5-1. Dans les collectivités existantes, on peut promouvoir les quartiers du quart d'heure grâce à des actions comme la réaffectation de l'espace dans les rues commerciales pour assurer les infrastructures du domaine public et appuyer stratégiquement les entreprises locales, l'aménagement d'infrastructures cyclables et de trottoirs plus larges, l'augmentation des zones tampons pour protéger les piétons et les cyclistes contre la circulation automobile, l'aménagement d'arbres urbains et de zones de verdure, la réduction de la vitesse des véhicules, ainsi que l'amélioration des normes d'entretien pour les rues commerciales. Le [Rapport de référence sur les quartiers du quart d'heure](#) donne plus de détails sur les caractéristiques des quartiers existants par transect et sur les points à améliorer.

ACTION 5-3A

Établir le Manuel de planification des rues pour les nouveaux quartiers dans le cadre de l'initiative Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes pour veiller à ce que les nouveaux réseaux routiers permettent de créer des quartiers du quart d'heure et encouragent le transport durable.

ACTION 5-3B

Élaborer une stratégie pour réaménager les vastes terrains de stationnement en surface publics dans les zones protégées des grandes stations de transport en commun ou pour encourager à les réaménager.

ACTION 5-3C

Établir la nouvelle stratégie des parcs-o-bus pour Ottawa, en tenant compte de la demande de parcs-o-bus existante et projetée.

ACTION 5-3D

Mettre à jour les besoins exprimés pour les vastes terrains de stationnement en surface nouveaux ou réaménagés (dont les terrains appartenant à la Ville) pour s'assurer de prévoir les mesures voulues afin de créer de l'ombre, d'aménager les infrastructures de la gestion des eaux pluviales (dont les AMI) et de prévoir des installations qui permettent aux cyclistes et aux piétons de se déplacer en toute sécurité.



Politique 5-4 Intégrer les « transects » du Plan officiel dans la planification des transports

Le Plan officiel introduit le concept des transects (Pièce 2)— soit six zones qui ont une forme bâtie et une fonction planifiée qui leur sont propres — afin de permettre d’adopter une politique expressément conçue pour les différents contextes géographiques de la Ville. Nous résumons ci-après les grandes caractéristiques de la mobilité et les politiques-cadres pour chaque transect, en nous inspirant du Plan officiel et du Rapport de référence sur les quartiers du quart d’heure. Les transects viendront éclairer la planification des transports, notamment quand il s’agit de savoir si les rues doivent être pensées pour l’« accès » ou pour « la fluidité et la capacité » (cf. la politique 9-3). La politique 10-3 porte sur les considérations propres aux transects dans le réaménagement des intersections. Les politiques 6-2 et 7-2 font respectivement état des exigences, par transect, dans l’aménagement des trottoirs et des infrastructures cyclables. On tiendra aussi compte des transects dans le cadre de la mise à jour des Directives sur les niveaux de services multimodaux (Cf. la Politique 9-1.), de concert avec les autres désignations du Plan officiel comme les secteurs prioritaires de la conception. Dans le Plan des infrastructures, on s’attend à ce que les cibles des parts modales soient établies par transect

Transect du cœur du centre-ville et transect du secteur urbain intérieur

Le cœur du centre-ville se caractérise par un environnement bâti mature et des aménagements polyvalents de grande densité. Il s’agit d’un pôle d’emploi important pour la Ville, pour les employeurs du gouvernement comme pour les employeurs du secteur privé. Le transect du secteur urbain intérieur comprend les quartiers construits avant la Deuxième Guerre mondiale et qui cernent le cœur du centre-ville et sera doté d’une forme bâtie ainsi que des secteurs plus récents, construits après la Deuxième Guerre mondiale et qui sont directement attenants aux quartiers dont la forme bâtie s’apparente plus à la banlieue. Le cœur du centre-ville est le transect dont la part modale durable est la plus élevée; vient ensuite le transect du secteur urbain intérieur. Bien que dans ces transects, de nombreuses rues existantes jouent le rôle d’artère traditionnelle et soient dotées d’environnements piétonnables attrayants et de boutiques donnant sur la rue, en plus de la circulation automobile qui se déroule à des vitesses modérées, d’autres rues servent de parcours de navettage très achalandés, dotés d’un couvert forestier limité et de façades de bâtiments passives. Dans ces deux transects, les aménagements à vocation automobile comme les services au volant et le stationnement en surface sont interdits ou découragés, et il faut minorer les approches automobiles privées (par exemple les bateaux de trottoir pour les entrées de cour).

Le cœur du centre-ville et le secteur urbain intérieur ont généralement des habitations plus modestes et moins d’espace de commodités privé que les autres transects. C’est pourquoi les rues de ces transects sont particulièrement importantes pour l’aménagement de l’espace — afin de favoriser les lieux de rassemblement, la culture, l’identité communautaire et les économies locales, et pour permettre d’offrir des activités de loisirs et même les aires de repos par temps de canicule. De même, les mesures à adopter pour assurer la résilience climatique comme les ombrières, la plantation des arbres et le verdissement urbain sont importantes pour compenser la densité de l’environnement bâti et la forte proportion de terrains paysagers avec des matières minéralisées. Les trottoirs et les banquettes plus larges sont également importants pour améliorer la piétonnabilité, puisque ces transects se densifient au fil du temps, ce qui exerce des pressions sur les infrastructures existantes.



Transect du secteur urbain extérieur et transect du secteur de banlieue

Dans les transects du secteur urbain et du secteur de banlieue, le réseau routier est généralement axé sur l'automobile; or, de nombreux résidents profitent des réseaux de sentiers dans les espaces verts pour le transport actif et les loisirs. La forme bâtie existante s'apparente à la banlieue et se caractérise par la séparation des aménagements, des densités moindres et des bâtiments de faible hauteur. De nombreux tronçons des rues commerciales sont caractérisés par les commerces de détail accessibles grâce à la voiture et dotés d'éléments du paysage urbain qui nuisent à l'environnement piétonnier en raison des boutiques orientées vers l'intérieur du lot plutôt que vers la rue, des vastes terrains de stationnement en surface, des nombreuses voies de circulation automobile, de la faible couverture des lots, de la largeur des entrées de cour et de l'absence de couvert forestier.

Dans ces transects, on a l'occasion d'augmenter la part modale durable en aménageant des rues complètes et saines, en améliorant l'accès aux transports en commun rapides et fréquents et en rehaussant la connectivité des rues, tout en gardant à l'esprit la réalité existante de la forme bâtie tributaire de la voiture. Les priorités consistent à maximiser l'accès piétonnier direct à partir des zones résidentielles jusqu'aux transports en commun et à aménager des liaisons en milieu de quadrilatère, à destination, au départ et à l'intérieur des zones résidentielles. Dans ces contextes, les initiatives de promotion des quartiers du quart d'heure consistent à corriger les lacunes dans le réseau de trottoirs, à rééquilibrer l'espace dans l'emprise, à ajouter des bancs publics et des abris aux arrêts d'autobus, à recenser des occasions de modérer la circulation et à aménager des trottoirs plus larges et des banquettes paysagées plus vastes sur les rues dans lesquelles sont implantés des services commerciaux. Les occasions d'améliorer le transport durable sont particulièrement importantes dans les zones dans lesquelles la forme bâtie délaisse peu à peu la conception axée sur l'automobile, soit les centres-villes, les carrefours, les couloirs de rues principales et les quartiers évolutifs.



Transect de la Ceinture de verdure

La Ceinture de verdure est constituée d'environ 20 000 hectares de terrain, dont la plupart appartiennent à la Commission de la capitale nationale ou à d'autres organismes publics. Malgré leur caractère rural et naturel, ces terrains font partie du périmètre urbain et séparent le transect de banlieue du transect du secteur urbain extérieur, du transect du secteur urbain intérieur et du transect du centre-ville; c'est pourquoi de nombreux résidents traversent la Ceinture de verdure dans le cadre de leurs déplacements



réguliers. La protection de l'environnement naturel est l'un des principaux objectifs du Plan officiel. Compte tenu du long trajet à parcourir, les transports en commun constituent l'option la plus viable pour réduire les déplacements en voiture dans la Ceinture de verdure; il faudrait aussi prévoir des infrastructures de transport actif pour les déplacements récréatifs et utilitaires. Dans le transect de la Ceinture de verdure, les routes doivent être conçues selon une norme rurale, tout en assurant l'aménagement d'infrastructures de transport actif pour préserver le caractère rural de la Ceinture de verdure, et doivent réduire le plus possible la fragmentation des terres agricoles et les zones naturelles.

Rural

Le transect du secteur rural comprend les villages, ainsi que la vaste zone géographique hors des villages. Dans les villages, de nombreuses rues principales réunissent les caractéristiques de la forme bâtie qui favorisent les déplacements à pied, comme les rues principales traditionnelles dans les secteurs urbains. Les villages sont parfois aussi dotés de rues peu achalandées, encadrées par des infrastructures naturelles et des espaces verts attrayants. Or, les autres rues des villages n'ont pas de bâtiments donnant sur les rues ni de couvert forestier et sont plutôt caractérisées par des habitudes de circulation automobile à grande vitesse et des terrains de stationnement en surface. Dans les villages, la conception des rues doit favoriser les déplacements à pied et à vélo et ralentir la vitesse des véhicules, tout en tenant compte du transport des marchandises. Il faudrait prévoir des raccourcis pour le transport actif entre les zones résidentielles d'une part et, d'autre part, les arrêts d'autobus et les destinations communautaires.

Hors des villages, la plupart des routes ont pour principale fonction de favoriser le déroulement de la circulation, et la voiture personnelle est traditionnellement le premier moyen de transport. Les longs trajets à parcourir et les faibles densités des destinations permettent difficilement d'augmenter les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun. Toutefois, la Ville peut rechercher des solutions de transport innovantes et abordables pour le secteur rural, à l'intérieur comme à l'extérieur des villages, afin de promouvoir le développement économique rural (cf. la politique 8-2). La Ville continuera aussi d'investir dans les infrastructures du transport actif comme les accotements asphaltés (cf. la politique 7-5) ainsi que dans les améliorations à apporter à la sûreté sur les routes rurales (cf. la politique 9-8).



Politique 5-5 Harmoniser les outils d'aménagement pour promouvoir les cibles dans les parts modales des déplacements

La Ville dispose de plusieurs outils pour s'assurer que les travaux d'aménagement permettent de réaliser les objectifs dans les transports et finance les infrastructures liées à la croissance, dont les redevances d'aménagement, les évaluations des répercussions sur les transports et les ententes pour l'intégration rapide du transport en commun.

La Ville prélève des redevances d'aménagement (RA) dans les nouveaux projets d'aménagement afin de financer les infrastructures liées à la croissance. Les besoins en infrastructure et les taux de RA



correspondants sont actualisés tous les cinq ans. Les RA permettent de financer les nouvelles infrastructures routières, de transport en commun, de transport actif et de « rue complète » et d'appuyer la croissance et la densification. Même si les RA concourent effectivement à l'aménagement des nouvelles infrastructures de transport actif, l'expérience récente nous apprend que certains projets de transport durable respectent les critères des infrastructures liées à la croissance qui ne sont pas financées par des RA (ou qui le sont à des niveaux limités). La Ville s'assurera que les RA tiennent compte des infrastructures de transport actif qui doivent être aménagées en raison de la croissance et de la densification, notamment la transformation des rues actuelles en « rues complètes » et les travaux de mise à niveau qui assurent la transition des rues dans le secteur urbain entre les coupes transversales rurales avec drainage dans les fossés et les sections transversales urbaines dotées d'infrastructures de transport actif et de l'éclairage voulu. Comme il est indiqué dans la Politique 5-7, on s'attend à ce que le Plan des infrastructures du PDT accroisse le pourcentage de financement alloué aux projets de transport durable par rapport aux plans précédents. On prévoit que ce même changement s'appliquera à la perception des RA pour les infrastructures de transport afin d'appuyer la croissance et la densification. La Politique 5-2 décrit plus en détail les raisons derrière ce changement.



La Ville entend aussi s'assurer que l'on pourra aménager les infrastructures des routes et des transports en commun pour promouvoir la croissance, en tenant compte des difficultés créées par les déficits de financement. Depuis la version précédente du PDT, les coûts de construction ont augmenté, et les sommes perçues au titre des redevances d'aménagement sont insuffisantes, ce qui fait obstacle à la réalisation des projets et ce qui oblige à adopter une approche plus dynamique dans la programmation de ces projets.

Comme l'indiquent les politiques 8-1 et 9-4, qui

portent respectivement sur les transports en commun et sur les routes, le Plan des infrastructures permettra d'établir des mécanismes pour revoir et reprioriser les projets selon l'évolution des modèles d'aménagement du territoire et de transport. La Ville reverra également l'utilisation qui est faite des accords de financement initial et leurs structures afin de permettre de réaliser des infrastructures de transport dans les cas opportuns.

Le processus de l'évaluation des répercussions sur les transports (ERT) vise à cerner et à maîtriser les répercussions des travaux d'aménagement sur le réseau de transport. Ce processus permet d'estimer le nombre de déplacements générés par l'aménagement de chaque mode de transport, de recenser les incidences correspondantes sur le transport et de recommander des mesures pour tenir compte des incidences et pour répondre à la demande prévue dans les déplacements. Le processus de l'évaluation des répercussions sur les transports (ERT) et les Lignes de conduite sur les ERT pour les nouveaux projets d'aménagement doivent permettre de s'assurer que les cibles appropriées sont fixées pour les parts modales et que des mesures suffisantes sont mises en œuvre pour tous les modes de transport afin de pouvoir atteindre ces cibles. Dans les collectivités nouvelles comme dans les collectivités établies, les ERT devraient prévoir des cartes de connectivité des déplacements à pied et à vélo. Il faudrait aussi fortifier le processus de surveillance et de vérification des grands projets d'aménagement, dans les cas où l'on constate qu'il faut exercer une surveillance pendant le déroulement des ERT.


ACTION 5-5A

S'assurer que l'on tient compte comme il se doit et que l'on finance en bonne et due forme tous les besoins en infrastructures de transport durable liées à la croissance dans la prochaine mise à jour du *Règlement municipal sur les redevances d'aménagement*.

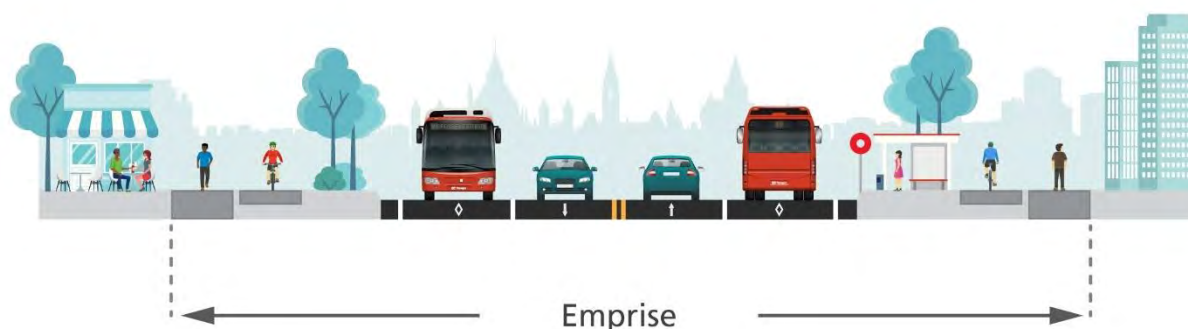
ACTION 5-5B

Mettre à jour les Lignes de conduite relatives aux ERT afin de veiller à fixer les cibles voulues pour les parts modales et de s'assurer que les mesures nécessaires pour atteindre ces cibles pour tous les modes de transport sont mises en œuvre, en prévoyant une surveillance et une vérification dans les cas nécessaires.

Politique 5-6 Mettre à jour les mesures de protection des terrains pour les couloirs de transport afin de promouvoir l'édification de la Ville

Le domaine qui appartient à la Ville et qui donne sur les rues et sur les couloirs de transport s'appelle l'« emprise » publique (Pièce 10). La Ville se sert de ce domaine pour aménager des infrastructures comme les voies automobiles, les trottoirs, les boulevards, les arrêts d'autobus, les commodités publiques et les services publics, dont l'électricité, le gaz, l'aqueduc et les infrastructures de communication. Dans l'annexe C16 du Plan officiel, la Ville définit les besoins dans l'élargissement de l'emprise dans certains couloirs dans lesquels il faut prévoir une superficie supplémentaire pour les infrastructures de transport projetées. On peut faire appel à l'élargissement de l'emprise pour les nouvelles voies de transport en commun, les voies automobiles, les infrastructures du transport actif, les boulevards, les arbres ou les autres exigences relatives à l'esthétique des rues. Cette superficie supplémentaire est consacrée à la Ville au moment des travaux de réaménagement qui se déroulent le long du couloir ou dans le cadre de l'acquisition de propriétés dans les cas nécessaires.

Pièce 10 : L'emprise



La Ville mettra à jour ses besoins en emprises routières pour des artères spécifiques afin de tenir compte des objectifs fixés pour l'édification de la Ville. Il faudra entre autres se pencher sur les besoins en transport et sur les objectifs de la conception des rues, de même que sur les objectifs de l'aménagement du territoire et de l'aménagement foncier — en plus de consentir des compromis entre ces objectifs. De



concert avec certaines routes, il peut se révéler nécessaire d'élargir l'emprise pour aménager les infrastructures nécessaires. Dans d'autres sites, il se peut qu'on puisse réduire la protection de l'emprise, en favorisant des modèles de conception à une échelle « plus humaine ». Cet examen permettra aussi de se pencher sur la protection de l'emprise pour l'amélioration des intersections, afin de tenir compte des nouvelles lignes de conduite de la conception pour les « intersections protégées ». Quand viendra le moment de planifier et de concevoir les grands projets de transport, on reverra et on affinera les besoins relatifs à l'emprise.

ACTION 5-6A

Examiner et mettre à jour la protection de l'emprise dans l'annexe C16 du Plan officiel pour les couloirs sélectionnés dans les artères dans les cas où il peut être justifié de l'augmenter ou de la réduire.

Politique 5-7 Appliquer le point de vue de l'abordabilité à long terme dans les investissements consacrés au transport

La Ville doit continuer de respecter son enveloppe budgétaire dans l'abordabilité à long terme pour optimiser l'utilisation des ressources de plus en plus rares et pour assurer les infrastructures et les services dont ont besoin les résidents et les entreprises pour réussir, aujourd'hui comme demain. Le Plan des infrastructures du PDT fera état des projets abordables dans les plans financiers à long terme (PFLT) de la Ville, tout en précisant les besoins en réseau supplémentaires et les occasions de faire appel à d'autres sources de financement. Essentiellement, le PFLT d'infrastructures financées grâce aux recettes fiscales éclaire l'évaluation de l'abordabilité des constituantes du PDT distinctes des transports en commun, dont les investissements dans les « rues complètes » ainsi que les infrastructures piétonnables et cyclables. Le PFLT des transports en commun éclaire l'abordabilité des constituantes des transports en commun du PDT. L'analyse de l'abordabilité permettra de fixer l'enveloppe budgétaire des projets de croissance d'après les politiques et les sources de recettes actuelles. Il s'agira entre autres de répertorier les projets de croissance des infrastructures à intégrer dans l'Étude préliminaire sur la modification des redevances d'aménagement d'après l'enveloppe budgétaire abordable.

La Ville sait qu'il y a différentes approches envisageables pour tenir compte des contraintes de l'abordabilité en priorisant les investissements dans différents secteurs. Le Plan des infrastructures permettra de se pencher sur différents scénarios d'investissement caractérisés par divers niveaux de financement pour les différents types de projets, en tenant compte des besoins en mobilité de la Ville, de ses cibles dans la réduction des GES et de ses cibles dans les parts modales durables. L'on s'attend à ce que le Plan des infrastructures ait pour effet de réaffecter, aux projets qui favorisent les modes durables, par rapport aux plans antérieurs, le financement auparavant consacré aux projets d'augmentation de la capacité automobile.

L'abordabilité est une notion qui consiste à tenir compte des coûts des infrastructures (construction) ainsi que des coûts de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement. Lorsque les infrastructures de transport sont construites, il faut engager des coûts dans le « cycle de la durée utile », par exemple pour gérer les feux de circulation, enlever la neige, réparer les lampadaires dans les rues, corriger les fissures de l'asphalte et reconstruire les infrastructures à la fin de leur durée utile. Les décisions prises dans la



conception peuvent se répercuter sur les coûts du cycle de la durée utile; par exemple, réduire la superficie totale des surfaces asphaltées permet de diminuer les coûts alors que l'aménagement de nouvelles intersections protégées et les traitements thermoplastiques verts peuvent avoir pour effet d'accroître les coûts. La Ville continuera d'appliquer le point de vue de l'abordabilité à long terme dans la planification, la conception, la mise en œuvre et le maintien des infrastructures de transport en tenant compte de ces facteurs. Le Plan des infrastructures du PDT fera état des coûts du cycle de la durée utile des investissements proposés dans les infrastructures de transport. En outre, les plans financiers à long terme de la Ville doivent permettre de s'assurer que l'on peut maintenir à un niveau de service satisfaisant les actifs de transport. Les plans de gestion des actifs de transport en général et de transport en commun de la Ville font état des besoins dans le maintien et le renouvellement des actifs. Ces plans font appel à une approche globale dans la gestion des infrastructures afin d'en réduire les coûts de la durée utile, tout en assurant l'entretien des actifs pour qu'ils restent en bon état et qu'ils soient sécuritaires, de même qu'en veillant à offrir les niveaux de services convenus. En outre, l'évaluation de l'endettement total de la Ville et de ses perspectives de recettes, de coûts et de taux d'intérêt est inhérente à l'analyse de l'abordabilité. Tous ces facteurs entreront en ligne de compte dans l'élaboration du Plan des infrastructures du PDT et des PFLT connexes.

ACTION 5-7A

Dans le cadre du Plan des infrastructures du PDT, mettre au point des scénarios d'investissement caractérisés par différents niveaux de financement pour les divers types de projets, en tenant compte des contraintes de l'abordabilité et de la réalisation des objectifs de la Ville.

ACTION 5-7B

Faire appel au calcul des coûts du cycle de la durée utile afin d'évaluer les projets de transport dans le Plan des infrastructures du PDT.

Les politiques ciblées

Dans cette section, les thèmes des politiques portent sur les modes spécifiques de déplacements ou sur certains thèmes liés à la mobilité, dont les déplacements à pied et à vélo, les transports en commun, la conduite automobile et la conception des rues, le transport des biens et la gestion de la demande de transport. Les politiques ciblent indépendamment chacun de ces thèmes. Or, elles visent aussi à se concerter afin de créer un réseau de transport multimodal durable et intégré.





Thème 6 : Maximiser la piétonnabilité

APERÇU DES POLITIQUES

Politique 6-1	Se pencher sur les obstacles qui se dressent contre l'accessibilité et promouvoir la conception universelle
Politique 6-2	Améliorer et étoffer le réseau piétonnier
Politique 6-3	Corriger les déficits dans les quartiers existants grâce aux travaux de réaménagement
Politique 6-4	Faciliter les déplacements des piétons qui traversent la chaussée
Politique 6-5	Investir dans les « raccourcis » dans les quartiers
Politique 6-6	Assurer des conditions favorables à l'entretien hivernal et au renouvellement des actifs
Politique 6-7	Améliorer la qualité, la sécurité et la vitalité de l'environnement piétonnier
Politique 6-8	Réaliser les programmes de sécurité et de promotion des déplacements piétonniers

La piétonnabilité est un indicateur essentiel de la vitalité, de la vigueur et de la durabilité des villes et un composant indispensable des quartiers du quart d'heure. Les déplacements à pied, dont les déplacements en fauteuil roulant ou en faisant appel à d'autres dispositifs de mobilité, sont essentiels à la connectivité des collectivités et font partie de tous les déplacements. Il s'agit du mode de déplacement le plus abordable, auquel peuvent se consacrer tous les groupes d'âge et les personnes qui se situent à tous les niveaux d'aptitude physique. En misant sur le succès du Plan piétonnier d'Ottawa et de la Charte des piétons de 2013, la Ville continuera de se consacrer à la vision qui consiste à devenir une ville d'envergure mondiale pour les piétons.

En sachant que ce n'est pas tout le monde qui peut se déplacer à pied, le terme « déplacements à pied » comprend les déplacements effectués à l'aide de dispositifs de mobilité comme le fauteuil roulant, la canne ou la marchette. De même, le terme « piéton » s'entend des personnes qui font appel à des dispositifs de mobilité. Ces termes comprennent aussi les soignants, les bébés et les enfants qui se déplacent dans des poussettes, dans des porte-bébés ou dans d'autres dispositifs servant à transporter les enfants.

Les mesures prises pour assurer la sécurité, le confort et la connectivité du réseau piétonnier apportent différents bienfaits, à savoir :

- **Bienfaits pour la santé** : Se déplacer à pied pour les courses utilitaires, par exemple pour se rendre au travail ou à l'école, comporte des avantages considérables pour la santé physique



comme pour la santé mentale, dont la réduction des maladies chroniques comme les maladies cardiaques, les cancers, la démence et les diabètes, ainsi que la minoration de l'isolement social et de la solitude.

- **Bienfaits sociaux et équité** : Les déplacements à pied représentent la forme de transport le plus accessible pour tous les groupes d'âge et pour tous les horizons. La piétonnabilité de la Ville promeut l'interaction sociale et permet de réaliser les objectifs de l'équité, en améliorant les conditions d'accès à tout ce que la Ville a à offrir à ceux et celles qui ne peuvent pas se déplacer grâce à d'autres modes.
- **Bienfaits économiques** : Les améliorations apportées aux infrastructures piétonnières favorisent les quartiers d'affaires des localités en attirant les clients et peuvent servir de catalyseurs pour les nouveaux investissements dans l'économie. Les bienfaits des déplacements à pied pour la santé permettent aussi de réduire les frais de santé et d'améliorer la productivité des travailleurs.
- **Bienfaits environnementaux** : Renoncer aux véhicules automobiles et préférer des modes actifs et durables viennent réduire la pollution atmosphérique, les émissions de gaz à effet de serre, le bruit de la circulation automobile, ainsi que d'autres répercussions environnementales associées aux infrastructures du stationnement et des routes.

Les trottoirs et les sentiers inadéquats ou mal entretenus constituent des obstacles quand il s'agit de se déplacer à pied, surtout pour les personnes qui font appel à des dispositifs de mobilité ou à des poussettes. La Ville d'Ottawa se penchera sur différentes stratégies pour améliorer la piétonnabilité et l'accessibilité pendant les quatre saisons. Les politiques et les mesures adoptées porteront sur la planification de l'aménagement du territoire, la conception des rues, les infrastructures piétonnables, la régulation de la circulation, l'entretien hivernal et le renouvellement des infrastructures afin de répondre aux besoins des piétons de tous les groupes d'âge et de tous les niveaux d'aptitude physique. La qualité de l'environnement piétonnier est aussi intimement liée à la conception de la collectivité, aux rues complètes et à la sécurité routière. (Cf. les thèmes 5 et 9.)



Politique 6-1 Se pencher sur les obstacles qui se dressent contre l'accessibilité et promouvoir la conception universelle

Ottawa a la volonté d'améliorer l'accessibilité de ses rues pour servir les citoyens de tous les groupes d'âge et de tous les niveaux d'aptitude physique dans toute la mesure du possible, en respectant les principes de la conception universelle. La Ville respecte les normes de conception et le processus de mise en œuvre prévu dans la Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (LAPHO). La Ville a aussi mis au point des lignes de conduite plus précises sur la conception dans le cadre des Normes de conception accessible de la Ville d'Ottawa. Toutes les infrastructures nouvelles et réaménagées sont désormais conçues et réalisées afin de respecter les normes de l'accessibilité. C'est ce qui a permis d'apporter aux infrastructures des mises à niveau majeures; par exemple, 86 % de toutes les intersections dotées de feux de circulation comprennent désormais des signaux accessibles pour piétons (SAP).

La Ville a aussi plusieurs programmes qui permettent d'améliorer l'accessibilité grâce à des investissements localisés. Les programmes destinés à reconstruire les arrêts d'autobus, à aménager des



bateaux de trottoir et à installer des indicateurs podotactiles, de même qu'à rénover les carrefours à feux dans le cadre des projets de « réaménagement » du transport actif en sont des exemples. Il faut apporter certaines de ces améliorations en vertu de la LAPHO, alors que dans d'autres programmes, on peut exercer des pouvoirs discrétionnaires dans le choix du lieu et dans la définition de la portée des projets. La Ville tiendra compte de l'avis des résidents et des intervenants sur les cas dans lesquels il faut prioriser les travaux de rénovation pour assurer l'accessibilité. On peut ensuite cibler les programmes existants, dans la mesure du possible, afin de surmonter les obstacles les plus importants qui se dressent contre l'accessibilité. En misant sur les récentes avancées dans la conception de l'accessibilité, la Ville encouragera aussi l'uniformité provinciale et régionale des normes de conception.

ACTION 6-1A

Continuer de travailler de concert avec la communauté de l'accessibilité, le gouvernement provincial, le gouvernement fédéral, les partenaires régionaux et les municipalités de l'Ontario afin de promouvoir des normes cohérentes pour la conception de l'accessibilité universelle.

ACTION 6-1B

Tenir compte de l'avis du public et des intervenants sur les cas dans lesquels il faut prioriser les travaux de rénovation pour assurer l'accessibilité, afin de prioriser les investissements à consacrer à l'accessibilité pour en récolter des bienfaits maximums.

ACTION 6-1C

Dans le cadre du Plan des infrastructures du PDT, revoir les possibilités d'augmenter le financement à consacrer aux travaux localisés de rénovation des infrastructures piétonnières qui permettent de surmonter les obstacles les plus importants qui se dressent contre l'accessibilité.

Politique 6-2 Améliorer et étoffer le réseau piétonnier

Les trottoirs, essentiels au confort, à la sûreté et à l'accessibilité des piétons, sont donc des éléments modulaires importants des quartiers piétonnables. Les principes directeurs suivants s'appliquent à l'expansion du réseau piétonnier :

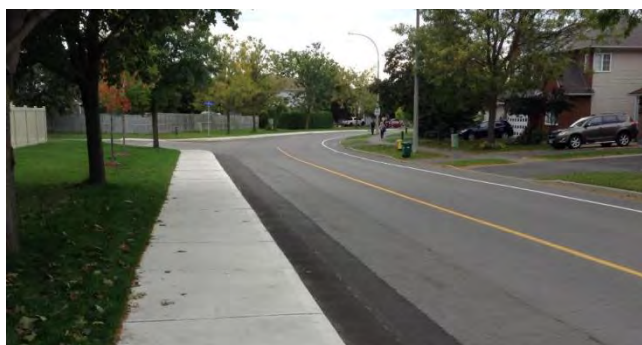
- **Ne pas créer de nouvelles lacunes** – Bâtir les collectivités nouvelles et aménager les sites en prévoyant une densité et une qualité suffisantes dans les infrastructures piétonnières afin de créer des quartiers piétonnables dès le premier jour.
- **Maximiser les possibilités grâce à la construction** – Bâtir des trottoirs dans les cas où l'on reconstruit ou réaménage des routes, ce qui est économique et moins inconvenant, et relier les nouveaux trottoirs aux trottoirs existants dans la mesure du possible.
- **Rénover selon les priorités** – Réaliser des projets indépendants pour corriger les lacunes du réseau piétonnable sur les sites prioritaires qui répondent aux inquiétudes sur la sécurité et qui permettent le mieux d'accroître les parts modales des déplacements à pied et dans les transports en commun (cf. la politique 6-3).



Le Plan officiel prévoit des directives de principe pour les cas dans lesquels il faut construire des trottoirs au moment des travaux d'aménagement, de réaménagement et de reconstruction, comme le précise la Pièce 11 ci-après. C'est pourquoi il faut construire les nouvelles routes d'après une vue en coupe de la zone urbaine dans la plupart des sites du périmètre urbain ou du périmètre des villages. Les rues locales existantes sont généralement soumises aux mêmes exigences que les rues locales nouvelles, en prévoyant des trottoirs en même temps que l'on reconstruit les routes, sous réserve des considérations pratiques que nous avons notées. Dans les cas où la superficie est limitée dans le cœur du centre-ville, la Politique sur les servitudes piétonnières⁴⁹ continuera de permettre à la Ville de sécuriser un espace piétonnier supplémentaire au moment des travaux de réaménagement. Dans les rues drainées par des fossés, on pourra aménager des trottoirs au moment de la reconstruction ou du réaménagement des rues dans les sites absolument prioritaires, d'après les besoins relatifs à la sûreté des piétons et à la connectivité⁵⁰ — ainsi que dans d'autres sites moins prioritaires dans les cas où on peut ajouter des trottoirs économiquement — tout en répondant aux impératifs de la gestion des eaux pluviales.

Hors du périmètre du secteur urbain et des villages, on aménagera des accotements asphaltés au moment de réasphalter les routes dans les cas précisés dans le Réseau du transport actif en zone rurale, ainsi que les plateformes des arrêts d'autobus afin d'aider les usagers à monter dans les autobus et à en descendre. On continuera d'ajouter des bordures de mi-hauteur dans les arrêts d'autobus sur les routes comportant des sections transversales dans les cas justifiés et viables selon le contexte et le budget des projets.

Le Plan officiel précise aussi que la Ville peut éventuellement aménager des sentiers polyvalents au lieu de trottoirs dans certains quartiers définis, « dans les cas où ces sentiers permettent d'améliorer la continuité du réseau ». Les situations dans lesquelles ces conditions sont réunies sont définies ci-après, afin de préciser les contextes dans lesquels les sentiers polyvalents sont appropriés, pour minorer la probabilité de conflits entre les cyclistes et les piétons. Ces politiques seront mises en œuvre dans le cadre de l'examen des demandes d'aménagement et des projets d'infrastructures de la Ville. En outre, pour les sentiers polyvalents dotés d'infrastructures cyclables dans les deux sens, il faut mettre en place des mesures de sécurité pour permettre aux cyclistes de se déplacer dans les deux sens en traversant les intersections dotées de feux de circulation, ce qui vient réduire encore le nombre de situations dans lesquelles il sera préférable d'aménager des sentiers polyvalents plutôt que les infrastructures piétonnables et cyclables distinctes.



⁴⁹ La Politique sur les servitudes piétonnières du secteur central d'Ottawa exige que les nouveaux aménagements donnant sur certaines rues prévoient une superficie supplémentaire le long de la façade des propriétés. On peut répondre à cette exigence grâce à des marges de reculement, à des porte-à-faux, à des colonnades ou à des arcades.

⁵⁰ En tenant compte des suppléments de coûts potentiels à engager pour aménager des trottoirs sur les rues drainées par des fossés, on reverra les possibilités de financement dans le cadre du Plan des infrastructures du PDT.



Pièce 11 : Les politiques pour les trottoirs et pour les sentiers polyvalents

Politique sur les trottoirs

Artères, routes collectrices principales et routes collectrices

- ✓ Dans le secteur urbain et dans les villages (à l'exclusion de la Ceinture de verdure), il faut aménager des trottoirs des deux côtés de toutes les artères, routes collectrices principales et rues collectrices nouvelles et reconstruites.
- ✓ Dans la Ceinture de verdure, il faut aménager des trottoirs ou des sentiers polyvalents sur un côté au moins de toutes les nouvelles artères, routes collectrices principales et routes collectrices nouvelles et reconstruites et sur les deux côtés dans les cas nécessaires pour assurer la connectivité ou la liaison avec les infrastructures attenantes.

Rues locales

- ✓ Dans le transect du cœur du centre-ville et dans le transect du secteur urbain intérieur, il faut aménager des trottoirs des deux côtés des nouvelles rues locales.
- ✓ Dans le transect du secteur urbain extérieur et dans le transect du secteur de banlieue et dans les villages, il faut aménager des trottoirs d'un côté de toutes les nouvelles rues locales et des deux côtés des rues locales dans les cas où il faut créer des liaisons continues et directes avec des destinations comme les arrêts ou les stations de transport en commun, les écoles, les parcs publics, les sentiers, les centres de loisirs, les édifices publics ainsi que les institutions et les zones commerciales.

Dans les rues locales existantes du secteur urbain et des villages, il faut continuer d'aménager les trottoirs dans toute la mesure du possible, sous réserve de considérations pratiques comme le contexte existant, la superficie disponible dans l'emprise, les incidences sur le réseau de collecte des eaux pluviales et sur les arbres, la connectivité des réseaux et leur abordabilité financière.

Politique sur les sentiers polyvalents

Les nouveaux sentiers polyvalents sont adaptés aux contextes suivants :

- ✓ hors du secteur urbain et des villages et dans le transect de la Ceinture de verdure
- ✓ dans des situations précises dans les autres transects :
 - dans les parcs, dans les espaces verts et le long des couloirs hors route (sauf dans les endroits où le nombre d'utilisateurs journaliers en période de pointe est considérable et dans lesquels il y a un ratio élevé de piétons par rapport aux cyclistes, auquel cas il faut envisager d'aménager des infrastructures séparées);
 - le long des routes dans lesquelles on s'attend à ce que le nombre total d'utilisateurs actifs soit peu élevé, à ce qu'il y ait un ratio élevé de cyclistes par rapport aux piétons et à ce que les passages aux intersections soient peu fréquents;
 - dans les cas où il faut prolonger, sur de courtes distances, les sentiers polyvalents attenants;



- dans les cas où il faut connecter, sur de courtes distances, des infrastructures cyclables attenantes, lorsque des contraintes considérables empêchent d'aménager des infrastructures piétonnables et cyclables séparées.

Dans tous les autres contextes, les projets de construction, de reconstruction et d'aménagement de routes doivent prévoir des espaces séparés pour les piétons et pour les cyclistes.

Politique 6-3 Corriger les déficits dans les quartiers existants grâce aux travaux de réaménagement

De nombreuses routes d'Ottawa profiteraient de nouvelles infrastructures piétonnables, et la demande exprimée par les résidents pour corriger les déficits du réseau est considérable. Dans la période comprise entre 2016 et 2020, les résidents ont communiqué avec la Ville pour demander d'aménager des trottoirs dans 250 secteurs approximativement. Pendant la consultation publique qui a porté sur le PDT à l'automne 2020, des résidents ont fait savoir qu'il manquait plus de 600 liaisons piétonnières sur tout le territoire de la Ville. La Ville a prévu plusieurs programmes et mécanismes pour aménager de nouveaux trottoirs, de nouveaux sentiers et de nouveaux passages piétonniers dans les collectivités existantes; par exemple, la plupart des nouveaux trottoirs sur les rues existantes sont aménagés en reconstruisant les routes dans le cadre de la Politique des « rues complètes » de la Ville. Les projets piétonniers réalisés dans le cadre du PDT assurent l'appoint des installations réalisées dans d'autres travaux planifiés en priorisant la correction des lacunes dans les cas où il n'y a pas d'autres travaux majeurs planifiés à court terme. Or, le nombre de projets dépasse nettement le financement disponible.

Nous avons mis au point une liste priorisée des projets piétonniers « de réaménagement » du PDT afin d'aménager les liaisons manquantes ciblées dans le réseau piétonnable, en tenant compte de facteurs comme la connectivité des collectivités, la disponibilité des différentes voies d'accès, la sûreté réelle et perçue, l'équité, les contraintes dans la mise en œuvre et les coûts. On a porté plus d'attention aux trottoirs aménagés le long de la façade des écoles et non loin des établissements scolaires. Relativement à l'objectif de l'amélioration de la sécurité par rapport aux conditions existantes, nous avons priorisé les trottoirs sur les rues sans infrastructures piétonnières par rapport aux rues dans lesquelles il y avait déjà un trottoir (sauf dans des cas limités). On a aussi fait état des études de viabilité dans les cas où on ne connaît pas les solutions techniques à apporter pour aménager les liaisons manquantes prioritaires. On a répertorié et évalué les projets d'après des critères comme la connectivité des collectivités, la contribution aux réseaux, l'amélioration des conditions existantes, l'équité et les considérations relatives à la mise en œuvre, dont les coûts. Ces projets piétonniers du PDT seront mis en œuvre débutant en 2024 et seront reportés dans le cadre de l'élaboration du Plan des infrastructures du PDT. Le calendrier de mise en œuvre sera établi d'après les résultats de l'évaluation des projets, les possibilités de les coordonner et les délais fixés par les organismes de financement externes, de même qu'en tenant compte des considérations relatives à l'équité et à la géographie. Certains projets cyclables du PDT (dont il est question dans la politique 7-3) consistent à aménager d'autres sentiers polyvalents ou d'autres passerelles de transport actif, ce qui apportera aussi des bienfaits aux piétons.


ACTION 6-3A

Mettre en œuvre les projets piétonniers prioritaires et rechercher les occasions d'en accélérer la mise en œuvre de concert avec le financement supplémentaire apporté par tous les ordres de gouvernement.

Politique 6-4 Faciliter les déplacements des piétons qui traversent la chaussée

Les occasions fréquentes et mûrement réfléchies d'aménager des passages piétonniers sont essentielles à l'aménagement de quartiers du quart d'heure piétonnables, alors que les passages peu fréquents peuvent constituer des obstacles considérables contre la sécurité et l'efficacité des déplacements à pied pour se rendre à différentes destinations. Les obstacles liés aux passages piétonniers sont particulièrement importants pour les populations vulnérables, dont les enfants, les personnes âgées, les personnes en situation de handicap et les soignants, puisqu'ils diminuent la sûreté et la viabilité des déplacements à pied. La Ville surmonte ces obstacles en aménageant des passages pour piétons (PPP), des passages piétonniers à feux, des terre-pleins centraux et des dispositifs de modération de la circulation dans le cadre de différents programmes et projets. Par exemple, plus de 210 nouveaux passages pour piétons ont été aménagés depuis qu'on a commencé à le faire à Ottawa en 2016. Dans le même temps, on a constamment l'occasion d'aménager des moyens permettant de traverser plus facilement la chaussée. On s'attend à ce que la plupart des améliorations apportées aux passages pour piétons le soient dans le cadre de la Politique de la Ville sur les rues complètes, de concert avec d'autres travaux planifiés. Dans le cadre du programme de déploiement des passages pour piétons dans des projets indépendants, on continuera de faire appel à la méthodologie de priorisation approuvée en 2019.

Dans les rues d'« accès », la Ville donnera la priorité aux passages pour piétons plutôt qu'à la fluidité de la circulation. Les rues locales et les autres rues d'« accès » à deux voies de circulation devraient permettre d'aménager des intersections non protégées dans les cas où elles sont viables, en s'en remettant aux lignes de conduite techniques.⁵¹ Dans les cas où il existe des tracés piétonniers souhaités et que la vitesse des véhicules et la configuration des voies ne permettent pas d'aménager des intersections non protégées, il faudra faire appel à des mesures économiques comme les zones refuges pour les piétons, les dispositifs de modération de la circulation et les passages pour piétons dans les cas où ces aménagements respectent les critères techniques minimums.

⁵¹ L'intersection non protégée n'est pas dotée de dispositifs de régulation de la circulation. Les piétons doivent attendre une plage dans laquelle il est sécuritaire de traverser la chaussée ou attendre que les véhicules s'immobilisent avant de traverser. Les intersections non protégées sont effectivement caractérisées par des bordures de rue abaissées et peuvent comprendre des bordures de rue prolongées ou des terre-pleins centraux avec des îlots refuges pour les piétons. Le Livre 15 de l'Ontario Traffic Manual fait état des exigences à respecter pour les intersections non protégées, dont les lignes de mire et la vitesse des véhicules.



La Ville a adopté le Programme de passages pour piétons, qui a été approuvé par le Conseil municipal. L'installation des passages pour piétons cadre avec le Livre 15 (Pedestrian Crossing Facilities) de l'Ontario Traffic Manual. On prévoit aussi une marge de manœuvre et permet de faire appel au jugement professionnel d'après le contexte. Par exemple, le Programme de passages pour piétons vise également à permettre d'aménager ces passages dans tous les réseaux de sentiers traversés par la voie publique. Ces passages seront installés le long de certains sentiers ou entre les points logiques de début et de fin des sentiers pour assurer la continuité et l'uniformité à l'intention de ceux qui empruntent ces sentiers. Dans l'évaluation des passages pour piétons proposés, on tient aussi compte de considérations comme la demande latente ou projetée des piétons et la vraisemblance des différents circuits aménagés pour les déplacements à pied.



Aux intersections dotées de feux de circulation, les longs délais d'attente imposés aux piétons peuvent décourager les déplacements à pied et augmenter le risque de comportements insécuritaires des piétons qui traversent la chaussée. Il faut prévoir des passages pour piétons dans tous les tronçons des intersections dotées de feux de circulation, sauf si on ne peut pas adopter de solution viable. La durée écourtée des cycles peut aussi servir à réduire les retards causés aux piétons, tout en sachant que de nombreux facteurs influent sur la chronologie des feux de circulation. La Ville se penchera aussi sur d'autres moyens de réduire les délais d'attente et de prioriser les piétons aux intersections dotées de feux



de circulation, par exemple les demi-cycles chronologiques aux intersections mineures, la réduction de la longueur des cycles hors des périodes de pointe, les intervalles avancés pour les piétons, les aménagements piétonniers joints dans lesquels le feu de circulation permettant de s'engager sur la chaussée s'affiche quand un véhicule a détecté des piétons et qu'on n'a pas activé le bouton-poussoir, ainsi que l'application continue des cycles automatiques dans les déplacements à pied. Dans le cadre des mesures adoptées pour améliorer la sécurité et la facilité de traverser la chaussée, la Ville continuera aussi de se pencher sur les modèles de conception des intersections qui réduisent l'exposition des piétons à la circulation automobile. Il s'agit entre autres de se pencher sur les autres possibilités de mettre en œuvre les « interdictions de virer à droite sur un feu rouge », conformément au Plan d'action stratégique sur la sécurité routière.⁵²

ACTION 6-4A

Continuer de se pencher sur les occasions d'aménager des passages pour piétons sécuritaires, de même que sur les occasions d'aménager les passages pour relier les infrastructures piétonnières nouvelles et existantes.

Pièce 12 : Les déplacements à pied pour se rendre dans les écoles



« Se rendre à l'école à pied est un acte simple, significatif et porteur d'espoir, qui indique ce en quoi nous croyons et ce que nous valorisons, à savoir la santé de nos enfants, la santé de notre environnement et la santé de nos collectivités. »

Jennifer Keesmat, ancienne urbaniste en chef de la Ville de Toronto

⁵²Le Plan d'action stratégique sur la sécurité routière prévoit qu'il faut mettre en œuvre les interdictions de virer à droite sur un feu rouge pour répondre aux différentes inquiétudes sur la sécurité, notamment dans les sites où il s'est produit, dans les manœuvres de virage à droite, des collisions avec des piétons, des cyclistes ou d'autres voitures, les lignes de mire inadéquates, la circulation à grande vitesse sur les voies d'intersection ou les cas dans lesquels la traversée d'un grand nombre de piétons croise la trajectoire d'une voie de virage à droite.



Les politiques reproduites dans l'ensemble du PDT permettent à la Ville de continuer d'encourager les déplacements à pied et à vélo pour se rendre à l'école. Par exemple :

- ✓ les enfants ont souvent besoin d'être mieux protégés contre la circulation automobile lorsqu'ils se déplacent à pied et à vélo; les modèles de conception des rues doivent tenir compte de ces besoins (politique 2-3);
- ✓ toutes les nouvelles rues locales seront dotées de trottoirs sur au moins un côté (politique 62); on envisagera d'aménager des infrastructures cyclables exclusives sur les rues locales qui mènent directement à des écoles (politique 7-2).
- ✓ il est plus susceptible que les enfants et les soignants affrontent des obstacles lorsqu'ils se déplacent en hiver, surtout lorsqu'ils doivent le faire avec des poussettes; la hiérarchie des circuits piétonniers pour l'entretien hivernal doit tenir compte des voies publiques menant à des écoles (politique 6-6).
- ✓ dans les programmes destinés à mettre en œuvre des passages pour piétons (politique 6-4) et des dispositifs de modération de la circulation (politique 9-7), on continuera de tenir compte de l'utilisation que les enfants et les usagers vulnérables font de la rue.
- ✓ il faut implanter les nouvelles écoles pour favoriser la sûreté des déplacements à pied et à vélo afin de se rendre à l'école; les nouvelles écoles et les plans de conception des rues environnantes doivent prioriser les piétons et éviter de créer des « zones de danger » (politique 5-3).
- ✓ les projets piétonnables et cyclables du PDT (politiques 6-3 et 7-3) tiennent compte des circuits menant aux écoles dans le cadre du recensement des projets; la mise en œuvre de ces projets non loin des écoles permettra d'améliorer la sûreté et le confort des piétons et des cyclistes qui se rendent dans les écoles.
- ✓ l'amélioration des infrastructures de stationnement des vélos dans les nouveaux projets d'aménagement (politique 7-9) devrait permettre de faciliter l'utilisation des poussettes et des vélos pour les enfants à intervalles réguliers.
- ✓ on continuera de se pencher sur les changements opérationnels et sur les améliorations à apporter aux infrastructures afin de réduire l'immobilisation des véhicules qu'on laisse tourner au ralenti et d'améliorer la sûreté le long des façades des écoles (politique 11-2). La Ville continuera de travailler en collaboration avec des partenaires pour assurer le succès des programmes destinés à encourager les déplacements à pied pour se rendre à l'école, notamment le Programme de planification des déplacements scolaires actifs et le Programme Pédibus (politique 11-2).

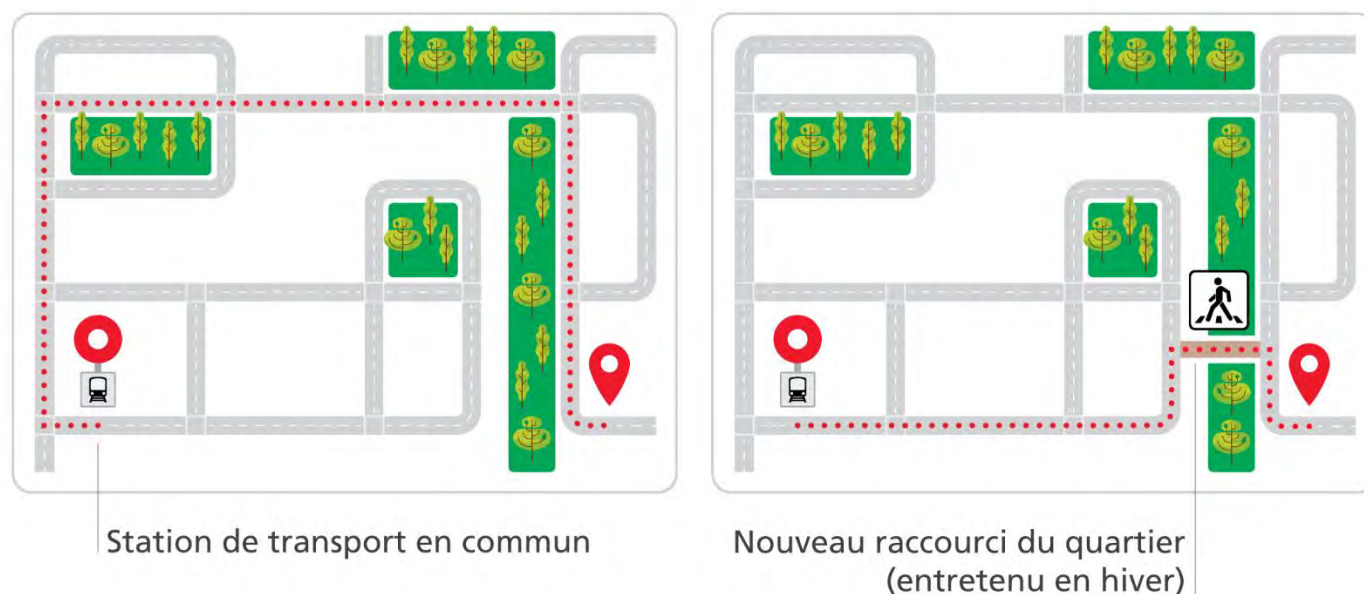
Politique 6-5 Investir dans les « raccourcis » dans les quartiers

Il n'y a pas suffisamment de circuits de déplacements à pied directs, ce qui peut réduire considérablement le nombre de destinations que l'on peut atteindre à moins de 15 minutes à pied des habitations des résidents. Dans certains cas, surtout dans les aménagements de banlieue, les destinations dont l'écart



physique est de 200 mètres pourraient obliger à parcourir à pied près d'un kilomètre, faute de liaisons piétonnables directes. La Ville continuera d'investir dans les sentiers polyvalents « raccourcis » des quartiers existants qui assurent des circuits piétonniers plus directs à partir des rues résidentielles à destination des routes collectrices ou des artères dans lesquelles se trouvent les services et les commodités. Il faut envisager d'aménager des raccourcis dans les cas où la longueur des quadrilatères est supérieure à 250 ou 300 mètres, en donnant la priorité absolue aux raccourcis menant aux stations de transport en commun rapide (dont il est également question dans la politique 8-5). Dans certains secteurs, il se peut que pour mettre en œuvre des circuits piétonniers efficaces, on doive conclure des accords fonciers ou faire l'acquisition de terrains. On peut aussi négocier des raccourcis dans le processus d'examen des demandes d'aménagement. Cette politique s'applique aux quartiers existants, puisque les nouveaux quartiers seront pensés pour être piétonnables directement, sans obstacle, dès le premier jour, conformément à la politique 5-3.

Pièce 13 : La distance à franchir à pied pour se rendre dans une station de transport en commun dans un quartier doté ou non de raccourcis



Note: Les figures ne sont pas l'échelle

Il y a aussi, dans les quartiers de tout le territoire de la Ville, des raccourcis qu'on ne peut pas emprunter dans les mois de l'hiver parce qu'ils ne sont pas déneigés. Dans certains cas, il faudrait rehausser les sentiers selon des normes de construction plus rigoureuses au moment de les réaménager pour pouvoir en assurer l'entretien durant l'hiver. On ne peut pas entretenir en hiver tous les sentiers polyvalents compte tenu des incidences financières; on pourrait appliquer des critères de sélection, dont la distance supplémentaire à parcourir à pied sans les raccourcis, la connectivité avec les transports en commun, le nombre d'usagers en période de pointe et le type de destination. La Ville recensera les raccourcis les plus importants pour la connectivité piétonnière et les ajoutera au réseau piétonnier hivernal. Au besoin, elle les modernisera au moment des travaux de renouvellement pour permettre de les entretenir en hiver.



Lorsque les sentiers seront entretenus en hiver, on ajoutera cette information dans « geoOttawa »⁵³, soit le système de cartographie en ligne de la Ville. On peut s’attendre à ce que le Conseil municipal constate les pressions exercées par cette politique sur la Direction générale des travaux publics dans le processus de budgétisation. Il faudrait aussi se pencher, en partenariat avec la Commission de la capitale nationale (CCN), sur l’entretien hivernal des sentiers de la CCN qui servent de liaisons communautaires. Les sentiers polyvalents empruntés pour les loisirs en hiver (par exemple le ski de fond, la raquette à neige et le vélo à pneus surdimensionnés) ne seront pas entretenus en hiver.

ACTION 6-5A

Cartographier les sentiers polyvalents existants qui constituent des raccourcis importants pour les piétons et établir le financement pour en assurer l’entretien en hiver.

Politique 6-6 Assurer des conditions favorables à l’entretien hivernal et au renouvellement des actifs

L’entretien annuel des infrastructures piétonnables est un facteur essentiel dans la promotion des déplacements à pied à Ottawa. Les Normes de qualité en matière d’entretien hivernal (NQE) de la Ville établissent le niveau de service des infrastructures piétonnières et la hiérarchie des circuits de déneigement. La hiérarchie des rues pour le déneigement des trottoirs correspondait auparavant à la hiérarchie du déneigement des routes. En sachant que souvent, l’intensité de l’utilisation des trottoirs ne cadre pas avec l’intensité de l’utilisation des routes attenantes, la Ville met actuellement à jour la hiérarchie des circuits piétonniers afin de mieux prioriser les trottoirs permettant de se rendre aux destinations piétonnières importantes comme les grandes stations de transport en commun, les écoles, le centre-ville et les autres secteurs de grande densité et de forte activité. On tiendra aussi compte des circuits piétonniers importants du point de vue de l’équité afin de mieux prioriser l’entretien hivernal, puisque certains groupes méritant l’équité (dont les femmes, les enfants, les personnes en situation de pauvreté, les personnes âgées et les personnes en situation de handicap) sont plus susceptibles de se déplacer à pied et d’emprunter les transports en commun au quotidien. Il s’agit entre autres des circuits importants dans Quartiers prioritaires pour l’équité du PDT, de concert avec les voies d’accès aux garderies, aux centres de loisirs, aux écoles, aux résidences pour personnes âgées et aux services de santé communautaire.

La qualité des trottoirs et des sentiers — soit l’absence de bosses, de décrochements et de fissures — est aussi importante pour l’efficacité du déneigement et pour le confort des piétons toute l’année. Si les activités de renouvellement des infrastructures de la Ville sont entravées par des impératifs budgétaires, il se peut qu’on ait des occasions d’améliorer les résultats en affinant le processus de priorisation dans le renouvellement des infrastructures piétonnières. La Ville se penchera sur la possibilité d’instituer une hiérarchie de circuits afin de prioriser la réfection des trottoirs et des sentiers, en appliquant les mêmes critères que ceux qui sont prévus pour l’entretien en hiver. Dans le processus annuel de priorisation, on

⁵³ cartes.ottawa.ca



tiendra aussi compte des demandes des personnes en situation de handicap qui ont besoin de surfaces de meilleure qualité pour pouvoir se déplacer en toute sécurité sur les trottoirs et sur les sentiers.



Enfin, dans le cadre du Plan des infrastructures, la Ville passera en revue les occasions de financer les améliorations à apporter à l'environnement piétonnable dans certains secteurs dans lesquels elle est déjà en train de mener la réfection des infrastructures. Par exemple, on pourrait ajouter le prolongement paysagé des bordures de rue pour modérer la circulation dans les projets de reconstruction des trottoirs sur les rues résidentielles, ou encore de l'éclairage dans les sentiers existants. Dans le Plan des infrastructures du PDT, la Ville envisagera d'établir un régime de financement consacré exclusivement à ces améliorations supplémentaires, sous réserve de l'abordabilité; il faudra aussi examiner plus attentivement les incidents de ces changements sur l'étude et la réalisation (cf. la politique 9-1).

ACTION 6-6A

Revoir la hiérarchie des circuits piétonniers pour éclairer les Normes de qualité en matière d'entretien hivernal de la Ville et ses activités de réfection des infrastructures.

Politique 6-7 Améliorer la qualité, la sécurité et la vitalité de l'environnement piétonnier

La piétonnabilité déborde le cadre de la sécurité des trottoirs et des passages piétonniers. De nombreuses autres caractéristiques de l'environnement bâti influent sur la piétonnabilité, dont la verdure, l'ombre et les refuges, les bancs publics, la largeur des boulevards, le contexte de l'aménagement du territoire environnant et le domaine public, la vitesse et le volume de l'achalandage automobile, les points de passage sur la chaussée et l'absence de vélos et de trottinettes sur les trottoirs. La sécurité de l'environnement piétonnier et du domaine public — dont l'éclairage, les « yeux sur la rue » et d'autres éléments de la conception environnementale — peut apporter un concours positif aux objectifs de l'équité, en plus de permettre de créer un espace accueillant pour tous les groupes d'âge et tous les niveaux d'aptitude physique.



Il est difficile de changer certaines de ces caractéristiques sur l'horizon prévisionnel — par exemple la conception des immeubles attenants dans les couloirs existants. Or, la Ville tâche d'améliorer de



nombreux éléments du paysage urbain qui contribuent à la qualité de l'environnement piétonnier. La Ville continuera d'ajouter, dans le cadre des programmes existants, de nouveaux arbres urbains, de nouveaux bancs publics, de nouveaux abribus, des avancées de trottoir paysagées et du nouveau mobilier urbain adapté au contexte, en donnant la priorité aux rues principales et aux couloirs mineurs, ainsi qu'aux autres secteurs prioritaires de la conception. La sécurité des piétons continuera d'être une priorité dans les processus internes d'examen de la conception et dans la consultation publique sur les modèles de conception des rues et des sentiers.

Il est également essentiel d'éclairer les sentiers polyvalents le long des circuits de transport actif pour favoriser les déplacements à pied et à vélo toute l'année afin de permettre de se rendre au travail et de se déplacer dans la collectivité. Conformément à la politique sur l'éclairage de la Commission de la capitale nationale, il faut prévoir de l'éclairage sur les sentiers polyvalents dans les secteurs urbains denses dans lesquels le volume des déplacements des navetteurs ou des déplacements utilitaires est élevé ou moyen, de même que sur les sentiers polyvalents qui constituent des raccourcis importants par rapport au réseau routier et qui donnent accès à d'importantes destinations le soir et la nuit, par exemple les écoles, les établissements communautaires et les transports en commun. Il faut prévoir de l'éclairage pour des raisons de sûreté et de sécurité dans les tunnels et les passages inférieurs qui ne sont pas bien éclairés le jour ou qui n'ont pas d'éclairage ambiant, de même que dans les cas nécessaires aux points de conflits potentiels avec les grandes intersections routières et avec les passages pour piétons importants. On construira de nouveaux sentiers polyvalents qui répondent aux critères ci-dessus en les dotant d'un éclairage, dans les cas viables. Il se pourrait que les sentiers traversant les parcs de la Ville doivent respecter d'autres critères, conformément à la Politique sur l'éclairage des sentiers dans les parcs. Les zones sombres protégeront les secteurs écosensibles comme les terrains boisés et les berges, dans les zones où la transmission lumineuse peut avoir des effets délétères sur la flore et la faune.

Dans les cas où les sentiers polyvalents existants respectent les critères ci-dessus, on peut ajouter de l'éclairage au moment des travaux de renouvellement conformément aux actions 6-7C et 9-1C. Il faut aussi aménager des sentiers polyvalents éclairés dans le réseau entretenu en hiver, afin de rentabiliser au maximum l'investissement consacré par la Ville à l'éclairage.


ACTION 6-7A

Passer en revue les normes de conception des routes collectrices, des routes collectrices principales et des artères locales pour s'assurer qu'elles permettent d'aménager un environnement piétonnier de grande qualité, en particulier les sections transversales des routes locales, qu'on actualisera pour prévoir des trottoirs et des arbres permettant de créer des zones d'ombre pour les piétons ou les cyclistes.

ACTION 6-7B

Ajouter de l'éclairage dans les nouveaux sentiers polyvalents, conformément aux critères de la politique 6-7 du PDT.

Politique 6-8 Réaliser les programmes de sécurité et de promotion des déplacements piétonniers

La sûreté des piétons, qui constituent le groupe des usagers de la route les plus vulnérables, est essentielle pour s'assurer que les usagers sont à l'aise de se déplacer à pied. Le Plan d'action stratégique sur la sécurité routière de la Ville consacre des ressources à des efforts ciblés destinés à réduire les collisions qui donnent lieu à des blessures graves ou à des décès. Ce plan d'action ainsi que le Programme d'évaluation de la sûreté des piétons et les campagnes de sensibilisation à la sûreté des piétons, par exemple Sois visible pour ta sécurité, permettent d'apporter des améliorations à la sûreté des piétons et de sensibiliser l'opinion. Afin d'encourager les déplacements à pied, la Ville continuera aussi de faire appel à des campagnes de promotion pour faire connaître les bienfaits des déplacements à pied.



Thème 7 : Aménager une grande ville cyclable

APERÇU DES POLITIQUES

Politique 7-1	Aménager des infrastructures et des circuits cyclables sécuritaires, confortables, directs et connectés
Politique 7-2	Améliorer et étoffer le réseau cyclable
Politique 7-3	Réaménager en fonction des priorités pour améliorer la connectivité
Politique 7-4	Cibler les obstacles majeurs et les autres liaisons manquantes difficiles à aménager
Politique 7-5	Mettre au point et promouvoir le réseau cyclable rural
Politique 7-6	Planifier l'augmentation de la demande des vélos électriques, des vélos-cargos, des trottinettes électriques et des autres modes de déplacement à l'intention des utilisateurs
Politique 7-7	Assurer des conditions propices à l'entretien et au renouvellement
Politique 7-8	Promouvoir les déplacements à vélo en hiver
Politique 7-9	Obliger à aménager en nombre suffisant les places de stationnement sécuritaires pour les vélos dans le cadre des nouveaux projets d'aménagement
Politique 7-10	Réaliser des programmes de sécurité et de promotion des déplacements à vélo
Politique 7-11	Diffuser de l'information de grande qualité à propos du réseau cyclable

Depuis que le PDT de 2013 a été approuvé, Ottawa a accompli d'énormes progrès dans la réalisation d'un réseau cyclable connecté qui s'étend à tout le territoire de la Ville. Depuis 2013, la Ville a aménagé environ 260 kilomètres d'infrastructures cyclables supplémentaires. Il s'agit entre autres de 22 kilomètres d'infrastructures cyclables séparées physiquement le long des routes et de 70 kilomètres de sentiers hors route. En 2015, Ottawa a construit sa première « intersection protégée » (selon un modèle d'intersection qui promeut la sécurité pour tous les usagers de la route). Depuis, 35 intersections protégées ont été aménagées ou sont en voie de l'être, et de nombreuses autres se situent à l'étape de la planification. La Ville a aussi fait avancer les travaux portant sur un réseau connecté qui s'étend à tout son territoire et qui réunit les parcours cyclables transurbains; elle travaille en étroite collaboration avec la CCN pour planifier un réseau cyclable interconnecté qui mise sur le vaste réseau de sentiers polyvalents de la CCN.



Pièce 14 : Voies cyclables transurbaines : progrès jusqu'en 2022



+63 %
Kilométrage total des infrastructures cyclables (augmentations de ~260 km)



+70 km
Construction des sentiers majeurs et de liaisons de sentiers



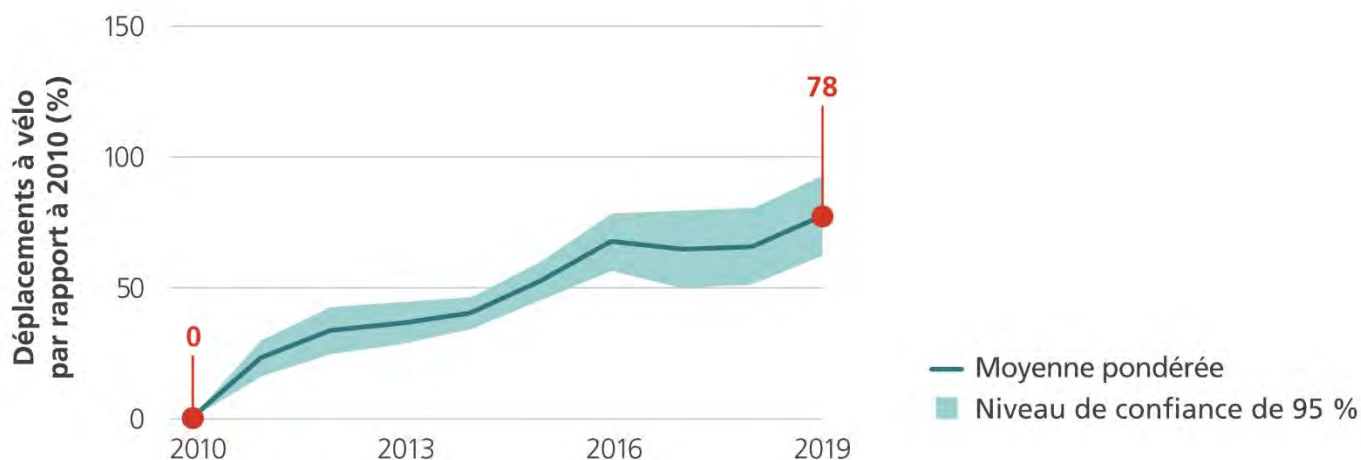
+22 km
10 fois plus de voies cyclables et de pistes cyclables séparées



35 intersections protégées et +
Première intersection protégée aménagée à Ottawa en 2015

Relativement à ces efforts, les déplacements à vélo sont de plus en plus populaires à Ottawa : ils ont connu une croissance fulgurante dans la dernière décennie. Dans le centre d'Ottawa, selon les données sur le dénombrement des vélos de la Ville pour les quartiers 11 à 18, le nombre de déplacements à vélo entre 2010 et 2019 a augmenté de 80 %. On constate aussi une hausse considérable des déplacements à vélo dans les secteurs urbains extérieurs et dans les secteurs de banlieue de la Ville. Cette tendance à la hausse devrait se poursuivre à l'heure où les navetteurs reprennent leurs habitudes dans le sillage de la pandémie. Dans le même temps, l'infrastructure cyclable permet à un nombre grandissant d'utilisateurs de se déplacer à vélo-cargo, à tricycle (pour les résidents qui ont des difficultés d'équilibre), à vélo électrique et à trottinette, ce qui est de plus en plus populaire.

Pièce 15 : Progression des déplacements à vélo de 2010 à 2019 (quartiers 11 à 18)



Malgré les progrès considérables dans l'expansion et l'amélioration du réseau cyclable, la Ville d'Ottawa est vaste, et on relève toujours de nombreuses lacunes critiques dans le réseau. La plupart des résidents souhaitent se déplacer à vélo, mais ne pourront pas le faire sur des routes dans lesquelles le niveau de stress causé par la circulation automobile est considérable⁵⁴; c'est pourquoi de nombreuses destinations

⁵⁴ Le niveau de stress causé par la circulation automobile (LTS) est une note attribuée à des segments routiers ou à des passages pour indiquer le stress imposé par la circulation automobile aux cyclistes (Furth, Université Northeastern).



restent pour eux inatteignables à vélo, ce qui pénalise démesurément les femmes, les enfants et les personnes âgées qui ont tendance à être plus sensibles au niveau de stress causé par la circulation automobile. L'expansion et l'amélioration du réseau cyclable viendront aussi promouvoir la piétonnabilité en décourageant l'utilisation illicite des trottoirs pour les déplacements à vélo et à trottinette.

Le Plan officiel tient compte de l'importance des déplacements à vélo pour des collectivités saines, équitables et inclusives. Il tient aussi compte des cibles de la Ville dans la lutte contre les dérèglements climatiques et dans la mobilité, qui obligeront à augmenter spectaculairement la part des déplacements à vélo et en faisant appel à d'autres modes actifs et non polluants. Il faudra donc améliorer les infrastructures cyclables sur tout le territoire de la Ville. Dans les prochaines années, la Ville continuera d'investir dans les infrastructures, les politiques et les programmes qui favorisent la sécurité, le confort et la praticité des déplacements à vélo, élément essentiel d'une ville saine et durable.

Politique 7-1 Aménager des infrastructures et des circuits cyclables sécuritaires, confortables, directs et connectés

Le Plan officiel d'Ottawa précise que tous les couloirs routiers du secteur urbain et des villages font partie du réseau cyclable absolu de la Ville (à l'exception des autoroutes et du Transitway). Cette politique précise que toutes les destinations accessibles en voiture devraient finalement être aussi accessibles à vélo, puisque les usagers habitent, travaillent, se divertissent, font leurs emplettes et se déplacent sur tout le territoire de la Ville. À l'heure où la Ville se consacre à cet objectif ultime, les travaux à court terme d'expansion et d'amélioration du réseau cyclable d'Ottawa seront guidés par les principes de la sûreté, du confort, de la droiture et de la connectivité.

Dans le secteur urbain et dans les villages, la Ville entend concevoir les nouvelles infrastructures cyclables qui assureront le confort des cyclistes de la catégorie « intérêt, mais inquiétude » (Pièce 16). Il s'agit de la catégorie de cyclistes la plus importante, et les personnes qui appartiennent à cette catégorie expriment une forte préférence pour des infrastructures cyclables séparées ou pour des rues très peu achalandées, sur lesquelles la vitesse est modérée. Le travail de conception destiné à ce groupe cadre avec les objectifs de la création des infrastructures attrayantes pour le plus grand nombre de résidents, de l'attraction des nouveaux cyclistes, de la confirmation des besoins en équité et des mesures à prendre pour permettre d'effectuer la plupart des déplacements communautaires grâce à des modes actifs.

Dans la conception et la mise en œuvre des infrastructures cyclables, il faut suivre la nomographie de la sélection des infrastructures⁵⁵ pour le contexte urbain et suburbain du Livre 18 (Cycling Facilities) de l'Ontario Traffic Manual, en apportant d'autres mises au point d'après le contexte des routes, le contexte des réseaux et le contexte des projets. On se penchera, dans les cas justifiés par la nomographie, sur la séparation physique ou l'espace permettant de protéger les cyclistes contre la circulation automobile, en tenant compte de l'attractivité des infrastructures cyclables séparées pour le groupe de cyclistes

⁵⁵ Ce type de nomographie est un outil de sélection des infrastructures cyclables utilisé en Ontario et dans de nombreuses autres administrations afin de définir les niveaux recommandés de séparation entre les cyclistes et les véhicules automobiles d'après les vitesses de circulation et les volumes de l'achalandage automobile. Selon le principe général, lorsque la vitesse et le volume de l'achalandage automobile augmentent, les cyclistes ont besoin de niveaux supérieurs de séparation par rapport aux véhicules motorisés pour pouvoir se déplacer sécuritairement et confortablement.



« intéressés, mais inquiets ». Il est particulièrement important de prévoir, le long des parcours cyclables transurbains, des infrastructures moins stressantes, dotées de moyens adéquats de séparation physique et de mesures de sécurité appropriées.⁵⁶

Malgré ce qui précède, la Ville donnera une priorité absolue à la réduction du niveau de stress dans l'achalandage automobile par rapport aux conditions actuelles, même dans les cas dans lesquels la solution idéale n'est peut-être pas réalisable à court terme. Il faut se pencher sur des améliorations progressives dans les cas où elles améliorent

la sûreté et le confort par rapport aux conditions existantes. Puisque des résidents de tous les groupes d'âge et de tous les niveaux d'aptitude physique sont de plus en plus nombreux à se déplacer à vélo, la Ville constatera un plus grand nombre de vélos dans toutes les rues, sans égard aux infrastructures cyclables. Elle recherchera donc constamment les occasions afin d'accroître l'espace pour les déplacements à vélo, d'améliorer la séparation des cyclistes et des véhicules automobiles et de réduire la vitesse des véhicules afin de diminuer le niveau de stress dans l'achalandage automobile.

Dans la zone rurale d'Ottawa hors des villages, la sélection des infrastructures cyclables sera guidée par la nomographie rurale du Livre 18 de l'Ontario Traffic Manual (cf. la politique 7-5).

⁵⁶ Les parcours cyclables transurbains sont des circuits pensés pour assurer la connectivité continue sur de longs trajets pour se déplacer à vélo dans tout le territoire d'Ottawa. Les parcours cyclables transurbains comprennent des infrastructures sur route et hors route qui visent à assurer des trajets directs et un niveau de confort toujours aussi élevé sur toute leur longueur; on priorise aussi, pour l'entretien, les parcours cyclables transurbains.


Pièce 16 : Types de cyclistes, d'après le Livre 18 de l'OTM

TYPOLOGIE DES CYCLISTES		
Intéressés, mais inquiets	Plutôt confiants	Très confiants
• Forte préférence pour des infrastructures cyclables séparées ou des rues très peu achalandées, dans lesquelles la vitesse est modérée • La fréquence des déplacements à vélo est largement tributaire de l'existence d'un réseau d'infrastructures peu stressantes • On peut généralement négocier des interactions à basse vitesse simple avec les automobilistes aux intersections	• Déplacements à vélo confortables dans les rues et interaction avec l'achalandage automobile dont la vitesse est modérée • Préférence pour des infrastructures cyclables séparées ou des rues peu achalandées, dans lesquelles la vitesse est modérée • La fréquence des déplacements à vélo augmente avec l'agrandissement du réseau d'infrastructures moins stressantes	• Déplacements à vélo confortables dans les rues et interaction avec l'achalandage automobile dont à plus grande vitesse • Préférence pour les infrastructures cyclables qui permettent de s'affirmer facilement et de se déplacer avec efficacité • La fréquence des déplacements à vélo n'est pas nécessairement déterminée par le réseau
 Tolérance au stress moindre Tolérance au stress supérieure		

Politique 7-2 Améliorer et étoffer le réseau cyclable

L'approche de la Ville d'Ottawa dans l'amélioration et l'expansion du réseau cyclable suit les principes adoptés pour le réseau piétonnier (politique 6-2), conformément à la politique qui veut que toutes les rues du secteur urbain et les villages fassent partie du réseau cyclable ultime de la Ville :

- **Ne créer aucune déficience nouvelle** – Construire des collectivités nouvelles et aménager des sites dotés d'infrastructures cyclables dont la densité et la qualité sont suffisantes.



- **Maximiser les possibilités grâce à la construction** – Bâtir ou moderniser des infrastructures cyclables dans les cas où on doit réasphalter, reconstruire ou réaménager des routes, ce qui est économique et moins disruptif.
- **Réaménager en fonction des priorités** – Réaliser des projets indépendants pour corriger des lacunes dans le réseau cyclable sur les sites prioritaires qui permettent le mieux d’accroître la part modale des déplacements à vélo. (Cf. l’analyse plus fouillée des projets de réaménagement dans la politique 7-3.)

Conformément au Plan officiel, il faut prévoir des infrastructures cyclables dans toutes les nouvelles routes collectrices, toutes les nouvelles routes collectrices majeures et toutes les artères dans le secteur urbain et dans les villages. Les routes collectrices, routes collectrices majeures et artères existantes (dont les travées de pont) doivent être modernisées pour permettre d’aménager des infrastructures cyclables réservées dans les deux sens au moment des travaux de reconstruction et de réaménagement⁵⁷, et dans les cas où ces travaux sont viables pendant les travaux de réasphaltage, conformément à la politique de la Ville sur les rues complètes.

Dans les cas où il faut aménager des infrastructures cyclables à l’approche des intersections sur ces routes, on doit continuer d’aménager ces infrastructures dans toute l’intersection en faisant appel à des passages cyclables et de préférence dans les intersections protégées. La Ville peut éventuellement limiter les passages cyclables et les intersections protégées dans les cas où la connectivité n’est pas obligatoire ou qu’on peut aménager, grâce à d’autres moyens, des passages cyclables sécuritaires.

La Ville ajoutera des installations cyclables dans certaines routes locales en suivant les principes réseautiques de la politique 5-1 et les lignes de conduite pour la sélection des infrastructures du Livre 18 (Cycling Facilities) de l’Ontario Traffic Manual. L’on s’attend à ce que les infrastructures cyclables réservées soient justifiées sur les routes locales dont l’achalandage automobile est très élevé et sur les routes locales menant aux écoles, aux parcs, aux bibliothèques, aux centres communautaires et à d’autres destinations importantes pour les enfants et les adolescents. Dans les cas où les routes locales sont aménagées à sens unique pour les voitures, il faut envisager des infrastructures cyclables à contresens (ou d’autres options pour permettre aux cyclistes de se déplacer dans les deux sens), afin de favoriser la densité et la connectivité des réseaux cyclables.

Enfin, la Ville consacrera plus d’efforts aux détails de la conception et de la construction permettant de réduire le risque de collisions à vélo en raison de la médiocrité de la qualité des surfaces et des transitions

⁵⁷ Les améliorations localisées à apporter aux infrastructures du transport actif ne sont pas captées par les redevances d’aménagement et sont plutôt destinées à être réalisées dans le cadre des services locaux, dans toutes les catégories de routes. Il s’agit entre autres des infrastructures piétonnières et cyclables le long des façades aménagées, ainsi que des infrastructures externes par rapport aux travaux d’aménagement et nécessaires pour connecter les courts trajets à parcourir dans les projets d’aménagement pour se rendre dans les infrastructures de transport actif attenantes, aux transports en commun ou aux espaces publics. Cette approche sera précisée et officialisée dans la prochaine Étude préliminaire sur la modification des redevances d’aménagement et dans la mise à jour du *Règlement municipal sur les redevances d’aménagement*. On considère que les services locaux seront directement du ressort des promoteurs en vertu de l’article 59 de la *Loi de 1997 sur les redevances d’aménagement*; c’est pourquoi on récupérera (ou pourra récupérer) les frais de ces aménagements dans le cadre d’autres accords avec les promoteurs. La Ville mettra au point de nouvelles lignes de conduite sur les améliorations localisées à apporter aux infrastructures cyclables dans le cadre des projets de réaménagement, afin de permettre d’ajouter des tronçons utiles aux infrastructures, d’éviter de créer des « liaisons manquantes » et de faire cadrer les exigences avec l’échelle et la façade des complexes à aménager.



dans le choix des matériaux. Les vélos et les autres véhicules mus par les humains n'ont généralement pas les systèmes de suspension dont sont dotés les véhicules automobiles et peuvent être fortement pénalisés par la médiocrité de la qualité des surfaces. Les bordures de rue abaissées, les transitions entre l'asphalte et le béton, les contrepentes, les changements d'élévation et la médiocrité de la qualité de l'asphaltage peuvent tous avoir un effet défavorable sur la sécurité, le confort et l'agrément des déplacements. Pour améliorer ces détails de la conception, il faut concerter les efforts, ce qui a toutefois un moindre impact sur les coûts des projets et ce qui fait rejaillir des bienfaits énormes sur les cyclistes.

ACTION 7-2A

Promouvoir les normes de conception et de construction des infrastructures cyclables, notamment en priorisant la qualité des surfaces.

Politique 7-3 Réaménager en fonction des priorités pour améliorer la connectivité

Le Plan des infrastructures de la Ville prévoit le financement des projets de « réaménagement » cyclable indépendants, qui consistent à mettre en œuvre des infrastructures cyclables dans les sites prioritaires. Ces projets de réaménagement des infrastructures cyclables dans le cadre du PDT sont distincts des infrastructures cyclables qui sont aménagées dans le cadre des grands projets de transport en commun, ainsi que dans la réfection ou le resurfaçage des routes. Les projets d'infrastructures cyclables du PDT ont été recensés en fonction des priorités qui se sont fait jour dans le cadre de la consultation publique. Les priorités consistent à permettre d'effectuer les déplacements communautaires en faisant appel au transport actif, à aménager les liaisons menant aux transports en commun et à corriger les courtes liaisons manquantes afin d'améliorer la continuité des réseaux.

Les Projets d'infrastructures cyclables du PDT visent à ajouter économiquement de nouvelles infrastructures qui améliorent la sécurité et le confort par rapport aux conditions existantes. Par exemple, on peut mettre en œuvre des bandes cyclables tamponnées ou protégées grâce à des poteaux flexibles au lieu de pistes cyclables afin d'accroître la longueur des projets. Voici des exemples des projets types de réaménagement :

- redépouiller la chaussée pour ajouter des bandes cyclables peintes ou tamponnées;
- mettre en œuvre des dispositifs de modération ou de détournement de la circulation afin de créer des parcours cyclables dans les quartiers;
- construire de nouveaux sentiers polyvalents dans les parcs ou dans les espaces verts;
- modifier ou reconstruire des intersections afin de créer des « intersections protégées »;





- construire de courts tronçons de pistes cyclables sur les routes existantes.

Ces projets seront mis en œuvre débutant en 2024 et seront réalisés dans le cadre de l'élaboration du Plan des infrastructures du PDT. Le calendrier de mise en œuvre sera établi d'après les résultats de l'évaluation des projets, les possibilités de les coordonner et les délais fixés par les organismes de financement externes, de même que selon les considérations relatives à l'équité et à la géographie.

Plusieurs projets prioritaires permettent d'améliorer l'accès aux sentiers récréatifs et aux espaces verts qui appartiennent au gouvernement fédéral. La Ville travaillera en collaboration avec les intervenants au gouvernement fédéral et au gouvernement provincial dans le but de connecter les quartiers avec les espaces verts et de permettre de les traverser.

ACTION 7-3A

Mettre en œuvre les projets d'infrastructures cyclables du PDT et se pencher sur les occasions d'accélérer les travaux de mise en œuvre grâce au financement supplémentaire apporté par tous les ordres de gouvernement.

ACTION 7-3B

Travailler de concert avec la Commission de la capitale nationale, Parcs Canada, Agriculture et Agroalimentaire Canada et d'autres intervenants pour améliorer l'accès, grâce au transport actif, aux établissements fédéraux et aux espaces verts, en permettant de passer par ces établissements et espaces.

Politique 7-4 Cibler les obstacles majeurs et les autres liaisons manquantes difficiles à aménager

Sur l'ensemble du territoire de la Ville, de nombreux couloirs ferroviaires, cours d'eau et autoroutes constituent des obstacles majeurs pour les cyclistes. Les ponts routiers, passages inférieurs et bretelles d'accès existants donnent lieu à un niveau élevé de stress causé par la circulation automobile pour les déplacements à vélo s'il n'y a pas d'autres circuits disponibles. Dans la reconstruction et le réaménagement des passages existants de la Ville, il faudra évaluer les options permettant d'améliorer la sûreté et le confort du transport actif, en tenant compte des contraintes techniques et financières des projets. Dans certains cas, la Ville doit travailler en collaboration avec les intervenants externes pour améliorer les passages enjambant des obstacles majeurs, notamment le ministère des Transports de l'Ontario (MTO), l'Ontario Traffic Council, les administrations fédérales chargées de gérer les ponts interprovinciaux et les sociétés de transport ferroviaire, entre autres. Le rôle de la Ville pourrait consister à recenser et préconiser les changements nécessaires, à aménager des liaisons avec l'ensemble du réseau cyclable de la Ville, à cofinancer des projets ou à travailler de concert avec les intervenants pour améliorer les normes de conception du transport actif. Lorsque les solutions destinées à améliorer les passages de transport actif dans les obstacles majeurs ne sont pas évidentes, on peut mener une étude de viabilité afin de mener une analyse fouillée de toutes les possibilités.



La Ville mènera aussi des études de viabilité afin d'évaluer les options pour l'aménagement des liaisons manquantes sur les parcours cyclables importants dans les cas où on ne peut pas aménager facilement les infrastructures cyclables sans modifier considérablement la configuration des voies de circulation et les places de stationnement sur les rues. Les études de viabilité permettent d'évaluer les options et les compromis à consentir dans le cadre des niveaux de service multimodaux. Si une rue ne se prête pas au transport actif dans l'aménagement existant des voies, il faudrait penser à réaménager l'espace pour protéger les piétons et les cyclistes, qui sont les usagers les plus vulnérables de la route. On peut aussi réaliser des projets pilotes pour évaluer les incidences potentielles du réaménagement de l'espace dans l'emprise afin de favoriser les modes actifs, dans les cas où ces projets pilotes permettent d'adopter fidèlement la solution permanente proposée.

La Ville a dressé une liste des études de faisabilité et des grandes infrastructures de transport actif qui seront réalisées débutant en 2024 afin de remédier aux liens manquants et aux obstacles importants. Plusieurs études de viabilité obligatoires consistent à améliorer (ou à ajouter) des infrastructures cyclables sur les ponts autoroutiers du ministère des Transports de l'Ontario, dans les rampes d'accès et dans les collectivités voisines. Dans les cas où les études de viabilité font état de solutions viables, il se peut qu'on ait besoin d'un financement supplémentaire pour les mettre en œuvre, en tenant compte de leur importance et de la rentabilité de la solution définie.

ACTION 7-4A

Mener des études de viabilité et des projets pour se pencher sur les solutions envisageables à apporter aux projets importants et riches de défis.

ACTION 7-4B

Travailler de concert avec le MTO pour réduire les obstacles qui se dressent contre la connectivité en raison des autoroutes urbaines et pour améliorer les normes de conception des passages comportant des échangeurs autoroutiers et des travées de pont.



Politique 7-5 Mettre au point et promouvoir le réseau cyclable rural

Le Plan officiel prévoit l'aménagement d'infrastructures cyclables dans le transect du secteur rural, dans les cas où ces infrastructures sont viables, afin de promouvoir le tourisme rural et les modes de transport durables.

Le transect du secteur rural hors du périmètre du secteur urbain et des villages s'étend sur une vaste superficie géographique, selon une faible densité de résidences et de destinations, de longues distances à parcourir et une moindre prévalence des déplacements à vélo utilitaires. Les infrastructures cyclables devront donc tenir compte des lignes de conduite du Livre 18 de l'Ontario Traffic Manual pour le contexte rural. La nomographie rurale du Livre 18 s'inspire du cycliste cible confiant qui parcourt de longs trajets. Sans égard à la politique 7-1, les normes de conception pour le contexte rural s'appliqueront aussi dans certains sites du périmètre urbain (par exemple dans la Ceinture de verdure), dans les cas où les infrastructures proposées ne mènent pas à des destinations importantes et n'assurent pas la liaison avec d'autres infrastructures cyclables planifiées.

Le Réseau du transport actif en zone rurale absolue réunira un ensemble de routes secondaires peu achalandées et un espace opérationnel partagé, des accotements asphaltés le long des routes achalandées et des « sentiers ferroviaires » (soit les longs sentiers hors route lisérant des couloirs ferroviaires inutilisés), qui devraient être consacrés essentiellement aux activités récréatives. Ce réseau consacre des investissements aux liaisons établies entre les villages de croissance et menant au secteur urbain et aux destinations récréatives, dont les sentiers ferroviaires. Les routes secondaires tranquilles sont utilisées pour assurer la connectivité comme solution de rechange pour remplacer les routes achalandées. On priorise les accotements asphaltés sur les routes très achalandées et à grande vitesse qui sont déjà massivement utilisées aujourd'hui et dans lesquelles il y a peu de circuits cyclables substitués confortables.

Le Réseau du transport actif en zone rurale de la Ville tient compte de la connectivité avec les municipalités attenantes, ainsi que du réseau cyclable aménagé dans l'ensemble de la province par le MTO. La Ville continuera de coordonner les circuits cyclables avec les collectivités voisines pour permettre d'aménager de plus longs circuits régionaux intéressant les touristes adeptes du vélo, en plus de collaborer avec Tourisme Ottawa pour en faire la promotion



Dans les améliorations à apporter aux infrastructures cyclables de la zone rurale, on continuera de miser sur la réfection des routes pour aménager la connectivité nouvelle. On ajoutera des accotements asphaltés sur certaines routes au moment des travaux de réasphaltage dans les cas où ils sont techniquement viables s'ils font partie du Réseau de transport actif en zone rurale, et on se penchera sur la possibilité d'aménager des sentiers hors route le long des couloirs disponibles répertoriés dans la liste des projets de réaménagement des infrastructures cyclables (politique 7-3).

ACTION 7-5A

Continuer de travailler en collaboration avec les partenaires externes pour promouvoir le tourisme à vélo, en priorisant essentiellement le tourisme rural.



Politique 7-6 Planifier l'augmentation de la demande des vélos électriques, des vélos-cargos, des trottinettes électriques et des autres modes de déplacement à l'intention des utilisateurs

Le transport actif se présente dans toutes les formes et toutes les tailles. Cette affirmation se vérifie de plus en plus à l'heure où les dispositifs de micromobilité comme les vélos électriques⁵⁸, les trottinettes électriques et les vélos-cargos sont de plus en plus populaires. Les travaux de recherche initiaux nous apprennent que les vélos électriques ont un potentiel énorme quand il s'agit d'intéresser aux déplacements à vélo de nouveaux groupes comme les navetteurs sur les distances moyennes et les personnes âgées⁵⁹. Les vélos-cargos et les vélos-cargos électriques offrent aux ménages et aux entreprises de nouvelles options pour le transport des gens et des marchandises, ce qui pourrait permettre à certains résidents de réduire leur dépendance vis-à-vis de la voiture et amener des entreprises de livraison à diminuer la taille de leur parc de camions. Partout au Canada, les ventes de vélos électriques et de vélos-cargos électriques progressent à vive allure. À l'heure où les vélos électriques généralisent à Ottawa, on s'attend à ce que la longueur des déplacements à vélo augmente. Les résidents seront plus nombreux à pouvoir parcourir de plus longs trajets à vélo électrique, ce qui augmentera le nombre de déplacements en voiture qui pourront éventuellement être remplacés par les déplacements à vélo et ce qui pourrait réduire les émissions de gaz à effet de serre.⁶⁰

Ce ne sont pas tous les modèles de vélos électriques qui sont bien adaptés aux sentiers polyvalents d'Ottawa et à ses infrastructures cyclables séparées. On peut diviser les vélos électriques en deux catégories, qui relèvent toutes deux de la définition que donne actuellement le gouvernement de l'Ontario au vélo électrique. Les vélos électriques à pédales (ou « pédélec ») ont un moteur qui ne se met en marche que lorsque l'on pédale; il est visuellement difficile de les distinguer des vélos ordinaires. Les vélos électriques à moteur sont plus gros, plus lourds, plus rapides et plus larges que les vélos traditionnels; ils ressemblent à des cyclomoteurs et peuvent nuire aux autres usagers des infrastructures cyclables ou des sentiers polyvalents. La Ville continuera de militer pour une définition provinciale ou fédérale des pédélec (vélos à assistance électrique), pour que les règlements municipaux puissent restreindre l'utilisation des vélos électriques à moteur plus imposants dans les infrastructures cyclables dans les cas où ils constituent des risques pour la sécurité des autres usagers.

L'émergence des nouveaux types de vélos et des dispositifs de micromobilité pourrait aussi obliger à modifier la conception des infrastructures cyclables et met en lumière l'importance de séparer les infrastructures cyclables et piétonnables. Désormais, les infrastructures cyclables de la Ville sont utilisées pour les déplacements à vélo traditionnel, à vélo électrique, à vélo-cargo et à vélo avec des remorques pour les enfants, de même qu'à trottinette électrique dans le cadre du programme pilote du gouvernement de l'Ontario. Elles pourraient même accueillir de nouvelles formes de micromobilité éventuellement. Les usagers des infrastructures cyclables pourraient appartenir à des profits très

⁵⁸ À l'heure actuelle, le MTO définit comme suit le vélo électrique : vélo doté d'un moteur électrique d'au plus 500 watts qui a : un guidon pour la direction; des pédales fonctionnelles; deux ou trois roues; des systèmes de freinage; une vitesse maximale assistée de 32 km/h; et un poids maximal de 120 kg.

⁵⁹ Dill, Jennifer et Rose, Geoffrey, « E-bikes and Transportation Policy: Insights from Early Adopters », 2012.

⁶⁰ McQueen, M., MacArthur, J. et Cherry, C. (2020), The E-Bike Potential: Estimating regional e-bike impacts on greenhouse gas emissions. Transportation Research Part D: Transport and Environment, volume 87 : <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102482>.



différents du point de vue de l'accélération, des vitesses moyennes de déplacement, du poids des véhicules et des rayons de braquage. Dans certains secteurs, il se pourrait qu'on doive élargir les infrastructures afin d'augmenter les rayons de braquage et d'offrir plus d'occasions de traverser la chaussée. Dans les mises à jour qui seront apportées au Livre 18 de l'OTM et aux lignes de conduite de la Ville sur la conception, il faudrait aussi tenir compte des vélos-cargos, des remorques, ainsi que des autres utilisateurs émergents des infrastructures cyclables. Le stationnement sécuritaire des vélos est aussi appelé à prendre plus d'importance, en raison du prix élevé des vélos électriques et des vélos-cargos.

ACTION 7-6A

Demander, en passant par le gouvernement provincial ou le gouvernement fédéral, que la catégorie actuelle des vélos électriques soit fractionnée, afin d'établir des normes pour la catégorie des pédélec (vélos à assistance électrique).

Politique 7-7 Assurer des conditions propices à l'entretien et au renouvellement

L'état des surfaces est un déterminant important de la sécurité et du confort des vélos. Si un nid-de-poule ou une grille d'égout pluvial en saillie n'est parfois qu'un inconfort mineur pour l'automobiliste, il pourrait causer des chutes graves pour les cyclistes. Dans une étude des blessures subies par les cyclistes de Toronto et de Vancouver et traitées dans les services d'urgence des hôpitaux, on apprend que 30 % des blessures sont imputables à des chutes.⁶¹ Dans le même temps, la qualité de l'asphalte se détériore souvent d'abord sur la lisière de la chaussée, aux endroits où sont aménagées de nombreuses infrastructures cyclables. Afin de veiller à maintenir, pour les cyclistes, des conditions satisfaisantes sur les surfaces, le Plan de gestion des infrastructures de transport fait état d'une mesure potentielle d'amélioration pour réaliser un projet pilote éventuel destiné à surveiller l'état des bandes cyclables et des accotements asphaltés, ce qui devrait permettre de cerner et de résoudre plus rapidement des problèmes comme les nids-de-poule dans les bandes cyclables.

Nous avons aussi l'occasion de mettre à jour les critères de priorisation dans le renouvellement des infrastructures cyclables hors route afin de tenir compte de l'état des actifs et du réseau cyclable. Nous pourrions ainsi prioriser le renouvellement des parcours très achalandés ou qui jouent un rôle décisif dans le réseau. Pour les sentiers polyvalents aménagés dans les espaces verts et dans les couloirs hors route, la Ville mettra au point des critères pour élargir les sentiers au moment des travaux de réfection ou pour les séparer et en faire des espaces piétonniers et cyclables distincts, dans les sites sur lesquels l'achalandage est élevé en période de pointe et dans lesquels le ratio des piétons par rapport aux cyclistes est considérable (conformément à la politique 6-2 sur les sentiers polyvalents). La politique 6-5 porte sur les travaux de modernisation des sentiers au moment des projets de réfection pour permettre d'entretenir les sentiers en hiver, dans les cas où il est viable de le faire et lorsque le financement le permet.

La Ville mise déjà sur la réfection de la surface de la voirie essentiellement pour améliorer le réseau cyclable. Les projets de réfection de la surface de la voirie permettent souvent de compter sur de longs tronçons de nouvelles bandes cyclables sur rue, sur les accotements asphaltés et sur les améliorations à

⁶¹ Tesche, K., Frendo, T., Shen, H., et. coll. (2014), Bicycling crash circumstances vary by route type: a cross-sectional analysis, BMC Public Health, 14:1205. [Veuillez noter que cette statistique tient compte des blessures découlant des déplacements à vélo récréatifs et utilitaires.](#)



apporter aux infrastructures existantes. Or, les modifications apportées au-delà des bordures de rue ou les modifications apportées aux limites dans le réasphaltage peuvent rarement l'être dans le cadre des projets de réfection de la surface. Dans le cadre du Plan des infrastructures, la Ville reverra les possibilités de financer d'autres améliorations au réseau cyclable dans le cadre des travaux de voirie existants, par exemple les projets de réfection de la surface des routes, dans certains secteurs absolument prioritaires. Par exemple, on pourrait adopter une approche d'« anse de tasse » afin d'éliminer une « bande cyclable non balisée » existante; on pourrait modifier le prolongement des bordures de rue pour aménager des infrastructures cyclables; ou encore, on pourrait étendre des infrastructures cyclables sur une courte distance au-delà des limites des projets de réasphaltage pour assurer la liaison avec une infrastructure attenante. Dans le Plan des infrastructures du PDT, la Ville reverra la possibilité d'établir un régime de financement exclusif pour ces améliorations supplémentaires, sous réserve des considérations relatives à l'abordabilité financière et à la réalisation des projets (cf. la politique 9-1).

ACTION 7-7A

Soumettre à un projet pilote le suivi de l'état des actifs pour les accotements asphaltés et les bandes cyclables, sans tenir compte de l'état général de l'assise routière.

ACTION 7-7B

Actualiser les critères de priorisation pour la réfection des sentiers polyvalents, et mettre au point des critères pour élargir ou séparer les sentiers au moment des travaux de réfection.

Politique 7-8 Promouvoir les déplacements à vélo en hiver

Le Plan cyclable d'Ottawa de 2013 a inspiré l'établissement du premier réseau cyclable hivernal de la Ville et faisait état d'un réseau de circuits déneigé. Depuis sa mise en service, le réseau cyclable hivernal s'est agrandi et s'étend désormais sur environ 40 kilomètres d'infrastructures connectées dans les transects du cœur du centre-ville et du secteur urbain intérieur, soit les secteurs dans lesquels il y a la plus forte densité d'achalandage cycliste. Le réseau cycliste hivernal priorise l'entretien des infrastructures physiquement séparées et hors route parce qu'elles sont plus attrayantes pour les déplacements à vélo en hiver. Partout en Ontario, les municipalités s'inspirent de l'exemple d'Ottawa, ville qui a réussi à promouvoir les déplacements à vélo en hiver malgré la neige abondante.

Ville dont la météo est glaciale et sur laquelle s'abat chaque année de fortes chutes de neige, Ottawa ne s'attend pas à maintenir dans les mois de l'hiver les niveaux de déplacements à vélo de l'été. Toutefois, l'expérience des autres villes dont le climat est comparable nous apprend qu'on peut atteindre d'importantes parts modales dans les déplacements à vélo en hiver dans les cas où les infrastructures cyclables sont sécuritaires et confortables, sont bien entretenues et sont déglacées et déneigées. En outre, les cyclistes d'Ottawa qui renoncent à se déplacer à vélo dans les mois de l'hiver adoptent souvent d'autres modes de transport durable comme les déplacements à pied ou dans les transports en commun.⁶² En faisant la promotion d'une sérieuse option permettant de se déplacer à vélo toute l'année, la Ville

⁶² Plan cyclable d'Ottawa, 2013.



permettra aux résidents de faire toutes sortes de choix durables dans leurs déplacements d'après les conditions météorologiques journalières et d'autres facteurs, ce qui permettra à des usagers beaucoup plus nombreux que ceux qui se déplacent chaque jour à vélo en hiver de profiter des avantages du vélo toute l'année.

À partir de la création de ce réseau en 2015 jusqu'aux ruptures liées à la pandémie en 2020, Ottawa a connu une hausse considérable des déplacements à vélo durant l'hiver. Par exemple, en janvier et février, les déplacements au milieu de l'hiver ont augmenté de plus de 50 % sur l'avenue Laurier entre 2015 et 2018. Pour veiller à ce que le vélo reste un mode viable de déplacements toute l'année, la Ville continuera de favoriser les déplacements à vélo en hiver grâce à de nouveaux tronçons menant au réseau hivernal existant. Elle établira aussi des réseaux secondaires dans d'autres secteurs de son territoire, en donnant la priorité aux liaisons avec les stations du transport en commun rapide. On évaluera les nouveaux circuits que l'on propose d'ajouter au réseau cyclable hivernal en appliquant les critères suivants :

- les circuits sont essentiellement constitués d'infrastructures séparées⁶³;
- les volumes en été sont modérés ou élevés (plus de 250 usagers sur une période de 12 heures pour les infrastructures permettant de se déplacer dans les deux sens);
- ils assurent la liaison avec le réseau hivernal existant ou mènent directement à une station de transport en commun.

L'objectif consistera à doubler le nombre total de kilomètres de circuits cyclables en hiver d'ici 2030 et à permettre aux cyclistes de se rendre en hiver dans au moins six stations de transport en commun rapide hors du transect du secteur urbain intérieur. On continuera de répertorier et de mettre en œuvre les travaux d'agrandissement du réseau hivernal en vertu des pouvoirs délégués existants, en modifiant en conséquence la cartographie du réseau hivernal destinée au public. La Ville poursuivra sa collaboration avec la CCN et les autres intervenants pour améliorer et élargir le réseau cyclable hivernal, dans la mesure du possible, y compris les liens interprovinciaux, en particulier ceux qui facilitent l'accès aux transports en commun rapides. Le Conseil municipal peut s'attendre à ce que les pressions liées à cette politique pèsent sur la Direction générale des travaux publics dans le cadre du processus de budgétisation.

⁶³ Les infrastructures séparées comprennent les sentiers polyvalents, les pistes cyclables, les bandes cyclables à bordure articulée et les bandes cyclables tamponnées.

**ACTION 7-8A**

Étendre le réseau cyclable hivernal pour y intégrer des infrastructures supplémentaires menant au réseau hivernal existant ou à une station de transport en commun rapide et cerner les besoins en financement correspondants.

Politique 7-9 Obliger à aménager en nombre suffisant les places de stationnement sécuritaires pour les vélos dans le cadre des nouveaux projets d'aménagement

Il faut d'abord être propriétaire d'un vélo pour emprunter les circuits cyclables utilitaires à Ottawa. Or, il est moins probable que les résidents achètent un vélo s'ils n'ont pas de place pour le ranger⁶⁴. Le rangement des vélos est un grand motif d'inquiétude pour ceux qui vivent dans des appartements et dans des logements en copropriété. La superficie des étages est limitée, il est difficile de modifier les logements, et le transport du vélo dans les déplacements à destination et au départ des logements peut être un grand motif de dissuasion. Des travaux de recherche menés à Vancouver nous ont appris que la capacité de stationnement sécuritaire des vélos dans les immeubles à logements multiples existants est souvent débordée, que les installations de stationnement sont difficiles d'accès ou qu'elles n'existent tout simplement pas.⁶⁵

Le nombre minimum de places de stationnement pour les vélos à Ottawa devrait permettre d'atteindre les cibles fixées à long terme pour les parts modales des déplacements à vélo et les niveaux correspondants de propriété des vélos. On ne s'attend pas à ce que le nombre actuel de 0,5 place de stationnement de vélos par logement dans les immeubles à logements multiples soit suffisant, d'après

⁶⁴ Riekko, H. (2013), Bicycle Parking Regulations for Multi-Unit Residential Buildings in Toronto, document présenté à la conférence du Canadian Institute of Transportation Engineers conference, Calgary (Alberta) du 7 au 10 avril 2013.

⁶⁵ Bell, P.J. (2015), [All Ages and Abilities Bicycle Parking in New and Existing Development](#).



l'expérience vécue dans d'autres villes.⁶⁶ La qualité et l'aménagement des places de stationnement pour les vélos sont eux aussi importants pour encourager les déplacements à vélo à intervalles réguliers. Il faudrait aménager les places de stationnement de longue durée pour les vélos dans des salles sécurisées, dans des complexes ou dans des vestiaires qui sont visibles dans les entrées des bâtiments, qui sont bien éclairés et qui donnent facilement accès à l'extérieur. Il faudrait tenir compte de l'augmentation attendue des vélos électriques et des vélos-cargos, qui sont plus encombrants, plus chers, pour lesquels il faut parfois avoir accès à des prises d'électricité et qui sont mal adaptés au rangement dans les logements. Dans les exigences, il faut aussi tenir compte de la superficie nécessaire pour le stationnement des poussettes et des remorques, afin de veiller à ce que les déplacements à pied et à vélo soient plus viables pour les personnes qui ont de jeunes enfants. Il faudrait prévoir des places de stationnement de courte durée pour les vélos non loin des entrées des immeubles, dans des sites pratiques, bien éclairés et très visibles.

Les changements à apporter aux besoins en stationnement des vélos dans les nouveaux projets d'aménagement le seront en mettant à jour le *Règlement de zonage* de la Ville. Les besoins relatifs au stationnement sécurisé et de longue durée des vélos et au stationnement de courte durée pour les visiteurs pourraient être différents selon le transect et seront définis d'après la demande générée par les différentes utilisations que l'on fait des vélos. La Ville adoptera aussi des lignes de conduite pour la conception à l'intention des promoteurs dans les modèles de conception recommandés pour le stationnement des vélos, dans les types de supports et dans leur aménagement, pour que les promoteurs puissent facilement prévoir des places pratiques et économes de superficie dans le stationnement des vélos. Il est important de bien prévoir le stationnement des vélos dès le début des travaux de construction, puisqu'il est difficile de mener des travaux de réaménagement et que ces travaux sont coûteux. Les places de stationnement sécurisées en intérieur pour les vélos, lorsqu'elles sont déjà prévues dans les travaux initiaux d'étude et de réalisation, réclament des investissements financiers et spatiaux nettement moindres que les places de stationnement des voitures en sous-sol; dans certains cas, on peut les aménager au un dixième du coût.^{67, 68} On encouragera aussi les promoteurs à prévoir une marge de manœuvre dans leurs plans d'étage des parcs de stationnement afin de permettre de convertir les places de stationnement des voitures en places de stationnement de vélos. La politique 10-5 porte sur le stationnement public des vélos et sur le stationnement des vélos dans les immeubles existants.

ACTION 7-9A

Mettre à jour le *Règlement de zonage* pour obliger à prévoir un nombre suffisant de places de stationnement de vélos à court terme et sécuritaires à long terme et de places de stationnement pour les poussettes dans les nouveaux projets d'aménagement, en tenant compte des différents types de vélos.

⁶⁶ Par exemple, en 2008 à Vancouver, le taux de propriété des vélos dans les immeubles à logements multiples était d'environ 0,75 vélo par personne, soit 1,25 vélo par logement (Bell, P.J., 2015. [All Ages and Abilities Bicycle Parking in New and Existing Development](#)). Vancouver a récemment augmenté son minimum obligatoire, qui est passé de 1,25 place par logement à un nombre compris entre 1,5 place et 3 places par logement, d'après la demande actuelle et la demande projetée.

⁶⁷ Benni, J., Macaraig, M., Malmo-Laycock, J., Smith Lea, N. et Tomalty, R. (2019), *Costing of Bicycle Infrastructure and Programs in Canada*. Toronto: Clean Air Partnership.

⁶⁸ Rapport de la Ville de Toronto (2021), *Recommended Parking Requirements for New Development* : <https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2021/ph/bgrd/backgroundfile-173150.pdf>.


ACTION 7-9B

Mettre au point un guide des règles de l'art pour le stationnement des vélos afin d'aider les promoteurs immobiliers à aménager des places de stationnement de grande qualité, économes d'espace et sécuritaires.

Politique 7-10 Réaliser des programmes de sécurité et de promotion des déplacements à vélo

La Ville et ses partenaires mènent un certain nombre de programmes d'information et de promotion de la sécurité des déplacements à vélo afin d'aider les résidents à apprendre les techniques des déplacements à vélo et d'encourager les déplacements à l'aide de ce moyen de transport. Par exemple, le Programme de sensibilisation à la sécurité en vélo (PSSV) prévoit des activités d'information propres à certains secteurs afin d'améliorer la sécurité et la sensibilisation, souvent de concert avec la mise en service de nouvelles infrastructures cyclables. Font partie des autres initiatives clés, la formation sur la sécurité des vélos, des messages d'intérêt public dans les annonces diffusées à la radio, la sensibilisation à la sécurité des déplacements à vélo pour se rendre au travail, l'information sur les déplacements à vélo pour se rendre dans les transports en commun, ainsi que le Mois à vélo. De plus, l'Équipe des services des quartiers intégrés de la Ville travaille de concert avec Cycle Salvation et la Fondation communautaire d'Ottawa pour distribuer gratuitement des vélos parmi les jeunes dans les quartiers prioritaires et pour encourager la sécurité des déplacements à vélo en organisant des rodéos à vélo et des séances de formation. Le Programme de partage de la route réunit des partenaires externes et différentes directions générales de la Ville, dont la Direction générale des travaux publics, la Direction générale de la planification, de l'immobilier et du développement économique, la Direction de la santé publique et les Services de protection et d'urgence, pour intégrer dans leurs travaux la sécurité des déplacements à vélo.

Le Plan d'action stratégique sur la sécurité routière de la Ville consacre des ressources à des efforts ciblés pour réduire les collisions qui donnent lieu à des blessures graves ou à des décès. Dans ce plan d'action, on recommande un certain nombre de programmes de sécurité et de promotion, dont le Programme d'évaluation de la sécurité à bicyclette, l'expansion de l'initiative Sois visible pour ta sécurité, les campagnes éclairs de sécurité des déplacements à vélo dans les écoles, ainsi que la mise en œuvre de mesures d'application exercées par le Service de police d'Ottawa.



La Ville d'Ottawa connaît l'importance de l'information et de la promotion de la sécurité des déplacements à vélo pour permettre à tous les usagers de se déplacer en toute sécurité. Les efforts prodigués par les différentes directions générales qui travaillent de concert pour améliorer l'information sur les déplacements à vélo peuvent consister à mettre au point le site Web de la Ville afin d'aider les résidents à consulter les programmes d'information sur les déplacements à vélo dans la collectivité, de militer pour encourager le ministère de l'Éducation à intégrer l'information sur les déplacements à vélo dans les programmes scolaires, à plaider pour encourager le MTO à actualiser la formation offerte aux automobilistes, ainsi qu'à mener les nouveaux programmes réalisés par la Ville. Les stratégies d'information et de promotion doivent viser à rejoindre les groupes méritant l'équité et les groupes qui peuvent affronter des obstacles liés à l'information et se dressant contre la participation, par exemple les étudiants et les nouveaux immigrants.

ACTION 7-10A

Continuer de concerter les différentes directions générales de la Ville et d'encourager les organisations externes comme le ministère des Transports de l'Ontario et le ministère de l'Éducation de cette province à offrir des programmes d'information et de promotion des déplacements à vélo.

ACTION 7-10B

Continuer de travailler de concert avec les partenaires externes pour favoriser les déplacements à vélo dans les quartiers prioritaires pour l'équité et parmi les groupes méritant l'équité.

Politique 7-11 Diffuser de l'information de grande qualité à propos du réseau cyclable

Les résidents doivent connaître les infrastructures et les circuits cyclables de la Ville pour pouvoir s'en servir. Le système de cartographie en ligne de la Ville (« geoOttawa »⁶⁹) est la principale plateforme sur

⁶⁹ cartes.ottawa.ca



laquelle les résidents peuvent consulter l'information la plus récente sur le réseau cyclable. Cette plateforme interactive et recherchable permet aux résidents de trouver rapidement certains secteurs de la Ville et de consulter les strates qui les intéressent. Cette plateforme est aussi un outil indispensable pour les besoins de la planification et permet à la Ville de gérer et d'analyser l'information géospatiale. Le personnel de la Ville continuera de mettre à jour geoOttawa à mesure que les nouvelles infrastructures sont aménagées, notamment en actualisant les circuits recommandés et en publiant l'information sur l'éclairage et sur l'entretien hivernal des sentiers dans la carte. La Ville continuera également d'aider la CCN à publier, tous les deux ou trois ans les cartes imprimées et en ligne du réseau cyclable. Enfin, en sachant que les résidents font appel à de nombreux outils différents pour planifier leurs déplacements — l'un des plus populaires étant Google Maps —, la Ville veillera à diffuser des données ouvertes exactes et à jour à l'intention de Google et des autres tiers.

Sur le terrain, il est également très important, pour l'expérience des usagers, de prévoir des panneaux indicateurs sur les circuits cyclables, surtout dans les secteurs où ces circuits ne suivent pas les rues en ligne droite. La Ville mettra en œuvre les améliorations ciblées dans le repérage, dans les cas justifiés, en priorisant les liaisons avec les stations de transport en commun rapide et avec les circuits qui comportent des difficultés connues dans le repérage. Elle ajoutera aussi des panneaux indicateurs de repérage à mesure que sont réalisés des tronçons importants des parcours cyclables transurbains.

La Ville fait appel à des comptoirs piétonniers et cyclistes automatisés pour réunir des données sur l'utilisation du transport actif pour les besoins de la planification et de la surveillance. Ces données sont publiées sur la plateforme « Ottawa ouverte », soit le site Web sur lequel la Ville publie ses données ouvertes. Elle installera d'autres comptoirs automatisés dans certains secteurs, notamment des comptoirs temporaires tournants pour accroître le rayonnement, surtout ceux qui se trouvent à l'extérieur des transects du centre-ville et du secteur urbain intérieur. Tous les projets de la Ville qui ont pour effet d'ajouter d'importants passages pour le transport actif feront également l'objet de comptoirs automatisés.

ACTION 7-11A

Diffuser de l'information à jour sur les infrastructures cyclables dans les données ouvertes à l'intention de Google et des autres tiers, et mettre à jour geoOttawa à mesure que les infrastructures sont achevées.

ACTION 7-11B

Revoir le repérage dans les parcours cyclables transurbains et dans les autres sites absolument prioritaires, et apporter des améliorations dans les cas justifiés.

ACTION 7-11C

Installer des comptoirs automatisés dans le cadre des structures de transport actif nouvelles ou considérablement réaménagées.



Thème 8 : Étoffer et améliorer les transports en commun

APERÇU DES POLITIQUES

Politique 8-1	Investir dans le réseau de transport en commun rapide et de transport en commun prioritaire
Politique 8-2	Prioriser les améliorations à apporter aux transports en commun et qui répondent aux besoins des usagers et attirent de nouveaux usagers
Politique 8-3	Prioriser la fiabilité
Politique 8-4	Assurer la praticité, le confort et l'accessibilité
Politique 8-5	Étendre la captation des transports en commun rapides grâce à l'amélioration des liaisons piétonnables et cyclables menant aux stations
Politique 8-6	Éviter d'augmenter la capacité routière ou autoroutière nouvelle qui rivalise avec les transports en commun rapides

Un réseau de transport en commun pratique et fiable est un bien public vital essentiel au fonctionnement d'une ville. Les améliorations apportées aux transports en commun permettent à Ottawa de respecter ses cibles dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre, attirer des perspectives de développement économique et d'améliorer l'accès aux infrastructures, aux services et à l'emploi. Un réseau de transport en commun de grande qualité est également indispensable pour réaliser les objectifs d'équité de la Ville, puisque de nombreux membres des groupes méritant l'équité sont tributaires des transports en commun dans leurs déplacements quotidiens. La Ville a accompli d'énormes progrès dans l'aménagement de son réseau de transport en commun rapide depuis qu'elle a adopté le PDT de 2013. Elle a mis en œuvre l'essentiel de la Ligne 1 de l'O-Train et a commencé à construire les prolongements de la Ligne 1 dans le sens est et dans le sens ouest, ainsi que la Ligne 2 et la Ligne 4 dans le sens sud. Les réseaux de l'O-Train et du Transitway constituent l'épine dorsale du réseau des transports en commun d'Ottawa et attirent les usagers de l'intérieur et de l'extérieur de la Ceinture de verdure.

Puisque de plus en plus de résidents vivent sans voiture ou sont peu motorisés, ce qui cadre avec les objectifs du Plan officiel, les transports en commun devront répondre à toutes sortes de besoins dans les déplacements d'un plus grand nombre d'usagers dans la journée. La Ville tâchera donc de faire du transport en commun le mode « de prédilection » pour les déplacements qui ne peuvent pas se faire à pied et à vélo. La Ville devra donc continuer d'améliorer tous les aspects de l'expérience offerte à la clientèle. Outre l'expansion du Réseau de transport en commun rapide et de transport en commun prioritaire (TCRTCP), feront entre autres partie des priorités, la fréquence et la fiabilité des services, la rapidité des déplacements et le recours à la technologie afin d'améliorer le service, l'accessibilité, ainsi que les liaisons directes de transport actif menant aux stations. La Ville se consacrera aussi à l'objectif qui



consiste à améliorer l'intégration des services et d'offrir une expérience fluide dans les déplacements dans toute la région d'Ottawa-Gatineau en travaillant de concert avec les autres ordres de gouvernement dans les initiatives régionales (politique 3-1).

Enfin, la Ville se consacrera à un aménagement favorable du territoire non loin des stations de transport en commun et le long des circuits de transport en commun fréquents pour mieux répondre à la demande des usagers grâce aux politiques du Plan officiel et à la politique 5-3 ci-dessus. Il existe des liens solides entre la densification, les améliorations apportées aux services de transport en commun et l'évolution sur la voie des quartiers du quart d'heure; à l'heure où le nombre des ménages augmente le long des grands couloirs de transport en commun, les fréquences des services de transport en commun peuvent augmenter, et il devient plus attrayant de s'affranchir complètement ou partiellement de la voiture.

Politique 8-1 Investir dans le réseau de transport en commun rapide et de transport en commun prioritaire

L'expansion soutenue du Réseau de transport en commun rapide et du transport en commun prioritaire (TCRTCP) est un élément décisif pour atteindre les objectifs de la Ville dans les transports en commun. Le Réseau de TCRTCP comprend le réseau de l'O-Train, le réseau du Transitway (soit les voies de circulation et les voies médianes réservées aux autobus) et les dispositifs prioritaires de transport en commun sur route (dont les voies d'autobus en bordure de rue, les voies d'évitement des files d'attente et les feux prioritaires des autobus aux intersections). Les projets du Réseau de TCRTCP améliorent la fiabilité, la rapidité et le confort des transports en commun, ce qui en rehausse l'attrait⁷⁰. Depuis 2013, d'importants progrès ont été accomplis dans la mise en œuvre de l'essentiel du réseau de l'O-Train, dans les projets du Transitway comme la voie médiane réservée aux autobus sur la promenade Chapman Mills et les projets prioritaires des transports en commun comme les voies d'autobus le long du boulevard St. Laurent.

À court terme, avant d'élaborer le Plan des infrastructures, la Ville continuera de promouvoir les projets de transport en commun dont fait état la version 2013 du PDT. Le Conseil municipal a donné la priorité aux prolongements des lignes du réseau de l'O-Train menant à Barrhaven et à Kanata/Stittsville (Étape 3) et la Ville demande actuellement au gouvernement fédéral et au gouvernement provincial de financer la mise en œuvre de ces projets. La portée et l'étalement de ces prolongements sont soumis à une évaluation approfondie de l'abordabilité et à des mises au point afin de maximiser les avantages. Les couloirs du transport en commun rapide transurbain comme le Transitway du chemin Baseline, qui ont été soumis au processus de l'évaluation environnementale, devraient eux aussi s'enchaîner avec la phase des travaux, lorsque le financement sera sécurisé.

⁷⁰ L'augmentation de la vitesse et de la fiabilité des transports en commun vient aussi réduire, pour un circuit donné, les frais d'exploitation, le nombre de véhicules et de chauffeurs, ainsi que le carburant consommé.



Le Plan des infrastructures fera état du Réseau de TCRTCP de 2046 pour permettre à la Ville d'atteindre ses cibles dans le changement climatique et ses objectifs de mobilité, en mettant en lumière les projets qui ont l'impact le plus retentissant pour la mise en œuvre des priorités. Lorsque le dorsal de l'O-Train et du réseau du Transitway sera en service, les investissements seront consacrés à améliorer le service dans les collectivités et entre les collectivités. L'on s'attend à ce que l'aménagement des nouvelles infrastructures de transport en commun dans les couloirs des transects du cœur du centre-ville et du secteur urbain intérieur soit prioritaire afin d'améliorer le service dans les secteurs dont les modèles d'aménagement le justifient et dans les secteurs dans lesquels l'achalandage existant est considérable.

Dans le PDT de 2013, les projets du TCRTCP qui n'ont pas encore été mis en œuvre seront lancés pour évaluation dans le cadre du Plan des infrastructures. L'expérience de la Ville dans la mise en œuvre des projets de transport en commun depuis 2013 et l'expérience vécue dans d'autres municipalités viendront éclairer le recensement, la définition du périmètre et le calcul des coûts des projets. Dans l'évaluation et la priorisation des projets de transport en commun dans le Plan des infrastructures, on appliquera des indicateurs quantitatifs et qualitatifs pour évaluer les bienfaits relatifs des projets. La croissance de l'achalandage, l'amélioration des services de transport en commun, le concours apporté aux objectifs d'édification de la Ville comme l'équité et le développement économique, ainsi que les coûts font partie des principaux facteurs dont il sera tenu compte. Les investissements dans les infrastructures de la Ville doivent être abordables. Comme l'indique la politique 5-7, le Plan des infrastructures fera état des projets qui sont abordables dans les plans financiers à long terme de la Ville, tout en recensant les autres besoins du réseau pour atteindre les objectifs de la Ville dans la mobilité, la lutte contre les dérèglements climatiques et l'équité. Dans le passé, la Ville a relevé des défis dans l'harmonisation du calendrier des nouvelles infrastructures du transport avec la croissance. Le Plan des infrastructures instituera des mécanismes pour surveiller, commenter et reprioriser les investissements dans le cadre de l'évolution des modèles d'aménagement du territoire et de mobilité.


ACTION 8-1A

Continuer de faire des démarches de financement auprès des autres ordres de gouvernement pour l'agrandissement du réseau de l'O-Train et du réseau du Transitway.

ACTION 8-1B

Examiner et évaluer les règles de l'art actuelles et émergentes dans d'autres administrations pour financer les infrastructures et les services de transport en commun.

ACTION 8-1C

Répertorier les projets du TCRTCP en tenant compte des leçons apprises à Ottawa et dans d'autres municipalités depuis 2013, en définir le périmètre et en calculer les coûts.

Politique 8-2 Prioriser les améliorations à apporter aux transports en commun et qui répondent aux besoins des usagers et attirent de nouveaux usagers

Dans la foulée de la pandémie, la demande en déplacements dans les transports en commun et les habitudes des usagers seront sans doute différentes de ce qu'elles étaient auparavant. Pour répondre aux besoins des usagers existants et pour attirer de nouveaux usagers, il se pourrait qu'on doive faire appel à différents outils et à diverses approches. La Ville consultera les usagers actuels et prospectifs des transports en commun afin de connaître leurs besoins et leurs priorités dans l'amélioration du réseau de transport en commun, ce qui lui permettra de prioriser le financement fini. La consultation des groupes méritant l'équité constituera une priorité précise. On s'inspirera des résultats pour éclairer la planification des infrastructures (politique 8-1) les politiques et les lignes de conduite dans la planification des services (dont il est question ci-après), ainsi que d'autres initiatives destinées à attirer les nouveaux usagers et à répondre aux besoins des usagers existants (politique 8-4).

La fréquence du service de transport en commun fait partie des meilleurs moyens à adopter pour veiller à ce que les transports en commun soient pratiques pour les usagers et pour attirer de nouveaux usagers. Quand les autobus ou les trains assurent fréquemment les services — toutes les 15 minutes ou moins dans la journée —, il y a moins d'attente, et les correspondances entre les circuits peuvent devenir plus fluides. La fréquence des services réduit aussi, pour les clients, la nécessité de planifier leurs déplacements en fonction de l'horaire des autobus ou des trains et réduit le fardeau des véhicules de transport en commun tardifs ou manqués. Comme l'indique la politique 5-1, la preuve statistique laisse entendre que les usagers considèrent que les délais d'attente sont beaucoup plus lourds que la durée équivalente consacrée à voyager. Or, il y a des compromis à faire entre la fréquence et la couverture des services. En faisant appel aux mêmes ressources, l'organisme de transport en commun peut offrir un moins grand nombre de circuits et des services plus fréquents, ou encore offrir un plus grand nombre de circuits et un service moins fréquent, en couvrant une plus grande partie du territoire géographique d'une ville. La fréquence et la couverture sont des objectifs importants pour l'efficacité du réseau de transport en commun.



La Ville d'Ottawa a adopté un ensemble de politiques et de lignes de conduite qui constituent des paramètres importants pour la conception des réseaux de transport en commun, dont les normes de couverture et de fréquence des services. En voici des exemples :

- le ratio cible, dans l'ensemble du réseau, des revenus par rapport aux coûts (soit la proportion des frais d'exploitation financée grâce aux prix des passages des clients);
- les besoins en couverture de services pour les services offerts toute la journée et en période de pointe (soit le pourcentage des résidents de la zone urbaine qui habitent dans un rayon de 800 m ou de 400 m à pied des services de transport en commun);
- les heures de service, les fréquences minimums et les normes de rendement pour accroître ou réduire la fréquence des services.

La Ville mettra à jour ses politiques et lignes de conduite dans la planification des services, en tenant compte des habitudes postpandémiques dans les déplacements, des résultats des consultations publiques et des répercussions de la réalisation de l'Étape 1 et de l'Étape 2 du réseau de l'O-Train. Dans le cadre de cette action projetée, il faudra aussi revoir les politiques de la Ville sur le ratio revenus-coûts et sur le prix des passages, en donnant surtout la priorité aux besoins des groupes méritant l'équité (comme l'indique la politique 2-1).



Dans le même temps, la Ville continuera de faire des démarches pour avoir accès au financement opérationnel supplémentaire des transports en commun auprès des autres ordres de gouvernement. Les budgets des transports en commun sont tendus; il faut consacrer un meilleur financement opérationnel pour assurer les niveaux de service des transports en commun qui répondent aux besoins croissants de la Ville. Bien que la Ville ait réussi à attirer le financement des autres ordres de gouvernement pour les infrastructures de transport en commun, il faut aussi financer les frais d'exploitation pour accroître l'achalandage et tirer parti de tous les bienfaits des investissements consacrés aux infrastructures de transport en commun.

Dans le cadre de ses travaux, dans la planification des services, la Ville se penchera sur la question de savoir si le service de transport en commun sur demande peut jouer un rôle économique dans le réseau de transport en commun d'Ottawa. Dans plusieurs villes nord-américaines, on applique des modèles de transport en commun sur demande dans un nombre limité de contextes, par exemple pour assurer le



service tard le soir, dans les zones de moindre densité, ou pour prévoir certaines liaisons du premier et du dernier kilomètre à destination des pôles de transport en commun fréquent et rapide.⁷¹ En tenant compte des difficultés liées au transport que pourraient affronter certains résidents du transect du secteur rural, la Ville reverra la demande exprimée pour les transports en commun hors du secteur urbain et des villages et tâchera d’apporter des solutions abordables pour répondre à la demande, notamment en faisant éventuellement appel à de nouveaux modèles de service. Plus généralement, la Ville continuera d’adapter ses services de transport en commun afin de miser sur les possibilités et de tenir compte des risques liés aux nouvelles options de mobilité, dont des véhicules automatisés et la mobilité comme service.

ACTION 8-2A

Définir un ensemble priorisé d’actions et d’initiatives pour attirer les nouveaux usagers et répondre aux besoins des usagers existants.

ACTION 8-2B

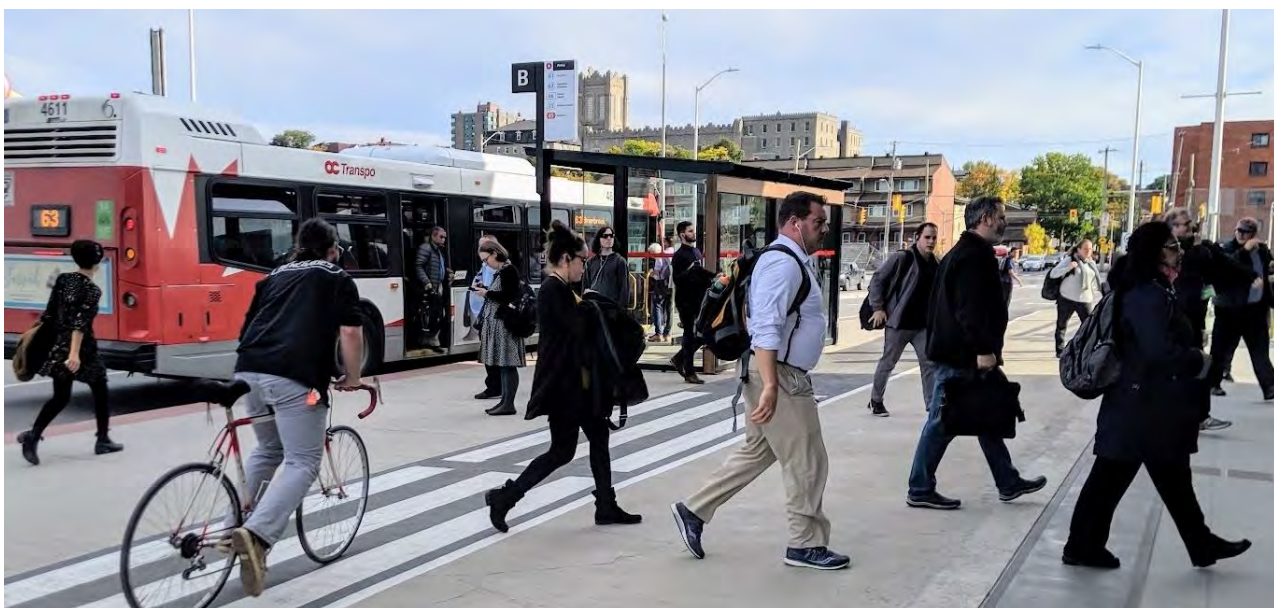
Mettre à jour les politiques et les lignes de conduite sur la planification des services de transport en commun, notamment en revoyant les politiques sur le prix des passages.

ACTION 8-2C

Revoir les possibilités permettant d’améliorer les services dans le transport en commun sur demande.

ACTION 8-2D

S’adresser aux autres ordres de gouvernement pour obtenir le financement opérationnel supplémentaire à consacrer aux transports en commun.



⁷¹ Il est question des liaisons du premier et du dernier kilomètre dans le transport actif dans la politique 8-5. Les liaisons par mobilité partagée font l’objet de la politique 4-4.



Politique 8-3 Prioriser la fiabilité

Même sur les circuits dans lesquels il n'est pas viable d'offrir des services fréquents, on peut améliorer la praticité des transports en commun en veillant à ce que les services soient fiables et à ce que les clients aient toujours accès à l'information en temps réel sur les transports en commun. Pour assurer la fiabilité, il faut que les véhicules arrivent à chaque arrêt à l'heure prévue, ce qui permet aux clients de réduire le temps qu'ils passent à attendre les transports en commun et ce qui contribue à la fluidité des correspondances entre les circuits.

Dans le cadre de la priorité consacrée à la fiabilité, la Ville peut faire appel à des dispositifs prioritaires de transport en commun pour corriger les problèmes de congestion qui expliquent les retards des autobus. Les dispositifs prioritaires de transport en commun comprennent les changements apportés aux infrastructures, par exemple la construction de nouvelles voies d'autobus en bordure de rue le long des couloirs routiers existants ou l'aménagement de voies d'évitement des files d'attente aux intersections. Ces projets sont répertoriés dans le réseau prioritaire des transports en commun de la Ville, décrit dans la politique 8-1. Toutefois, les dispositifs prioritaires de transport en commun peuvent aussi comprendre les changements opérationnels dans les secteurs dans lesquels les autobus roulent sur des voies de circulation mixtes et accusent des retards. Les restrictions du stationnement, les restrictions des manœuvres traversantes ou de virage pour la circulation automobile en général ou la conversion des voies automobiles en voies d'autobus, en évaluant la mise en œuvre dans chaque cas particulier et en tenant compte des incidences, au niveau des couloirs, sur tous les modes de transport, font partie des dispositifs potentiels.

La Ville mettra aussi en œuvre la nouvelle technologie de géopositionnement pour les feux prioritaires des véhicules de transport en commun. Autrement dit, les chauffeurs d'autobus pourront communiquer directement avec les feux de circulation et franchir les intersections en accusant moins de retards, sans qu'il soit nécessaire d'aménager des infrastructures physiques sur les routes. Cette technologie pourra être déployée largement à moindres frais, en apportant aux usagers des avantages considérables.

Enfin, la Ville reverra les occasions d'améliorer la qualité et la disponibilité de l'information en temps réel sur les transports en commun pour veiller à ce que les usagers sachent quand les autobus arriveront. Quand les clients ont accès à l'information en temps réel mobile, on réduit le délai d'attente réel et le délai d'attente perçu : autrement dit, ils arrivent aux arrêts d'autobus un peu avant l'heure réelle prévue pour l'arrivée des autobus, et ils ont l'impression que les minutes passées à attendre l'autobus sont plus courtes par rapport aux clients qui consultent l'information dans les horaires traditionnels.⁷²

⁷² KE Watkins, B Ferris, A Borning, GS Rutherford et D Layton (2011), Where Is My Bus? Impact of mobile real-time information on the perceived and actual wait time of transit riders. Transportation Research Part A: Policy and Practice 45 (8), 839-848.



ACTION 8-3A

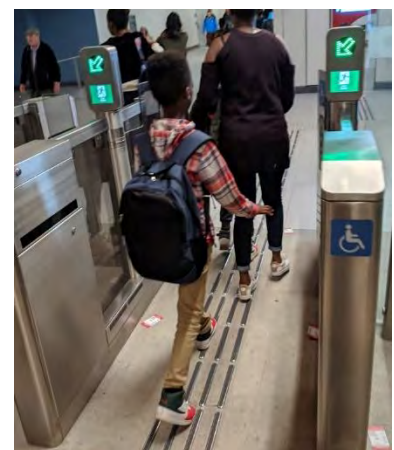
Mettre au point et mettre en œuvre une stratégie pour déployer les feux de circulation prioritaires pour les transports en commun en faisant appel à la technologie de la géolocalisation et en tenant compte de l'équité dans le cadre du plan de mise en œuvre.

Politique 8-4 Assurer la praticité, le confort et l'accessibilité

La Ville peut faire appel à différents outils pour assurer la praticité, le confort et l'accessibilité des services de transport en commun. Par exemple :

- La Ville a lancé des projets de mise à niveau pour permettre aux usagers de payer leurs passages au moyen d'une carte de crédit et d'un portefeuille mobile sur les téléphones intelligents. Grâce au déploiement, dans l'ensemble du réseau, des solutions de rechange pour le paiement numérique, les résidents et les visiteurs pourront plus facilement emprunter les transports en commun sans avoir à planifier leurs déplacements. La Ville continuera de se tenir au courant des systèmes numériques offerts sur le marché.
- Il faut garder ou améliorer les programmes « Transecure » existants comme l'Arrêt sécuritaire et l'Arrêt de nuit pour s'assurer que tous les résidents, ainsi que les groupes méritant l'équité, se sentent à l'aise et en sécurité de prendre les transports en commun pour se déplacer à tout moment de la journée.
- Les ombrières, les abribus, les commodités et l'entretien hivernal des arrêts et des stations de transport en commun sont essentiels au confort, à la praticité et à l'accessibilité des services toute l'année; on pourrait raffermir les programmes existants.
- La concertation dans la planification de la mobilité régionale et dans la planification opérationnelle des transports en commun permettra aussi d'assurer la praticité des services de transport en commun offerts aux résidents de la région de la capitale nationale.

Il faudrait s'inspirer des résultats de la consultation publique sur les priorités adoptées pour l'amélioration des services de transport en commun afin d'affiner les travaux consacrés par la Ville à l'amélioration de la praticité, du confort et de l'accessibilité de l'expérience offerte à la clientèle des transports en commun.





Enfin, il faut essentiellement que le service de transport en commun d'Ottawa offre un service de transport en commun parfaitement accessible aux résidents et aux visiteurs qui ont un handicap permanent ou temporaire, grâce à des services spécialisés et à des infrastructures sans obstacle. La Ville continuera d'offrir des services de transport en commun spécialisés (Para Transpo) qui respectent rigoureusement ou largement les exigences des lois et les lignes directrices. OC Transpo a récemment rehaussé le système de réservations en ligne de Para Transpo afin de permettre aux clients de réserver les déplacements pour le lendemain, tout en leur donnant la possibilité d'appeler n'importe quand pour faire des réservations le jour même. La Ville continuera de s'assurer que toutes les stations et tous les véhicules de transport en commun traditionnels sont conçus conformément aux Normes de conception accessible de la Ville et continuera de moderniser les arrêts d'autobus pour répondre à ses normes sur l'accessibilité.

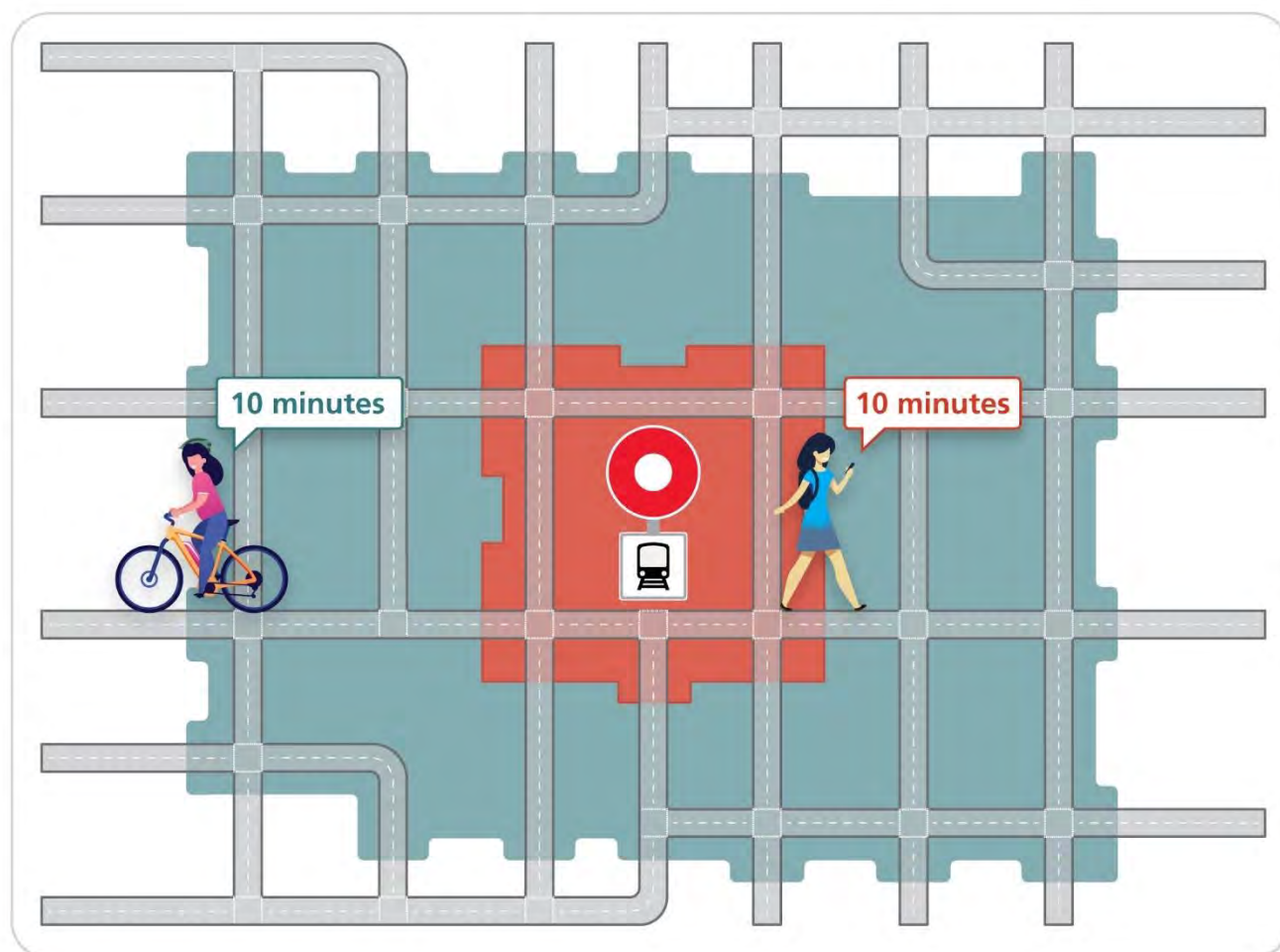
Politique 8-5 Étendre la captation des transports en commun rapides grâce à l'amélioration des liaisons piétonnables et cyclables menant aux stations

La « zone piétonnable » et la « zone cyclable » des stations de transport en commun représentent les secteurs environnants dans lesquels piétons et cyclistes peuvent avoir accès aux stations, dans le confort, à pied ou à vélo en moins de 10 minutes en empruntant les parcours « moins stressants »⁷³. Il s'agit de déplacements à pied d'environ 800 mètres et à vélo de l'ordre de 2,5 kilomètres, comme l'illustre la Pièce 17. La superficie de ces zones varie selon l'aménagement et la conception de la collectivité et du réseau de transport, ainsi que d'après la proximité des stations proches. La superficie des « zones » peut aussi changer selon la saison, en fonction de l'entretien hivernal des infrastructures du transport actifs. Pour permettre de se rendre à pied aux stations de l'O-Train, il y aura une voie piétonne désignée menant à chaque station, ainsi que des trottoirs sur au moins un côté des rues locales et sur les deux côtés de la rue pour les artères, les routes collectrices principales et les routes collectrices.

⁷³ Dans ce contexte, on définit le « moindre stress » d'après la méthodologie du niveau de stress dans l'achalandage automobile (LTS). Un moindre niveau de stress LTS correspond à un degré élevé de sécurité (par exemple, lorsqu'on se déplace à pied sur un trottoir protégé contre la circulation automobile ou à vélo dans une infrastructure cyclable séparée ou sur un sentier polyvalent).



Pièce 17 : La zone piétonnable et la zone cyclable d'une station de transport en commun rapide



= Station de transport en commun



= Rayon de déplacement à pied de 10 minutes (800 m)



= Rayon de déplacement à vélo de 10 minutes (2,5 km)

Une randonnée à vélo de 10 minutes permet de franchir trois fois la distance qui sépare le cycliste de la station et couvre une superficie de 8 à 11 fois plus vaste qu'un déplacement à pied de 10 minutes, ce qui illustre l'importance de promouvoir la mobilité cyclable.

Accroître le nombre de résidents dans la zone piétonnable et la zone cyclable des stations de transport en commun rapide étoffe l'achalandage, en rendant plus attrayants et fiables les déplacements de porte à porte. Pour y arriver, on peut construire plus de logements et d'appartements non loin des stations de transport en commun ou créer des circuits de transport actif plus directs et confortables entre les stations et les aménagements environnants. Puis, l'augmentation de l'achalandage permet d'accroître la fréquence des services de transport en commun, ce qui augmente l'attractivité des transports en commun comme mode de transport. La Ville continuera d'analyser les zones piétonnables et cyclables de ses stations de transport en commun rapide existantes et projetées, ce qui constituera le point de départ de



l'analyse des conditions existantes et de la définition des améliorations les plus importantes à apporter. Elle repérera les nouveaux raccourcis du transport actif et les travaux de modernisation des infrastructures et les étudiera afin d'accroître le nombre de destinations atteignables à pied et à vélo à partir des stations de transport en commun rapide. Dans les zones absolument prioritaires, la Ville pourrait envisager d'acquérir des terrains afin d'aménager ces raccourcis. L'entretien hivernal des infrastructures piétonnables et cyclables pour permettre d'avoir accès, toute l'année, aux transports en commun est également important, ce dont il est question dans la politique 6-6 et dans la politique 7-8. Pour être efficaces, les liaisons avec les stations doivent être sécuritaires, accessibles, confortables et entretenues toute l'année.

Pour quelques stations de transport en commun rapide, les infrastructures du transport actif qui assurent des zones piétonnables et cyclables minimums viables doivent être aménagées dans le cadre des projets d'infrastructures, au lieu de l'être par la suite. Le Plan directeur des transports de 2013 établit la politique pour l'aménagement des zones piétonnables et cyclables dans les nouveaux couloirs de transport en commun rapide. En misant sur le succès de cette politique et sur l'expérience récente dans la construction de l'O-Train, les nouvelles stations de transport en commun rapide et les nouveaux couloirs devraient aussi comprendre les infrastructures du transport actif entre les stations de transport en commun rapide et les quartiers voisins, en les prolongeant jusqu'aux intersections les plus proches et en intégrant ces intersections dans les travaux d'agrandissement. L'intégration des améliorations de la connectivité du transport actif sera généralement proportionnelle à l'envergure du projet de transport en commun rapide. Dans les cas où les infrastructures de transport actif souhaitées ne peuvent pas être mises en œuvre grâce à un projet de transport en commun rapide, il faudra mettre au point un plan de mise en œuvre échelonnée afin d'en favoriser et d'en protéger la mise en œuvre éventuelle. Les modèles de conception tâcheront d'assurer la grande qualité des environnements piétonnables et cyclables, en tenant compte des règles de l'art émergentes sur les façades des stations et sur les rues attenantes aux stations, tout en veillant à l'efficacité des liaisons des circuits d'autobus locaux menant aux stations.

Le stationnement sécuritaire des vélos dans les stations de transport en commun rapide est une autre mesure importante pour favoriser les déplacements multimodaux. La Ville a récemment lancé le principe du stationnement « Vélosécur » dans les stations Fallowfield, Greenboro, St-Laurent et Strandherd et misera sur ces premiers déploiements dans les années à venir. Enfin, consciente de l'importance de la qualité de l'environnement piétonnier dans les alentours des stations de transport en commun rapide, la Ville fixera des cibles supérieures pour le niveau de service piétonnier dans ces secteurs.

ACTION 8-5A

Répertorier les occasions absolument prioritaires d'améliorer les liaisons du transport actif avec les stations, les besoins en financement correspondants et les sources de financement.

ACTION 8-5B

Étendre le stationnement Vélosécur dans les stations de transport en commun rapide.



Politique 8-6 Éviter d'augmenter la capacité routière ou autoroutière nouvelle qui rivalise avec les transports en commun rapides

L'investissement dans les nouvelles infrastructures de transport en commun rapide apporte deux avantages essentiels, en réduisant les délais de déplacement dans les transports en commun et en améliorant la fiabilité des services; on sait que ces deux avantages permettent d'attirer et de fidéliser les usagers des transports en commun. De même, l'augmentation de la capacité routière ou autoroutière peut apporter à court terme des améliorations dans les délais des déplacements et dans la fiabilité pour les automobilistes, en plus de réduire la circulation de transit dans les collectivités et d'aménager des infrastructures de transport actif nouvelles ou améliorées. Or, quand on aménage une capacité routière ou autoroutière non loin d'un couloir de transport en commun rapide, on peut nuire à l'attrait de la liaison du transport en commun rapide en rendant la conduite automobile plus attrayante, ce qui fait baisser l'achalandage des transports en commun. Pour maximiser les bienfaits de son investissement dans les couloirs de transport en commun, la Ville ne se consacrera pas à d'autres travaux d'élargissement des routes ou des autoroutes ou ne les favorisera pas dans le secteur urbain lorsque ces travaux ont pour effet de rivaliser avec les couloirs de transport en commun rapide, à moins d'avoir épuisé toutes les solutions de rechange raisonnables pour répondre à la demande à long terme dans les déplacements, notamment les améliorations à apporter au transport durable et la gestion de la demande de transport. On reconnaît que dans certains cas, on peut proposer des projets d'aménagement de routes parallèles aux couloirs de transport en commun rapide pour différentes raisons. Par exemple, ces projets peuvent avoir pour objectif de se prémunir contre les risques d'inondation, de répondre aux besoins en sécurité et aux besoins opérationnels, de réduire la circulation de transit dans les collectivités ou de résoudre les difficultés dans le transport des marchandises. On continuera de se pencher sur les améliorations localisées comme l'aménagement de voies auxiliaires aux intersections dans les cas nécessaires, notamment pour réduire les retards dans les déplacements des véhicules de transport en commun.



Éviter les travaux d'élargissement des routes ou des autoroutes qui concurrencent les couloirs de transport en commun rapide, à moins d'avoir épuisé toutes les solutions de rechange raisonnables pour répondre aux impératifs à long terme dans les déplacements.





Thème 9 : Aménager des rues multimodales sécuritaires

APERÇU DES POLITIQUES	
Politique 9-1	Mettre en œuvre les « rues complètes » afin de créer des rues pour tous et pour toutes
Politique 9-2	Promouvoir les normes de conception des « rues complètes »
Politique 9-3	Mettre en œuvre le concept des rues selon les principes de l'« accès » et de la « fluidité-capacité »
Politique 9-4	Recenser les besoins projetés dans les réseaux de rues
Politique 9-5	S'assurer que les modifications apportées au réseau routier favorisent les rues « à échelle humaine »
Politique 9-6	Optimiser l'exploitation des feux de circulation pour maximiser l'efficacité multimodale
Politique 9-7	Minorer les incidences de la circulation automobile sur les quartiers
Politique 9-8	Mettre en œuvre le plan d'action stratégique pour la sécurité routière afin de réduire les collisions mortelles et les collisions causant des blessures majeures
Politique 9-9	Réduire les vitesses opérationnelles grâce aux changements à apporter à la conception des rues
Politique 9-10	Mettre en œuvre des intersections protégées et des autres modèles de conception permettant d'améliorer la sécurité

L'espace voyer d'Ottawa est très demandé. Les rues sont non seulement des éléments essentiels du réseau de transport d'Ottawa — déplacements des autobus, des vélos, des véhicules et des piétons —, mais aussi des points d'accès aux entreprises, aux parcs, aux écoles et aux habitations. Les rues sont des lieux sociaux où les résidents peuvent explorer leur quartier, faire de l'exercice, croiser des amis ou profiter d'une terrasse. Elles offrent également l'espace qu'il faut pour transporter les marchandises, planter des arbres, aménager des zones de verdure, installer les canalisations de services publics, construire les places de stationnement des voitures et des vélos, mettre en service les infrastructures de gestion des eaux pluviales et prévoir les zones d'embarquement et de débarquement des passagers et des marchandises. L'espace voyer est une ressource rare, qu'il faut concevoir et gérer dans l'intérêt supérieur du public.



L'approche des « rues complètes » est l'un des principaux outils utilisés dans la gestion de l'espace voyer. Les rues complètes comprennent les éléments physiques qui permettent aux rues d'offrir la sécurité, le confort et la mobilité à tous les usagers des rues, sans égard à leur âge, à leur niveau d'aptitude physique ou à leur mode de transport. Les rues complètes favorisent la vivabilité des quartiers; elles s'adaptent à toutes sortes de modes de déplacement et reprennent les principes de la conception adaptée au contexte. Les rues complètes peuvent avoir un aspect différent selon le contexte environnant. Par exemple, une rue complète dans une voie collectrice rurale offre un aspect et une fonction différents d'une rue complète dans une voie locale urbaine. Voilà pourquoi l'approche des rues complètes n'oblige pas à adopter un modèle de conception précis; il s'agit plutôt d'un processus qui permet d'équilibrer les compromis et d'assurer la sécurité et le confort et de répondre aux besoins en mobilité de tous les usagers. Les modèles de conception des rues complètes doivent aussi tenir compte des frais et des impératifs d'entretien et d'exploitation dans les quatre saisons, surtout l'hiver, et assurer des infrastructures qui résisteront aux conditions climatiques projetées.

En 2015, le Conseil municipal a approuvé le Cadre de mise en œuvre des rues complètes. D'après ce cadre, la Ville mise sur les travaux de construction planifiés — dont la construction et la reconstruction des routes et les grands de transport en commun — pour mettre en œuvre les modèles de conception des routes qui tiennent compte des besoins de tous les usagers. Ce cadre prévoit de faire appel à tous les projets de transport comme catalyseurs pour les améliorations à apporter dans le cadre des projets afin de favoriser, pour tous les usagers, des conditions d'accès sécuritaires, confortables et sans obstacle. Par exemple, sur la rue Main, la Ville a optimisé la réfection de la voirie pour transformer le couloir et prévoir les espaces sécuritaires et confortables pour tous les modes de déplacement. Il s'agit entre autres des voies de transport en commun et de circulation automobile, des nouvelles infrastructures cyclables séparées, des trottoirs élargis et protégés contre la circulation automobile, des nouvelles aires de repos, des arrêts d'autobus accessibles, des passages pour piétons raccourcis et du plus grand nombre d'arbres pour finalement produire de l'ombre.

Dans le Cadre de mise en œuvre des rues complètes, la Ville a aussi mis au point, pour les piétons, les cyclistes et les usagers des transports en commun, les cibles et les indicateurs des « niveaux de services », qui étoffent les baromètres établis pour la circulation motorisée. Les Lignes de conduite sur les niveaux de service multimodaux (LCNSM) permettent à la Ville de quantifier la mesure dans laquelle les choix dans la conception ont des incidences sur les différents usagers et d'analyser plus précisément les compromis potentiels à consentir entre les différents modes de déplacement. Il s'agit d'un élément essentiel dans le remaniement des priorités, qui consiste à donner la préférence aux déplacements à pied et à vélo plutôt qu'en voiture.

De concert avec les travaux qu'elle consacre aux rues complètes, la Ville a mis à jour le Plan d'action stratégique sur la sécurité routière (PASR) pour qu'il cadre avec les principes de l'approche des systèmes sûrs. Le Plan prévoit de consacrer des efforts et des ressources dans les secteurs dans lesquels on en a le plus besoin pour produire l'impact le plus retentissant dans la réduction du nombre de collisions donnant lieu à des blessures graves ou à des décès. Les autres initiatives récentes de la Ville dans la promotion de la sécurité routière et des rues complètes consistent à orienter la conception des artères et des rues collectrices des quartiers, de la Trousse d'outils pour la conception des rues résidentielles locales de 30 km/h (initiative du Plan d'action stratégique sur la sécurité routière), des Lignes de conduite pour la conception des dispositifs de modération de la circulation et du Guide de la conception des intersections

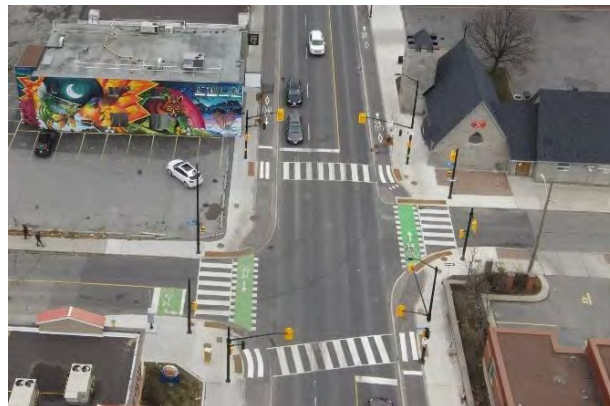


protégées. La Ville est aussi en train d’actualiser les lignes de conduite pour les déplacements à vélo dans les zones de travaux dans le cadre des mesures qu’elle prend pour s’assurer que les conditions temporaires répondent aux besoins de tous les usagers. Dans les prochaines années, la Ville continuera de mettre en œuvre ses plans et lignes de conduite et créera les nouveaux outils nécessaires pour faire la promotion des rues sûres et complètes.

Politique 9-1 Mettre en œuvre les « rues complètes » afin de créer des rues pour tous et pour toutes

Le Cadre de mise en œuvre des rues complètes et les Lignes de conduite sur les niveaux de service multimodaux de la Ville ont permis de faire la promotion des objectifs du transport durable et servent d’exemples dans de nombreuses autres villes nord-américaines. La majorité des améliorations apportées au transport actif à Ottawa s’inscrivent dans le cadre d’autres projets dans le processus d’aménagement des rues complètes et viennent accélérer le rythme de la mise en œuvre par rapport à ce qui aurait pu être réalisé dans des initiatives indépendantes. Dans le même temps, nous avons l’occasion d’apporter des mises au point à ce cadre, à ces directives et aux processus opérationnels auxiliaires en nous inspirant des leçons apprises depuis 2015. Comme l’indiquent les politiques 6-6 et 7-7, il y a des cas dans lesquels il peut être opportun d’augmenter le périmètre des projets planifiés dans la promotion des rues complètes — en se contentant du périmètre existant, conformément au cadre actuel. Par exemple, on pourrait étendre les limites des projets pour assurer la liaison des nouvelles infrastructures cyclables avec les circuits existants, ou encore ajouter des avancées de trottoir paysagées dans les projets de réfection des trottoirs. Il faudra adopter un processus clair et cohérent pour répertorier et prioriser ces améliorations.

Augmenter la portée des projets existants est économique au lieu de lancer des projets indépendants pour apporter les mêmes améliorations. Or, il faut quand même engager des coûts dans cette approche. Le Plan des infrastructures du PDT tâche de cerner le financement à mobiliser pour apporter des améliorations aux rues complètes qui débordent le périmètre ou les limites des travaux de construction planifiés. Cette question est particulièrement importante, en raison des pressions qui pèsent sur les budgets de gestion des actifs. Le Plan de gestion des infrastructures de transport fait état des coûts estimatifs du maintien de tous les actifs infrastructurels du transport dans leur état actuel pour les 10 prochaines années; déjà, les coûts estimatifs sont supérieurs au financement indiqué dans le Plan financier à long terme actuel de la Ville. L’expérience nous apprend que le Cadre de mise en œuvre des rues complètes existant augmente la pression qui pèse sur les budgets de réfection des actifs, sans qu’on dispose du financement complémentaire pour compenser la hausse des coûts.



Dans le cadre de la mise à jour des LCNSM, la Ville se penchera sur l'approche des rues saines, sur les orientations du Plan officiel, sur les nouvelles directives provinciales à propos des NSMM, sur l'évolution des règles de l'art et sur son expérience pratique. L'approche des rues saines insiste sur l'importance d'aménager un environnement sécuritaire, accueillant et relaxant, en tenant compte des éléments comme le bruit, la qualité de l'air, l'éclairage, les aires de repos, l'ombre et l'aménagement de l'espace. On pourra fixer des cibles pour l'ombrage des couloirs, en tenant compte des cibles fixées pour le niveau de service dans les déplacements à pied et à vélo. Les directives actualisées auront aussi pour objectif de préciser les lignes de conduite sur les moyens de consentir des compromis malgré les contraintes d'espace et de coûts et les objectifs à mener de front pour la gestion de l'emprise, de même que sur les des moyens de consigner les décisions et les compromis dans la conception. En raison des impératifs budgétaires, il pourrait se produire des cas dans lesquels les améliorations à apporter aux rues complètes sont prohibitives (par exemple à cause des frais d'acquisition des terrains), et dans lesquels le financement pourrait être dépensé plus judicieusement dans d'autres couloirs. Enfin, les Lignes de conduite fixeront des cibles révisées pour les niveaux de service, en plus d'apporter des mises à jour pour tenir compte des nouvelles désignations des transects dans le Plan officiel.

ACTION 9-1A

Examiner le processus de mise en œuvre des projets dans la collaboration réunissant différentes directions générales dans le Cadre de mise en œuvre des rues complètes et miser sur ce processus.

ACTION 9-1B

Mettre à jour les Directives sur les NSMM et les cibles correspondantes pour ce qui est des niveaux de service, notamment en mettant au point des approches systémiques pour consigner les compromis à consentir.

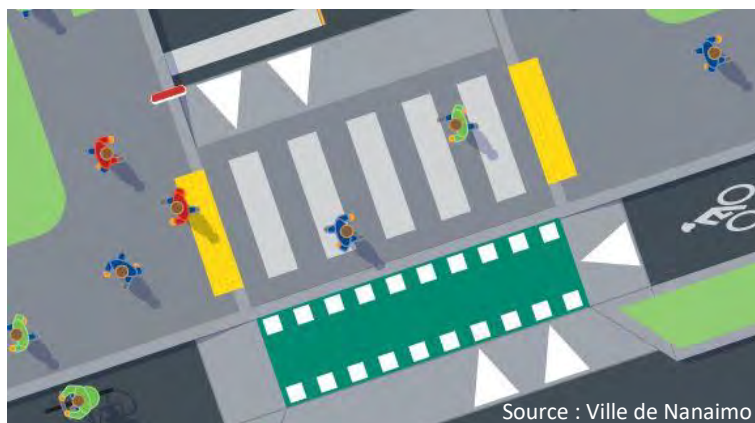
ACTION 9-1C

Dans le Plan des infrastructures du PDT, revoir les occasions de financer les améliorations à apporter aux rues complètes et qui débordent le périmètre ou les limites des travaux de construction planifiés.



Politique 9-2 Promouvoir les normes de conception des « rues complètes »

Depuis 2013, la Ville accomplit d'énormes progrès dans l'élaboration des normes de conception des « rues complètes ». Les efforts d'Ottawa ont aussi souvent permis d'éclairer les normes de conception à l'échelle provinciale et nationale. Le Guide de la conception des intersections protégées et le projet des Lignes directrices pour la conception des zones d'interaction des arrêts d'autobus et des voies cyclables hors route sont deux documents qui font partie des initiatives récentes et qui améliorent la sécurité, le confort et l'accessibilité pour les piétons et les cyclistes. La Ville a aussi lancé un projet pour élaborer les Lignes directrices pour les ronds-points des rues complètes en priorisant les carrefours giratoires compacts pour ralentir la circulation automobile et améliorer l'intégration des piétons, des cyclistes et des usagers des transports en commun. On continue de se consacrer à l'étoffement des pratiques et des lignes de conduite actuelles sur la conception de la Ville pour les rues complètes, dont les lignes de conduite sur la conception des infrastructures piétonnières. En raison de l'évolution fulgurante des pratiques de conception, il est important de consigner par écrit et d'actualiser à intervalles réguliers les lignes de conduite et les normes sur la conception afin d'assurer la clarté et la cohérence dans l'ensemble des programmes et des projets. Il faut aussi se pencher, avant d'adopter le nouveau modèle de conception des rues complètes, sur les besoins opérationnels (par exemple le déneigement) et sur les incidences de la gestion des actifs.



Source : Ville de Nanaimo

Les trottoirs et les pistes cyclables continus



Source : Virginia DOT

Le bornage des lignes médianes

Ottawa continuera d'être une meneuse dans le travail réalisé en collaboration avec des organisations comme l'Ontario Traffic Council et l'Association des transports du Canada afin d'adopter les règles de l'art mondiales dans la conception des infrastructures et d'échanger les leçons apprises dans la mise en œuvre de ces projets. Il est absolument essentiel que le gouvernement provincial approuve l'aménagement des passages cyclables afin de permettre de se déplacer à vélo dans les carrefours giratoires. Les trottoirs continus et les pistes cyclables, les dispositifs de signalisation pour les vélos, ainsi que le bornage des lignes médianes sont d'autres exemples de dispositifs émergents.⁷⁴ On fera aussi la promotion des lignes

⁷⁴ Les trottoirs continus et les pistes cyclables sont des fonctions de la conception pour les intersections dans lesquelles les grandes routes traversent des rues locales peu achalandées; le trottoir et la piste cyclable se poursuivent sans interruption sur les rues latérales sans changement d'élévation ni de matériaux, ce qui crée un espace dans lequel on donne clairement la priorité aux piétons et aux cyclistes. Un



de conduite pour la conception et la mise en œuvre des avancées de trottoir paysagées et des dispositifs de gestion des eaux pluviales selon les principes de l'AMI. Enfin, dans la mesure du possible, la Ville devrait « vérifier sur le terrain » ses travaux de conception, ce qui consistera à mener des projets pilotes et à consigner les résultats, à consulter les résidents sur les modèles de conception, à élaborer des documents d'information pour les nouveaux dispositifs émergents, à comparer le comportement des utilisateurs avant et après la mise en œuvre des projets et à actualiser en conséquence les lignes de conduite adoptées pour la conception.

Pour permettre d'aménager l'espace et des rues saines, la Ville a aussi l'occasion de mettre à l'essai des modèles de conception comme les rues d'ambiance (« woonerven »)⁷⁵ ou les « rues cyclables »⁷⁶ dans les rues dont l'achalandage et la vitesse de circulation sont moindres. Ces concepts sont toujours émergents à Ottawa; l'élaboration de lignes de conduite pour la conception et la réalisation d'un projet pilote permettraient d'acquérir de l'expérience dans ces modèles de conception des rues. Dans la réalisation d'un projet pilote, il faudrait se pencher sur un certain nombre de considérations, dont les besoins en services de transport en commun et en transport adapté.



Woonerf sur la rue Cambridge N à Ottawa



Rue cyclable aux pays-bas

feu de circulation rapproché pour les vélos est un feu de signalisation monté sur le côté rapproché de l'intersection, à l'endroit où attendent les cyclistes. Le bornage de la ligne médiane consiste à aménager des infrastructures comme les bollards ou les bordures en caoutchouc dans la ligne médiane à l'approche des intersections pour éviter que les automobilistes traversent les intersections en diagonale.

⁷⁵ Une rue d'ambiance (« woonerven ») est une voie locale partagée et qui constitue davantage un espace public qu'une route type. Les véhicules sont considérés comme des « invités », et la rue d'ambiance ne permet de se déplacer qu'à des vitesses opérationnelles très faibles (<20 km/h), quel que soit le mode de déplacement.

⁷⁶ Une rue cyclable ou un boulevard cyclable est une rue résidentielle qui permet de se déplacer à la fois à vélo et en voiture, mais dans laquelle la vitesse opérationnelle est réduite, l'achalandage automobile est faible, et qui est dotée d'autres caractéristiques conceptuelles qui encouragent les cyclistes à se déplacer au milieu de la voie de circulation. On peut abaisser l'achalandage automobile en mettant en œuvre le principe de la « perméabilité filtrée » pour les voitures (cf. la politique 5-1).


ACTION 9-2A

Consigner les lignes de conduite, les normes et les règles de l'art de la conception de la Ville pour les rues complètes et les mettre à jour à intervalles réguliers au fur et à mesure de l'évolution, notamment en finalisant les Lignes de conduite pour les ronds-points des rues complètes et en mettant au point les lignes de conduite dans la conception pour les « rues d'ambiance » (« woonerven ») et pour les avancées de trottoir paysagées.

ACTION 9-2B

Lancer un projet pilote pour la conception des rues complètes afin d'en faire des « lieux » selon le concept des rues d'ambiance (« woonerven ») pour les rues locales dont l'achalandage et la vitesse de circulation sont moindres, à mesure qu'on a l'occasion de le faire.

Politique 9-3 Mettre en œuvre le concept des rues selon les principes de l'« accès » et de la « fluidité-capacité »

Comme l'indique le thème 5, une rue d'« accès » a des liens étroits avec les aménagements environnants, se caractérise par des heurts automobiles élevés et des vitesses ralenties et priorise les modes durables de transport. Par contre, la rue de « fluidité-capacité » joue un rôle structurel dans l'ensemble du quadrillage urbain du fait de son importance dans le transport des personnes et des marchandises sur de plus longues distances entre les différents secteurs de la Ville. Les fonctions d'accès et de fluidité-capacité sont, par définition, des objectifs incompatibles; dans les rues qui offrent des conditions d'accès rigoureuses aux destinations grâce aux différents passages fréquents pour les piétons, aux arrêts de transport en commun, aux entrées privées et aux places de stationnement des voitures, il faut ralentir les vitesses de circulation automobile et réduire le débit des véhicules. C'est pourquoi les rues doivent être conçues comme voies d'« accès » ou de « fluidité-capacité », ce qui doit constituer l'objectif premier, en sachant que toutes les rues doivent aussi assurer d'autres fonctions à différents degrés et qu'elles doivent toutes être conçues comme des rues complètes. L'aménagement du territoire des alentours de la voie publique joue également un rôle prépondérant quand il s'agit d'en déterminer et d'en assurer la fonction; ce principe est expliqué plus en détail dans le thème 5.


Exemple d'une rue d'accès

Exemple d'une rue de fluidité-capacité

Le Plan officiel définit l'orientation des moyens selon lesquels les désignations de l'« accès » et de la « fluidité-capacité » cadrent avec les classifications routières standards (dont les artères, les grandes routes collectrices, les rues collectrices et les routes locales) et avec les contextes de l'aménagement du territoire (au sens défini par le transect) afin de guider la planification et la conception des rues de la Ville. La Pièce 18 illustre les moyens grâce auxquels ces désignations interagissent. Les rues qui répondent à la définition de rues principales et de couloirs mineurs dans le Plan officiel portent généralement la désignation de rue d'accès, même si on sait qu'il y aura certaines exceptions.

Pour promouvoir ce concept, la Ville mettra au point un cadre pour désigner les différentes rues selon leur principale fonction, à savoir les rues d'« accès » ou les rues de « fluidité-capacité ». Ce cadre fera état du rôle du couloir dans le réseau de mobilité ainsi que de facteurs comme les aménagements des environs, la densité des aménagements attenants, la façade donnant sur la rue et l'esthétique urbaine, la connectivité du réseau et la variété des utilisateurs. Les rues porteront la désignation de rues d'« accès » ou de « fluidité-capacité » dans le cadre d'un éventuel projet, lorsqu'on aura mis au point le PDT.

La Ville fera aussi la promotion de l'utilisation des typologies routières des « boulevards multidirectionnels » pour les routes dont le rôle structurel dans le réseau de transport en commun ou dans le quadrillage routier oblige à faire appel à une fonction de « fluidité-capacité », mais dont les aménagements immédiats nécessitent aussi une fonction d'« accès ». Le « boulevard multidirectionnel » est fractionné en voies automobiles centrales pour exercer sa fonction de fluidité et de capacité, et les routes parallèles de façade exercent une fonction d'accès. Par exemple, dans Barrhaven, la promenade Chapman Mills fait appel à cette typologie pour assurer la « fluidité » et la « capacité » des transports en commun dans les rues d'accès. On pourrait faire appel à un même modèle de conception afin d'assurer la « fluidité » et la « capacité » pour les véhicules sur les rues qui doivent aussi exercer une fonction importante d'accès. Il faut toutefois noter que ces boulevards multidirectionnels obligent à faire appel à une vaste superficie de l'emprise pour assurer la séparation des voies d'accès par rapport aux voies de fluidité et de capacité des transports en commun dans les voies médianes typiques. Ces notions ont aussi pour effet d'augmenter la largeur des intersections, ce qui augmente l'exposition des piétons à la circulation automobile et ce qui crée une situation dans laquelle il se peut que les piétons aient besoin d'attendre un second cycle de traversée pour franchir complètement la chaussée.


Pièce 18 : Classification et fonction des routes par transect

Transect / Cadre de planification	Cœur du centre ville et secteur urbain intérieur	Secteur urbain extérieur et banlieue			Ceinture de verdure et secteur rural	
	Tous les secteurs	Centre ville, carrefour, couloirs	Surzones ²	Tous les autres secteurs	Villages	Tous les autres secteurs
Autoroutes provinciales et municipales	Fluidité	Fluidité	Fluidité	Fluidité	Fluidité	Fluidité
Routes fédérales¹	Accès ou fluidité	Fluidité	Fluidité	Fluidité	Fluidité	Fluidité
Artères	Accès ou fluidité	Accès ou fluidité	Accès ou fluidité	Fluidité	Accès ou fluidité	Fluidité
Routes collectrices principales	Accès ou fluidité	Accès ou fluidité	Accès ou fluidité	Accès ou fluidité	Accès ou fluidité	Fluidité
Routes collectrices	Accès	Accès	Accès	Accès	Accès	Fluidité
Rues locales	Accès	Accès	Accès	Accès	Accès	Accès
Ruelles	Accès	Accès	Accès	Accès	Accès	Accès

Source : Plan officiel de la Ville d'Ottawa (2021)

Note 1 : Les routes appartenant au gouvernement fédéral relèvent de la compétence de la Commission de la capitale nationale et sont séparées et distinctes du réseau routier municipal.

Note 2 : La « surzone » est un terme du Plan officiel qui s'applique aux désignations des quartiers transformatifs et des quartiers évolutifs.

Comme l'indique le Plan officiel, il y a un lien entre la désignation de la rue comme voie d'« accès » ou de « fluidité-capacité » et sa conception physique. En tenant compte de ce fait, on passera en revue les lignes directrices existantes de la Ville sur la conception, ce qui pourrait obliger à mettre à jour ces lignes directrices pour tenir compte de cette nouvelle strate. Cet examen tiendra compte des éléments de la conception des rues qui différencient les voies de « fluidité-capacité » et les voies d'« accès ». Par exemple, dans les rues de « fluidité-capacité », les vitesses de déplacement seront plus élevées. Dans les rues d'« accès », les occasions fréquentes d'aménager des passages pour piétons sont souhaitables, et les vitesses seront abaissées.

ACTION 9-3A

Élaborer un cadre pour la désignation des rues soit comme voies d'« accès », soit comme voies de « fluidité-capacité »..


ACTION 9-3B

Mettre à jour les lignes de conduite sur la conception, par exemple les Lignes de conduite sur les couloirs de routes régionales (2000) afin de tenir compte des incidences, sur la conception, de rues d'« accès » par rapport aux rues de « fluidité-capacité », et se pencher sur l'utilisation des typologies routières des « boulevards multidirectionnels » qui permettent d'assurer à la fois les fonctions d'accès et de fluidité dans les cas nécessaires.

Politique 9-4 Recenser les besoins projetés dans les réseaux de rues

Le Plan des infrastructures fera état des besoins et des priorités pour le réseau des rues d'Ottawa dans la modification du réseau routier afin de répondre à la demande en déplacements jusqu'en 2046, en tenant compte des politiques et des objectifs du Plan officiel ainsi que de la vision et des principes directeurs du PDT. Les projets routiers proposés dans le Plan comprendront les nouvelles routes, l'élargissement des routes, des mesures isolées comme la modification des intersections, ainsi que la rénovation des routes existantes pour en faire des rues complètes.

Le Plan officiel prévoit que la majorité des déplacements se feront à pied, à vélo, dans les transports en commun et en covoiturage. Les politiques du PDT donnent la priorité à ces modes de transport. Voilà pourquoi le Plan des infrastructures vise à utiliser le plus judicieusement possible la capacité routière existante et à recourir davantage à des modes durables, avant d'envisager d'accroître la capacité. Pour les besoins de la planification du réseau, on adoptera un ratio⁷⁷ cible de 1,0 du volume par rapport à la capacité sur tout le territoire de la Ville. Cette cible s'appliquera aux déplacements de toute la période de pointe afin d'optimiser les investissements de la Ville dans les infrastructures routières et de veiller à utiliser l'espace le plus judicieusement possible. Les cibles de volume par rapport à la capacité aux heures de pointe continueront de servir à planifier les opérations.

Sur tout le territoire de la Ville, les nouvelles routes et l'élargissement des routes devraient être réservés à certaines situations, par exemple pour donner accès aux collectivités nouvelles. Les projets de construction de nouvelles routes et d'élargissement de la chaussée seront envisagés dans les cas où les solutions de rechange du transport en commun ne sont pas viables ou dans les cas où elles sont épuisées, ainsi que dans les cas où ils cadrent avec les objectifs de la Ville pour des rues à échelle humaine (politique 9-5). On se penchera sur des mesures isolées comme les modifications à apporter aux intersections avant de réaliser des projets routiers à plus grande échelle. On continuera aussi de mettre en œuvre les modifications à apporter aux intersections pour répondre aux inquiétudes sur la sécurité. On se penchera sur la mise en œuvre échelonnée des grands projets, ce qui permettra d'apporter plus rapidement des améliorations à la mobilité dans un plus grand nombre de secteurs sur tout le territoire de la Ville. Dans le transect du cœur du centre-ville et dans le transect du secteur urbain intérieur, on sait que l'élargissement

⁷⁷ Le ratio du volume par rapport à la capacité correspond au ratio du volume total de la circulation automobile par rapport à la capacité routière disponible. Un ratio du volume par rapport à la capacité de 1,0 pour un tronçon routier ou une intersection veut dire que l'infrastructure a atteint le maximum de son efficacité, même on peut constater certains problèmes isolés de congestion pendant de courtes durées. Un ratio inférieur à 1,0 veut dire que la route a une capacité résiduelle permettant d'assurer un achalandage supplémentaire et qu'on n'en utilise pas tout le potentiel. Un ratio supérieur à 1,0 veut dire que la demande automobile dépasse la capacité routière, ce qui donne lieu à des problèmes de congestion et à des retards.



des routes n'est pas une solution viable pour résoudre le problème de la congestion en période de pointe. Dans les cas où le volume des véhicules est supérieur à la capacité routière dans ces secteurs, on pourrait se contenter de recourir à d'autres modes de déplacement ou de profiter des heures de déplacement moins congestionnées, ou encore d'optimiser les feux de circulation en faisant appel à des systèmes de transport intelligents comme les systèmes perfectionnés de régulation de la circulation pour maximiser l'efficacité (ce dont il est question plus en détail dans la politique 9-6).

Le Plan des infrastructures pourrait aussi indiquer les cas dans lesquels il faut mener des projets de reconfiguration des rues dans les collectivités existantes afin d'assurer la densification, le basculement modal et la réalisation des cibles de la Ville dans la lutte contre le changement climatique. Ces travaux s'appuieront sur des projets qui ont déjà été définis dans les plans locaux approuvés par le Conseil, comme les plans secondaires ou les plans de conception communautaire.

Dans l'élaboration du Plan des infrastructures, on reverra les projets déjà recensés dans le PDT de 2013 et qui n'ont pas encore franchi l'étape de la conception afin de confirmer qu'ils sont nécessaires et justifiés, et on recensera les nouveaux projets qui permettront de réaliser la croissance prévue, conformément aux politiques exposées ci-dessus. On évaluera le rendement du réseau en faisant appel à des indicateurs comme la durée des déplacements, la part modale et les émissions de gaz à effet de serre. Dans la priorisation des projets, on tiendra compte des baromètres quantitatifs et qualitatifs pour expertiser le bien-fondé relatif de chaque projet et la priorité dans la mise en œuvre. Les critères de priorisation tiennent compte de la sécurité, de l'accès aux projets d'aménagement, de la réduction de la congestion existante et projetée, des considérations relatives à l'édification de la Ville, dont l'équité, la protection des réseaux naturels et des rues saines (ainsi que les bienfaits associés à la sécurité), et enfin, les coûts du cycle de la durée utile. On retiendra les projets les mieux cotés pour mettre au point un plan de mise en œuvre échelonné en fonction des différents niveaux d'investissements, en tenant compte des cibles de réduction des GES de la Ville, de ses cibles pour les parts modales durables et de ses contraintes dans l'abordabilité.



Dans le passé, la Ville a eu de la difficulté à harmoniser le calendrier des nouvelles infrastructures de transport avec la croissance, et elle doit adopter une approche plus dynamique et agile pour réagir à l'évolution des conditions. Le Plan des infrastructures instituera les mécanismes qui permettront de surveiller, de commenter et de reprioriser les investissements selon l'évolution des modèles



d'aménagement du territoire de mobilité. À court terme, avant l'élaboration et l'approbation du Plan des infrastructures, la Ville continuera de promouvoir les projets indiqués dans le PDT de 2013.



Réaliser les grands projets routiers afin d'augmenter la capacité en période de pointe uniquement dans certains cas, par exemple lorsque les solutions de rechange pour les transports en commun ne sont pas viables ou sont épuisées et que les mesures isolées sont insuffisantes pour résoudre les problèmes de congestion ou pour répondre aux inquiétudes sur la sécurité.

ACTION 9-4A

Adopter un ratio cible de 1,0 pour le volume par rapport à la capacité afin de mesurer la circulation automobile dans les périodes de pointe pour les besoins de la planification du réseau.

ACTION 9-4B

Dans le Plan des infrastructures du PDT, recenser les projets de reconfiguration des rues existantes pour en faire des « rues complètes », afin de promouvoir la densification et le basculement modal.

ACTION 9-4C

Continuer de miser sur les systèmes de transport intelligents pour exploiter le réseau des feux de circulation grâce aux moyens les plus sécuritaires et efficaces qui soient.

Politique 9-5 S'assurer que les modifications apportées au réseau routier favorisent les rues « à échelle humaine »

Les rues « à échelle humaine » sont conçues comme des lieux accueillants, qu'il s'agisse de les traverser ou de s'y arrêter pour profiter de l'espace. Elles encouragent les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun et permettent de ralentir les vitesses dans les déplacements. Les rues à échelle humaine s'appliquent aux rues commerciales achalandées ainsi qu'aux rues résidentielles tranquilles, et les modèles de conception peuvent être très différents selon le contexte. Il est absolument essentiel de maintenir des rues à échelle humaine dans les cas où les rues appartiennent à des secteurs prioritaires de la conception, à des couloirs de rues principales et à des couloirs mineurs dans le Plan officiel. Pour favoriser le maintien d'une échelle humaine, la Ville évitera d'élargir les rues au-delà de quatre voies à vocation générale en milieu de quadrilatère. Dans la réfection des routes de plus de quatre voies médianes, il faut se pencher sur les occasions de les ramener à quatre voies.



Pour assurer la priorité des transports en commun, on se penchera sur des mesures de substitution pour améliorer les opérations de transport en commun avant d'élargir une route à quatre voies pour permettre d'aménager les infrastructures réservées aux transports en commun. Ces mesures consistent entre autres à restreindre les virages dans la circulation générale, à convertir des voies automobiles en voies réservées aux autobus et à aménager aux intersections des dispositifs donnant la priorité aux transports en commun. Par rapport à l'élargissement de la chaussée, la conversion des voies réduit



spectaculairement les coûts des projets, ce qui permet de mettre en œuvre, à même le financement disponible, plus de mesures pour réduire des retards dans les transports en commun. Il faut quand même mener l'examen des sites des projets et analyser les réseaux parce que ces mesures ne sont pas toujours viables ou efficaces.

Aux intersections, on aménage des rues à échelle humaine en limitant la taille des intersections et la distance à parcourir pour traverser la chaussée. Dans les secteurs prioritaires de la conception (et dans les cas où ces travaux sont viables dans d'autres secteurs de la Ville), on ne doit pas élargir des intersections au-delà de cinq voies de circulation dans les approches, quelles qu'elles soient, sauf dans le cadre des projets de transport en commun rapide ou des projets prioritaires de transport en commun. Sur tout le territoire de la Ville, dans les cas où il faut aménager de nouvelles voies de circulation aux intersections afin de mettre en œuvre l'échelonnement des feux protégés, on peut prévoir des dispositifs prioritaires de transport en commun ou aménager des infrastructures pour permettre aux automobilistes de faire des virages, des terre-pleins centraux et des îlots refuges pour les piétons dans les passages piétonniers et cyclables afin de réduire le nombre de voies de circulation que doivent traverser les usagers de la route vulnérables à toute heure du jour.



Éviter d'élargir les rues au-delà de quatre voies à vocation générale en milieu de quadrilatère.

Dans les secteurs prioritaires de la conception, éviter d'élargir les intersections au delà des cinq voies à vocation générale dans toutes les approches, quelles qu'elles soient.

Politique 9-6 Optimiser l'exploitation des feux de circulation pour maximiser l'efficacité multimodale

L'optimisation des feux de circulation joue un rôle important en améliorant la sécurité et l'efficacité de tous les modes de transport. Il peut s'agir de resynchroniser différents feux de circulation afin d'en améliorer le rendement ou de coordonner une série de feux de circulation dans un couloir. Les activités



connexes consistent entre autres à réunir et analyser les données, à assurer l'entretien des feux de circulation et à moderniser l'équipement.



Puisque les volumes d'achalandage évoluent au fil du temps, il faut revoir la chronologie et la coordination des feux de circulation pour s'assurer qu'elles restent optimales compte tenu des conditions actuelles. L'objectif premier consiste à aménager un environnement sécuritaire pour tous les modes de transport en minorant les retards pour les usagers. On peut envisager d'adopter d'autres mesures pour favoriser les déplacements des piétons, des cyclistes et des usagers des transports en commun dans certains contextes. (Par exemple, veuillez consulter la politique 6-4 pour le traitement des feux destinés aux piétons.) La Ville continuera de se pencher en permanence sur l'optimisation des feux de circulation. Pour améliorer encore le rendement de la circulation et en prévision de l'évolution de l'achalandage, la Ville continuera d'innover et d'évaluer les technologies de pointe pour le fonctionnement des feux de circulation destinés à tous les modes de transport ainsi que la communication de l'information sur les feux de circulation aux véhicules connectés et automatisés (VCA). Par exemple, les nouveaux outils et les nouvelles technologies de détection sur lesquels se penche la Ville pourraient permettre de repérer les piétons ou les cyclistes qui attendent de traverser aux intersections, de sorte que les piétons n'auraient plus à appuyer sur le bouton-poussoir ou que ce dispositif serait implanté sur les trois points jaunes pour les cyclistes.

ACTION 9-6A

Continuer d'être un meneur dans l'innovation et dans l'évaluation des technologies de pointe pour le fonctionnement des feux de circulation destinés à tous les modes de transport, ainsi que dans la communication de l'information sur les feux de circulation aux véhicules connectés et automatisés (VCA).

Politique 9-7 Minorer les incidences de la circulation automobile sur les quartiers

Dans les quartiers, l'utilisation des véhicules automobiles peut avoir des effets indésirables, dont les vitesses excessives des automobilistes, le comportement agressif des conducteurs et la création de conditions hostiles pour les piétons et les cyclistes. Le Programme de modération de la circulation dans les quartiers de la Ville vise à préserver la qualité de vie dans les quartiers existants en maîtrisant les incidences indésirables de la circulation sur les rues résidentielles locales et collectrices existantes de



manière à répondre aux besoins des résidents, des entreprises et des usagers de la voirie. La Ville reçoit plus de demandes pour des améliorations que ce que ses ressources lui permettent de réaliser; le Processus de modération de la circulation dans les quartiers de la Ville définit dans leurs grandes lignes les moyens grâce auxquels Ottawa scrute et priorise les demandes afin de veiller à répondre d'abord aux motifs d'inquiétude les plus impérieux. La priorisation tient compte de différents facteurs, par exemple la gravité de la vitesse de circulation, les risques pour les usagers vulnérables (soit la proximité des écoles, des parcs et des centres pour les personnes âgées, entre autres), ainsi que les conditions existantes (soit la présence ou l'absence d'infrastructures de transport actif et de passages appropriées).

La Ville a aussi un programme de mesures temporaires de modération de la circulation qui permet d'installer des dispositifs efficaces et peu coûteux pour modérer la circulation; ces dispositifs ont un caractère temporaire ou saisonnier. Ils peuvent s'installer rapidement et constituer des solutions pour la sécurité des secteurs qui ne répondent pas souvent aux critères fixés pour des modifications permanentes de la chaussée. On attribue à chacun des conseillers municipaux un budget annuel pour les dispositifs temporaires de modération de la circulation.

La Ville continuera de se pencher sur ces motifs d'inquiétude à propos de la vitesse des véhicules et du comportement agressif des automobilistes dans les quartiers existants dans le cadre du Programme de modération de la circulation dans les quartiers et du Programme de mesures temporaires de modération de la circulation, ainsi que dans le cadre d'autres projets d'infrastructures routières, de réfection des routes et de réaménagement selon le Cadre de mise en œuvre des rues complètes. Pour les nouveaux quartiers, la Ville a prévu un certain nombre de pratiques et de lignes directrices qui s'appliquent pendant la planification des collectivités afin de prévenir d'abord les problèmes de circulation automobile qui pourraient se produire. Les Lignes directrices sur la conception de la modération de la circulation de la Ville et les exigences appliquées dans le cadre du processus d'évaluation des incidences sur les transports pour les nouveaux projets d'aménagement en sont des exemples.



Politique 9-8 Mettre en œuvre le plan d'action stratégique pour la sécurité routière afin de réduire les collisions mortelles et les collisions causant des blessures majeures

En décembre 2019, le Conseil municipal a approuvé le Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière (PASR); ce plan quinquennal mise sur les programmes de sécurité routière existants de la Ville. Ce plan se fonde sur l'approche des systèmes sécuritaires dans la sécurité routière et est guidé par le thème Pensez sécurité, agissez en sécurité!, pour tenir compte de la responsabilité commune et de l'évolution de



la culture nécessaire pour continuer d'accomplir des progrès afin de réduire à zéro les accidents mortels et les blessures majeures. L'approche des systèmes sécuritaires tient compte du fait qu'il faut concevoir les réseaux de transport pour prioriser la vie et la santé humaines, afin d'éviter que l'erreur humaine donne lieu à des décès ou à des blessures graves.

Le Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière se veut une stratégie complète et proactive pour assurer la sécurité des routes d'Ottawa à l'intention de tous les usagers. Si ce plan prévoit une réduction de 20 % du taux annuel moyen d'accidents mortels et de collisions causant des blessures graves d'ici 2024, l'objectif à plus long terme de la Ville consiste à réduire à zéro les décès dans les rues d'ici 2035. Le plan a été élaboré en s'inspirant des données rétrospectives sur les collisions; il comporte quatre grands secteurs prioritaires, dans lesquels on s'attend à ce que les contremesures aient le plus d'impact sur la réduction des collisions mortelles et causant des blessures majeures : les usagers vulnérables de la route, les zones rurales, les intersections et les comportements très risqués des automobilistes. La modernisation de la signalétique et de l'éclairage des routes rurales, la mise en œuvre de virages à gauche entièrement protégés, l'aménagement d'intervalles avancés pour les piétons, la modification des intersections répertoriées dans l'Examen de la sécurité des cyclistes aux intersections très achalandées, l'élaboration d'une stratégie pour la sécurité des motocyclistes et la mise en œuvre de moyens automatisés d'application des règlements sur la vitesse (soit les caméras de captation de la vitesse) dans certaines zones de sécurité communautaire non loin des écoles et des parcs sont des exemples des contremesures recommandées. La Ville continuera de se consacrer à l'élimination des collisions mortelles et causant des blessures graves en mettant en œuvre les recommandations du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière.

Politique 9-9 Réduire les vitesses opérationnelles grâce aux changements à apporter à la conception des rues

Les rues dans lesquelles les vitesses opérationnelles sont ralenties sont plus sécuritaires pour les usagers vulnérables et encouragent le transport actif tout en continuant de permettre d'offrir des services de transport en commun de qualité supérieure. D'après le Plan officiel et politique du Conseil municipal, les rues résidentielles locales seront aménagées pour une vitesse opérationnelle de 30 km/h au moment des travaux de construction ou de réfection. On mettra en œuvre les recommandations d'après les nouvelles lignes directrices, dont la Trousse d'outils pour la conception des rues résidentielles locales de 30 km/h.

Dans le prolongement de cette politique, d'autres rues sont appelées à avoir des liens plus étroits avec les aménagements environnants (soit les rues d'« accès ») et doivent généralement être conçus pour plafonner les vitesses opérationnelles à 50 km/h, sauf dans certains cas, appelés à varier selon le contexte. Pour atteindre cet objectif, il faut que les vitesses théoriques cadrent avec la vitesse opérationnelle souhaitée et avec la limite de vitesse affichée. Ce principe de la conception est conforme aux règles de l'art des autres municipalités.

Il faut concevoir les rues de « fluidité-capacité » dans le secteur urbain et dans les villages pour réaliser des vitesses opérationnelles de 60 km/h ou moins, en prévoyant certaines exceptions comme les routes qui traversent la Ceinture de verdure (par exemple dans le quartier Woodroffe et le quartier Innes), la promenade de l'Aéroport et certaines routes du transect du secteur de banlieue. Il faut envisager de



ralentir les vitesses de circulation dans les cas où cette mesure permet de diminuer les coûts du cycle de la durée utile. Les routes et les ponts conçus pour des vitesses supérieures sont généralement plus larges et reviennent plus cher à construire et à entretenir que les routes et les ponts conçus pour des vitesses moindres; dans les décisions sur les vitesses théoriques, on tiendra donc compte des coûts des infrastructures et des coûts du cycle de la durée utile. Dans tous les cas, la protection des piétons et des cyclistes contre les automobilistes (grâce à des moyens comme les glissières de sécurité et l'espace tampon) s'inspirera des vitesses théoriques plutôt que des limites de vitesse affichées. Pour les rues d'« accès » et de « fluidité-capacité » nouvelles et entièrement reconstruites, on s'attend à concevoir moins de routes dotées de terre-pleins en section courante, pour permettre de ralentir les vitesses opérationnelles, même si on continuera à aménager des terre-pleins dans certains contextes pour répondre aux besoins en sécurité et aux besoins opérationnels.

Il faut intégrer les caractéristiques de la conception pour atteindre les vitesses opérationnelles souhaitées dans les lignes de conduite sur la conception des rues d'« accès » et des rues de « fluidité-capacité » (cf. la politique 9-3) et en tenir compte dans les travaux de conception des routes nouvelles. On se penchera sur les moyens de réduire les vitesses opérationnelles dans le cadre des changements physiques à apporter à la conception des routes; à eux seuls, les changements apportés aux limites de vitesse affichées ne constituent pas une stratégie efficace pour permettre de réduire la vitesse de circulation. On peut apporter des changements au moment des travaux de réfection et, dans les cas viables, au moment de procéder au réasphaltage de la chaussée ou de mener d'autres travaux planifiés



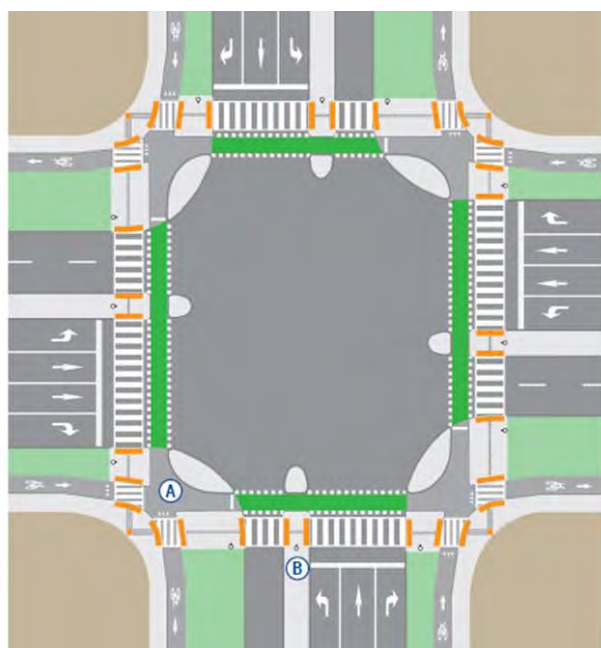
Concevoir des rues d'« accès » pour veiller à ce que les vitesses opérationnelles soient inférieures à 50 km/h, sauf dans certains cas d'après le contexte. Pour les rues d'« accès », la vitesse théorique doit cadrer avec la vitesse opérationnelle souhaitée et avec la limite de vitesse affichée.

Politique 9-10 Mettre en œuvre des intersections protégées et des autres modèles de conception permettant d'améliorer la sécurité

Récemment, la Ville a mis au point des lignes de conduite détaillées pour la conception des intersections « protégées » — selon un modèle de conception qui a permis de constater qu'on peut réduire le nombre et la gravité des collisions mettant en cause des usagers vulnérables de la route. Les intersections protégées améliorent la sécurité et le confort et minorent les conflits potentiels en aménageant en aménageant un espace séparé pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes.



Pièce 19 : Vue à vol d'oiseau d'une intersection protégée



Caractéristiques de la conception

- (A) Coins protégés standards
- (B) Refuge piétonnier sur le terre-plein



Source : Guide de la conception des intersections protégées de la Ville d'Ottawa

La Ville a accompli des progrès considérables, en installant plus d'une douzaine d'intersections protégées dans les dernières années; d'autres intersections se situent à l'étape de la planification. À terme, les intersections protégées constitueront l'option privilégiée de la Ville dans la construction ou le réaménagement des intersections à feux dans les cas où des infrastructures cyclables exclusives sont justifiées dans au moins une des rues de l'intersection, conformément au Plan officiel et au Guide pour la conception des intersections protégées.⁷⁸ En attendant, la Ville continuera d'améliorer la sécurité des intersections à l'intention des usagers vulnérables dans les secteurs stratégiques en faisant appel à différentes mesures. Il s'agit entre autres des projets autonomes de « réaménagement », qui consistent à aménager des intersections protégées (si les travaux de réfection des routes doivent attendre de nombreuses années) et à adopter d'autres solutions à coûts moindres pour aménager l'espace réservé aux usagers vulnérables et pour améliorer la sécurité par rapport aux conditions existantes.

⁷⁸ Les modèles de conception des intersections protégées s'appliquent aussi dans certaines intersections sans feux de circulation, conformément au Guide de la conception des intersections protégées.



Thème 10 : Gérer les bordures de rue, le stationnement et le déplacement des biens

APERÇU DES POLITIQUES

Politique 10-1	Maintenir un réseau de circuits de camionnage efficient
Politique 10-2	Encourager et favoriser l'utilisation des petits véhicules mus par les humains et électriques pour le déplacement des biens
Politique 10-3	Concevoir les rues pour les adapter aux camions et aux usagers actifs
Politique 10-4	Develop a strategy to modernize how curbside space is allocated and managed
Politique 10-5	Optimiser le stationnement pour étayer l'activité économique et encourager les déplacements durables

Le déplacement des biens à destination et au départ d'Ottawa et sur le territoire de la Ville sous-tend notre économie et se déroule presque entièrement dans le réseau routier. La livraison des biens connaît actuellement une croissance et une évolution fulgurantes. Ottawa a constaté une hausse spectaculaire des livraisons issues du commerce en ligne — tendance qui s'est accélérée pendant la pandémie de COVID-19. Les entreprises de livraison commencent aussi à se doter de véhicules moins encombrants et moins polluants. Or, les gros camions tiennent toujours une place prépondérante dans la livraison des biens, et la Ville doit aménager un réseau efficient de déplacement des biens tout en répondant aux motifs d'inquiétude sur l'achalandage des camions dans les quartiers résidentiels. Le transport des marchandises est essentiel à la compétitivité économique d'Ottawa. Les entreprises ont besoin d'un système efficient pour le transport régional et local des marchandises; de même, les résidents s'en remettent à l'accès aux biens et aux services, dans les établissements de détail ou dans le commerce en ligne prévoyant la livraison à domicile.

Le nombre croissant d'activités en concurrence dans l'utilisation des bordures de rue est une considération liée à ce problème. L'espace en bordure de rue est limité et constitue une ressource publique de plus en plus précieuse. Traditionnellement, le stationnement des voitures est la première vocation de la bordure de rue, de concert avec le chargement et le déchargement des camions. Les voies réservées aux autobus et aux vélos, les terrasses donnant sur les rues, les camions-restaurants, les bornes de recharge des véhicules électriques et les infrastructures de gestion des eaux pluviales constituent des vocations substitutives et émergentes. La gestion de l'espace de la bordure de rue est un outil puissant pour promouvoir l'activité économique et permet d'encourager les modes de transport durables, en continuant de donner accès aux entreprises, aux commerces et aux habitations.



Politique 10-1 Maintenir un réseau de circuits de camionnage efficient

Ottawa gère un réseau complet de routes pour camions afin d'harmoniser les besoins dans le transport des marchandises avec la volonté de minorer les impacts des camions sur les aménagements sensibles. Les routes pour camions de la Ville sont comprises dans le *Règlement municipal sur la circulation et le*



stationnement et sont définies conformément à la Politique de désignation des routes pour camions approuvée par le Conseil municipal. Le réseau de routes pour camions fait état des routes les mieux adaptées dans lesquelles les camions peuvent se déplacer sans restrictions; sur toutes les autres routes, les camions sont autorisés, mais uniquement dans la mesure nécessaire pour passer prendre des marchandises ou faire les livraisons locales. L'objectif du réseau de circuits de camionnage consiste à définir les routes qui sont carrossables en toute sécurité pour les gros véhicules, à favoriser le commerce local et régional, à assurer l'interconnectivité entre les différents secteurs de la Ville et à prévoir la capacité et les caractéristiques de la conception pour s'adapter à la taille et au poids des camions.⁷⁹

Le réseau des circuits de camionnage d'Ottawa est constitué d'autoroutes, d'artères et de certaines routes collectrices ou locales qui répondent à des besoins propres aux sites afin de permettre d'avoir accès aux secteurs industriels et commerciaux. Ces routes sont conçues pour résister à l'utilisation des véhicules lourds, conformément à la réglementation du gouvernement de l'Ontario. Certaines routes pour camions portent la désignation de « charges restreintes » parce que la chaussée ne peut pas supporter des charges complètes pendant la saison du dégel printanier. Lorsqu'on réduit les options dans l'aménagement des circuits, les opérations de camionnage deviennent moins rentables, ce qui augmente les frais pour les fournisseurs de services de transport de marchandises. Voilà pourquoi, à l'heure actuelle, on ne se penche que sur les restrictions imposées aux camions sur les artères dans lesquelles les impacts communautaires sont importants, quand les routes en cause servent des aménagements exclusivement non commerciaux et dans les cas où il existe des circuits de rechange adéquats.

Les résidents ont exprimé des inquiétudes à propos de l'achalandage des camions dans le centre-ville, dans les rues très achalandées par les piétons et les cyclistes, dans les villages ruraux et non loin des écoles. On a aussi exprimé des inquiétudes à propos des incidences de l'achalandage des camions venus des nouveaux entrepôts dans les secteurs résidentiels attenants. Comme l'indique la politique 3-3, la Ville travaillera de concert avec des partenaires fédéraux, provinciaux et municipaux de la région de la capitale nationale afin de se pencher sur le problème de l'achalandage des camions dans le transport interprovincial au centre-ville. Lorsque ces travaux seront terminés et qu'on aura adopté des solutions, on procédera à un examen complet du réseau des routes pour camions de la Ville. Cet examen portera sur l'à-propos des circuits de camionnage existants du point de vue de la sûreté et des rues complètes, tout

⁷⁹ Ontario Trucking Association (décembre 2011), Local Truck Routes: A Guide for Municipal Officials.



en harmonisant le réseau bien connecté des circuits de camionnage nécessaires pour promouvoir l'efficacité du transport des marchandises avec la compétitivité régionale, en tenant compte des tendances de l'évolution de l'entreposage, de la logistique et des livraisons (cf. la politique 3-2). Cet examen tiendra également compte des grands couloirs de transport en commun et de transport actif, des écoles et des aménagements sensibles, ainsi que des rues qui traversent les quartiers spéciaux, en plus de porter sur les occasions de réduire le nombre de gros camions dans le voisinage de ces secteurs. Les autorisations prévues pour certaines heures du jour pourraient être analysées dans certains secteurs afin de consentir des compromis entre les routes pour camions importantes et les aménagements moins compatibles. On autorisera les camionneurs à emprunter toutes les rues de la Ville pour avoir accès aux destinations finales.

Au sens du *Code de la route* de l'Ontario, un véhicule utilitaire s'entend d'un camion dont le poids brut est de plus de 4,5 tonnes (ainsi que des dépanneuses et des autobus dont la capacité d'assise est d'au moins 10 passagers).⁸⁰ Le réseau de circuits de camionnage de la Ville est destiné aux véhicules qui répondent à cette définition d'après le poids. Or, du point de vue de la conception des rues et des intersections, la taille des véhicules est décisive. Dans les contextes entravés, pour améliorer la sécurité des intersections à l'intention des usagers actifs, il faut souvent réduire les rayons de bordure de rue, et il devient plus difficile de manœuvrer les gros camions. La Ville souhaite se concerter avec le gouvernement provincial afin d'explorer les possibilités de créer un réseau à deux paliers pour les gros camions par rapport aux petits camions. En attribuant à certaines routes la désignation de circuits de camionnages pour les petits camions, la Ville pourrait aménager la chaussée pour les modes actifs tout en appuyant le transport local des marchandises par camion, ce qui est tout à fait pertinent dans le centre-ville et le secteur urbain intérieur. De même, la Ville souhaiterait être en mesure de restreindre les manœuvres de virage dans des catégories précises de gros camions, dans les cas où il existe des solutions de rechange raisonnables.

Si le réseau des circuits de camionnage priorise les camions qui traversent Ottawa pour des raisons commerciales, toutes les routes continueront d'accueillir les véhicules lourds comme les autobus scolaires, les véhicules de gestion des déchets, les véhicules d'intervention d'urgence et les véhicules de chantier qui assurent des services locaux importants.

Du point de vue de la planification de l'aménagement du territoire, le Plan officiel a pour effet d'implanter les terrains à vocation industrielle (pour les industries productrices de biens) non loin des échangeurs autoroutiers de la série 400. La Ville tiendra compte des trains routiers⁸¹ dans la planification des autoroutes, des zones industrielles, ainsi que des rues et des intersections qui les relient. La Ville entend aussi protéger les lignes et les embranchements ferroviaires existants qui assurent les services de transport de marchandises à destination des établissements industriels existants ou des terrains industriels planifiés, afin de veiller à ce que le transport ferroviaire des marchandises continue de représenter une option.

⁸⁰ En s'inspirant du *Code de la route*, le *Règlement sur la circulation et le stationnement* de la Ville définit comme suit le « camion lourd » : véhicule dont le poids brut est supérieur à 4,5 tonnes, en excluant les autobus de transport en commun, les ambulances et les autobus scolaires.

⁸¹ Les [trains routiers](#) sont des tracteurs qui tirent deux semi-remorques de pleine longueur. Ils ne peuvent que rouler sur certaines autoroutes à accès contrôlé, à plusieurs voies et à chaussées séparées (principalement les autoroutes de la série 400) et avoir accès aux destinations sur les circuits approuvés dans un rayon de 5 kilomètres des échangeurs autoroutiers.


ACTION 10-1A

Actualiser le réseau des circuits de camionnage de la Ville dans la foulée de la mise en œuvre de solutions pour résoudre le problème de l'achalandage interprovincial des camions dans le centre-ville.

ACTION 10-1B

Travailler de concert avec le gouvernement provincial et d'autres municipalités pour se pencher sur les occasions d'aménager un réseau à deux paliers pour les camions de grand gabarit par rapport aux petits camions et de permettre à la Ville de restreindre les manœuvres de virage dans des catégories spécifiques de gros camions dans les cas où il existe des solutions de rechange raisonnables.

Politique 10-2 Encourager et favoriser l'utilisation des petits véhicules mus par les humains et électriques pour le déplacement des biens

Compte tenu des tendances actuelles dans les « livraisons n'importe quand et n'importe où », on s'attend à une hausse dans l'exploitation des petits centres urbains de distribution des marchandises, dans lesquels les biens transportés par les gros véhicules sont transbordés sur des petits véhicules avant d'être livrés à leurs destinations finales. Ce changement permet de faire davantage appel à des véhicules moins encombrants et plus durables pour les livraisons du dernier kilomètre et de faire moins appel aux camions de plus grand gabarit dans les quartiers urbains. La Ville mettra à jour ses règlements municipaux et les règlements d'application dans les cas nécessaires afin d'autoriser l'aménagement des centres de distribution en zone urbaine. On pourra aussi aménager des infrastructures de ramassage indépendantes, qui devront être implantées pour faciliter l'accès aux transports en commun et au transport actif.⁸²

La Ville continuera aussi de favoriser les méthodes de livraison durables et économes d'espace dont les règlements habilitants, les pratiques de gestion en bordure de rue et la promotion des projets pilotes des entreprises de transport des biens. Les vélos-cargos commerciaux, les fourgonnettes électriques de livraison, les véhicules à basse vitesse et les robots de livraison font partie des perfectionnements émergents dans le déplacement des biens en zone urbaine qui pourraient permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre, le bruit et la pollution atmosphérique. À l'automne 2021, la Ville a institué un règlement municipal pour autoriser l'exploitation des vélos-cargos électriques à Ottawa.



Parmi les véhicules de grand gabarit qui roulent dans les rues d'Ottawa, nombreux sont ceux qui font partie des opérations de la Ville, par exemple la gestion des déchets, les services d'urgence, le balayage

⁸² Les infrastructures de ramassage indépendantes appartiennent actuellement à la classification du « service Cliquer et Collecter » dans le *Règlement de zonage* de la Ville.



des rues et le déneigement. Conformément aux objectifs de la sécurité routière et des rues complètes, la Ville passera en revue les occasions d'utiliser des véhicules de moins grand gabarit, plus sécuritaires et plus verts dans les opérations de la Ville sans nuire aux impératifs opérationnels. Ce principe s'applique à la fois aux parcs automobiles de la Ville et aux véhicules des entrepreneurs.

ACTION 10-2A

Prévoir un contexte réglementaire favorable à l'utilisation des petits véhicules mus par les humains et électriques pour le déplacement des biens, notamment dans le cadre des règlements municipaux habilitants et des pratiques de gestion de la bordure de rue.

ACTION 10-2B

Mettre à jour les règlements municipaux de zonage en prévision de l'émergence des petits centres de distribution en zone urbaine et des infrastructures de ramassage indépendantes.

ACTION 10-2C

Revoir les occasions de faire appel à des véhicules de moins grand gabarit, plus sécuritaires et plus verts dans les opérations de la Ville.

Politique 10-3 Concevoir les rues pour les adapter aux camions et aux usagers actifs

Du point de vue de la conception des routes, les exigences relatives aux camions lourds contredisent souvent les objectifs de la conception pour les piétons et les cyclistes. Par exemple, dans les cas où les intersections sont conçues dans les cas où les intersections sont dotées de grands rayons de bordure de rue pour permettre aux camions de faire en toute sécurité des manœuvres de virage sans empiéter sur les trottoirs, les distances à franchir par les piétons pour traverser la chaussée sont plus longues, et tous les modèles de véhicule ont tendance à faire des virages en accélérant. L'aménagement de grands rayons de bordure de rue vient aussi améliorer la superficie disponible aux intersections pour les piétons et les cyclistes. Dans le même temps, dans les cas où il n'y a pas suffisamment d'espace sur la chaussée, les gros camions peuvent empiéter sur les trottoirs en faisant des manœuvres de virage, ce qui donne lieu à des problèmes de sûreté pour les piétons.

À l'heure actuelle, la Ville n'a pas de normes de conception pour l'« adéquation du dimensionnement » des rayons de bordure de rue, même si le Guide de la conception des intersections protégées comprend certaines lignes de conduite sur la question. Il faut adopter un ensemble formel de normes de conception afin d'assurer la cohérence dans la détermination des rayons de bordure de rue obligatoires. Selon les Curb Radii Guidelines de Toronto, les normes de conception d'Ottawa n'ont pas besoin d'être « universelles ». Le « véhicule théorique » et le « véhicule de contrôle » — soit les deux critères de conception qui déterminent les besoins dans la conception des intersections — pourront aussi varier selon le transect, en faisant la distinction entre les rues d'« accès » et les rues de « fluidité-capacité ». Les impératifs de conception doivent aussi tenir compte de la fréquence des manœuvres de virage des camions. On s'attend à ce que dans de nombreux contextes, les véhicules de plus grand gabarit qui



franchissent parfois le couloir doivent franchir lentement et précautionneusement les intersections. La Pièce 20 fait état des considérations propres aux transects pour la refonte des intersections et met en lumière la nécessité de tenir compte de différentes solutions adaptées au contexte dans les processus de conception.

Enfin, la Ville continuera d'étudier et d'évaluer l'aménagement de « tabliers pour camions », en s'en remettant aux lignes de conduite du Guide de la conception des intersections protégées. Les tabliers pour camions permettent de concevoir les angles des intersections en fonction des petits véhicules et pour des vitesses de virage ralenties, tout en continuant d'aménager les voies de virage des gros camions.

ACTION 10-3A

Élaborer et consigner les normes de conception des intersections qui sont adaptées aux camions et aux usagers actifs, en s'inspirant des Curb Radii Guidelines de la Ville de Toronto.



Pièce 20 : L'approche fondée sur les transects pour la refonte des intersections afin de les adapter aux camions et aux modes actifs

Il est difficile de repenser les intersections dans les transects du centre-ville et du secteur urbain intérieur pour les raisons suivantes :

- ✓ Les manœuvres de virage des camions et des autres gros véhicules sont souvent mal réalisées dans les conditions existantes : les gros véhicules doivent empiéter sur les voies attenantes, ce qui nuit à la capacité des véhicules dans les autres voies de franchir les intersections.
- ✓ Il faut apporter des améliorations aux infrastructures piétonnables et cyclables dans ces transects afin d'atteindre les objectifs de la Ville pour le transport durable et les quartiers du quart d'heure. Ces transects se caractérisent déjà par d'importants volumes de piétons et de cyclistes, et ces volumes sont appelés à augmenter.
- ✓ Pour consacrer des efforts à l'amélioration des infrastructures du transport actif, il faut souvent réaffecter l'espace routier, ce qui est généralement incompatible avec l'amélioration du niveau de service pour les gros véhicules qui font des manœuvres de virage.
- ✓ Dans les environnements urbains, l'emprise de la Ville est généralement entravée, et on n'a guère l'occasion de faire l'acquisition de terrains; en outre, la Ville n'est pas en mesure de réglementer la taille des camions qui empruntent différentes rues (cf. la politique 10-1).

À la lumière de ces difficultés et de ces contraintes, on se penchera sur les approches suivantes, fondées sur les transects :

- ✓ Dans le secteur urbain et dans les villages, le réaménagement des intersections aura pour objectif d'assurer au moins les infrastructures minimums obligatoires du transport actif tout en permettant aux camions de faire des manœuvres de virage. On tâchera d'apporter des améliorations pour atteindre les cibles dans les niveaux de service du transport multimodal dans les cas où on peut les atteindre assez bien dans le contexte des projets.
- ✓ Sans égard à ce qui précède, dans les secteurs des transects du centre-ville et du secteur urbain dans lesquels la manœuvrabilité des camions ne respecte pas les normes actuelles, le réaménagement des intersections n'aura pas pour objectif d'améliorer géométriquement les mesures adoptées pour les manœuvres de virage des camions, sauf s'il y a des problèmes de sécurité documentés se rapportant aux déplacements des camions.
- ✓ Dans tous les transects, les solutions adoptées pour les manœuvres des virages des camions prioriseront la sûreté plutôt que l'efficacité dans le déplacement des véhicules aux intersections. Dans les cas où les camions ne peuvent pas faire de manœuvres de virage en toute sécurité, on pourra imposer des restrictions.
- ✓ Dans tous les transects, le réaménagement des intersections devra permettre aux véhicules de transport de faire des manœuvres de virage dans les cas nécessaires, selon le réseau de transport en commun.



Politique 10-4 Mettre au point une stratégie pour moderniser la répartition et la gestion de l'espace des bordures de rue

L'espace des bordures de rue est une ressource publique limitée et de plus en plus importante, compte tenu du nombre croissant d'activités qui se concurrencent dans l'utilisation de la bordure de la rue. La croissance fulgurante des achats et des livraisons « n'importe quand et n'importe où » dans le commerce électronique pèse de plus en plus lourdement sur l'utilisation de la bordure de rue pour les besoins de la livraison des marchandises. Il y a aussi une multitude d'activités émergentes dans certains secteurs comme les camions-restaurants, les terrasses donnant sur les rues, les bornes de recharge des véhicules électriques, les infrastructures de gestion des eaux pluviales, la prise en charge et la dépose des passagers dans les services de héliage et le stationnement des vélos-cargos commerciaux, des vélos personnels et des trottinettes électriques. Les voies réservées aux autobus et les bandes cyclables sont souvent aménagées elles aussi dans la voie de la bordure de rue. Para Transpo s'en remet à cet espace quand il s'agit de passer prendre et de faire descendre des passagers, comme le font de nombreux résidents qui ont des permis de stationnement accessible. À Ottawa comme dans la plupart des villes nord-américaines, le stationnement des voitures est traditionnellement la vocation dominante de la bordure de rue. Par exemple, dans sa Curbside Management Strategy (2020), San Francisco a fait savoir que 90 % de l'espace de la bordure de rue sont consacrés au stationnement des voitures particulières. Cette affectation traditionnelle de la bordure de rue contredit de plus en plus les besoins actuels dans le transport, et il faut adopter une nouvelle stratégie pour gérer l'utilisation de la bordure de rue.



La Ville mettra au point une stratégie de gestion des bordures de rue qui permettra d'évaluer l'état actuel des bordures de rue et d'instituer un processus transparent pour définir les priorités et répartir l'espace. L'on s'attend à ce que les activités prioritaires varient en fonction de la nature des rues, du secteur de la Ville, des heures du jour, ainsi que des destinations et des aménagements fonciers voisins. Les prix, les permis et les mesures d'application des règlements sont les outils existants que l'on pourrait modifier pour permettre d'atteindre les objectifs de la politique. Il se pourrait aussi qu'on doive faire appel à de nouveaux processus

opérationnels, à de nouveaux ensembles de données, à de nouveaux outils de communication (dont l'utilisation des applications sur les téléphones intelligents) et à des perfectionnements opérationnels pour adapter la gestion de la bordure de rue pour améliorer l'efficacité et pour aider les résidents et les entreprises à comprendre les changements. Du point de vue du transport des marchandises, l'élaboration de la stratégie doit consister à consulter l'industrie et tenir compte de la fréquence, du type et de la chronologie des livraisons, ainsi que de la capacité des immeubles attenants à permettre d'effectuer ces livraisons sur les lieux. L'adaptation aux opérations de transport en commun et de transport adapté restera une priorité; le stationnement accessible sera lui aussi une considération importante. Un principe directeur consistera à maximiser les bienfaits sociaux et économiques de l'espace de la bordure de rue.



Relativement à l'augmentation de la demande exprimée pour l'espace de la bordure des rues, les règlements de zonage et les processus d'examen des projets d'aménagement doivent continuer de s'assurer que les nouveaux aménagements prévoient suffisamment de place sur les sites, hors rue, pour les livraisons, le stationnement des visiteurs, ainsi que la prise en charge et la dépose des passagers. Pour s'assurer qu'ils répondent à l'objectif prévu, ces espaces doivent être faciles à repérer et à utiliser, pour réduire la pression exercée sur la bordure des rues dans les endroits où la demande exprimée pour l'espace sur le bord des rues est forte.

ACTION 10-4A

Élaborer une stratégie de gestion de la bordure de rue pour tenir compte des vocations émergentes de la bordure de rue et pour mener de front les vocations concurrentes.

Politique 10-5 Optimiser le stationnement pour étayer l'activité économique et encourager les déplacements durables

La Stratégie municipale de gestion du stationnement (2019) guide la localisation et la fonction du stationnement public sur le territoire de la Ville et fait état des directives pour la fixation des tarifs du stationnement et des indicateurs du rendement. Elle décrit aussi les moyens de mieux gérer l'offre et la demande de places de stationnement pour permettre à la Ville de réaliser ses objectifs dans le transport et dans l'édification de la Ville. Une recommandation de la Stratégie municipale de gestion du stationnement consiste à mettre en œuvre un modèle de tarification en fonction de la demande pour le stationnement voitures sur rue. Autrement dit, les changements à apporter peu à peu à la tarification seront déterminés par les données sur l'occupation des places de stationnement; l'objectif consiste à établir un point de tarification propre au site pour favoriser le mieux possible les entreprises locales et encourager un roulement élevé, ce qui permettra en outre d'encourager l'utilisation du transport durable dans les secteurs dans lesquels la demande de places de stationnement des voitures est forte.

La Ville reverra ses tarifs de stationnement et se penchera sur l'adoption d'une tarification établie d'après la demande. Dans l'examen, il sera aussi question du coût du stationnement des voitures par rapport aux transports en commun. À la différence du transport en commun, les automobilistes auront moins cher à payer « par déplacement ». Les frais de stationnement constituent l'exception. Pour éviter de donner l'impression que la conduite automobile revient moins cher que les transports en commun, la Ville doit tarifier l'offre de places de stationnement des voitures à un niveau égal ou supérieur au coût du transport en commun pour un groupe de déplacements de la taille type. La Ville finalisera la Stratégie des parcs-o-bus, dont les lignes directrices sur la tarification, qui cadreront avec la Stratégie municipale de gestion du stationnement et avec l'objectif qui consiste à encourager le recours au transport durable. La Ville continuera aussi de plaider pour la capacité de mettre en œuvre des outils de tarification du stationnement pour corriger les distorsions du marché qui mènent au stationnement gratuit ou sous-tarifé; toutefois, l'on s'attend à ce que ces outils obligent à modifier la *Loi de 2001 sur les municipalités*.

La Stratégie de stationnement public pour vélos de la Ville (2021) se veut un guide complet sur les secteurs dans lesquels et sur les modalités dans lesquelles on prévoit les différents types de places de



stationnement des vélos sur le territoire de la Ville. L'aménagement de places de stationnement de courte et de longue durées pour les vélos est essentiel pour permettre à un plus grand nombre d'utilisateurs de se déplacer à vélo plus régulièrement. Le stationnement public sécuritaire de longue durée des vélos est relativement nouveau à Ottawa; c'est dans les destinations dans lesquelles on s'attend à stationner les vélos pour de longues durées, par exemple non loin des établissements de travail, des stations de transport en commun rapide (politique 8-4), des parcs-o-bus et des points de correspondance pour les navetteurs, que le stationnement sécuritaire des vélos est le mieux adapté. La politique 7-9 porte sur le stationnement des vélos dans les nouveaux projets d'aménagement; toutefois, la Ville peut aussi jouer un rôle en encourageant à apporter des améliorations au stationnement privé des vélos dans les immeubles existants. Dans le cadre des efforts de collaboration des entreprises à la mise au point de la Stratégie du stationnement public des vélos de la Ville, cette dernière offre aux propriétaires de lieux privés des programmes d'incitation pour les amener à acheter et à installer des supports pour ranger les vélos pendant de courtes durées dans les immeubles existants; ces mesures pourraient permettre d'étendre éventuellement ce programme au stationnement sécuritaire des vélos.

ACTION 10-5A

Mettre en œuvre les recommandations de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, grâce à la tarification du stationnement favorable à l'activité économique et permettant d'encourager le recours à des modes durables de déplacement.

ACTION 10-5B

Mettre en œuvre les recommandations de la Stratégie de stationnement public pour vélos, dont le déploiement de projets pilotes pour le stationnement sécuritaire des vélos dans les secteurs stratégiques et l'augmentation continue du nombre de places de stationnement à court terme pour les vélos dans les infrastructures appartenant à la Ville et dans l'emprise municipale.



Thème 11 : Encourager les choix de modes de transport durables

APERÇU DES POLITIQUES

Politique 11-1	Promouvoir et faire évoluer la gestion de la demande de transport
Politique 11-2	Prioriser les déplacements scolaires actifs
Politique 11-3	Encourager les options de déplacements durables pour les employés de la Ville d'Ottawa
Politique 11-4	Rehausser le soutien pour les outils de planification des déplacements multimodaux

La Ville fait appel à différentes techniques pour encourager les choix de modes de transport durables afin de créer des collectivités saines, de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'utiliser plus judicieusement les infrastructures de transport existantes. Ces techniques relèvent de la Gestion de la demande du transport (GDT). La GDT fait appel à des programmes d'incitation, à des activités de promotion, à la formation et à d'autres mesures pour influencer les modes, les horaires, les raisons et les secteurs de déplacements des usagers. En influençant le comportement dans les déplacements, la GDT permet d'atteindre les grands objectifs tels que la réduction de la demande dans les déplacements des voitures à un seul occupant, dans la promotion du basculement des heures de déplacement pour éviter les périodes de pointe et dans la généralisation de l'adoption des modes de transport durables. Le PDT définit l'orientation à adopter pour maximiser l'efficacité des efforts de la Ville dans la GDT, notamment optimisant la technologie, en priorisant les déplacements scolaires et en encourageant les déplacements multimodaux.

Politique 11-1 Promouvoir et faire évoluer la gestion de la demande de transport

La Ville mène différents programmes de gestion de la demande de transport (GDT) afin de modeler les facteurs économiques, sociaux et physiques qui expliquent les choix des particuliers dans leurs déplacements. La planification des déplacements scolaires et les campagnes de promotion « Mois à vélo » et « En vélo aux stations de transport en commun », les laissez-passer universitaires pour les transports en commun (U-Pass), le programme SageVirage, qui priorise les établissements de travail, et l'aide-mémoire de la DGT pour les nouveaux aménagements en sont des exemples. De nombreux programmes de GDT sont réalisés de concert avec les partenaires afin d'en maximiser l'efficacité.

La Stratégie de gestion de la demande en transport existante de la Ville, mise au point en 2012, permet de guider ces programmes. Or, le paysage des transports a beaucoup changé depuis 2012. On a construit et



on est en train d'agrandir l'essentiel du réseau de l'O-Train; les entreprises de services de héliage sont des acteurs importants sur le marché de la mobilité; les téléphones intelligents sont généralisés; enfin, la pandémie mondiale a transformé les habitudes des usagers. Compte tenu de l'évolution fulgurante du paysage des transports et des règles de l'art de GDT, la Ville a besoin de programmes de GDT souples, réactifs et dynamiques qui étoffent et justifient ses investissements dans les infrastructures de transport en commun et de transport actif. La Ville mettra à jour la stratégie de la DGT pour tenir compte des habitudes postpandémiques dans les déplacements et pour cerner les occasions nouvelles de modifier les comportements dans les déplacements pour permettre de réaliser ses objectifs. Dans le cadre de cette mise à jour, on établira une structure-cadre pour les programmes pilotes, ce qui permettra à la Ville de sonder différentes stratégies et d'en surveiller l'efficacité à mesure qu'elle a l'occasion de le faire. Si les programmes de GDT priorisent souvent les mesures d'incitation, il faut aussi tenir compte du rôle potentiel des mesures d'incitation pour décourager les déplacements des véhicules occupés seulement par leur conducteur et des déplacements en période de pointe. Les partenariats avec les organismes communautaires, le secteur privé et les autres ordres de gouvernement seront essentiels pour permettre d'assurer efficacement et ingénieusement la GDT.

On continuera d'intégrer les principes de la GDT dans un large éventail d'initiatives menées par la Ville. Par exemple, la mise en service des nouvelles infrastructures de transport en commun et de transport actif peut être étayée par des campagnes et des événements spéciaux sur la GDT. Les campagnes sur la santé publique, les bibliothèques et la programmation des centres de loisirs offrent aussi l'occasion de promouvoir les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun. La Ville peut aussi envisager d'appuyer et d'étendre des initiatives pour maîtriser les effets de la construction, par exemple « Elgin renaît », en offrant des services de conciergerie des vélos dans les grands événements et en optimisant les stratégies tactiques d'urbanisme⁸³ afin de permettre à la collectivité de repenser son interaction avec les rues. La Stratégie de la GDT fera état des principales occasions qui s'offrent à la Ville dans ses différentes initiatives.

ACTION 11-1A

Actualiser la Stratégie de la gestion de la demande en transport pour faire état des technologies et des règles de l'art actuelles, pour donner des lignes de conduite afin de permettre de réaliser des projets pilotes et pour tenir compte des occasions d'intégrer d'autres initiatives de la Ville.

Politique 11-2 Prioriser les déplacements scolaires actifs

La sécurité des déplacements actifs pour se rendre dans les écoles est une priorité, pour permettre aux jeunes d'Ottawa de profiter des bienfaits sur la santé et sur le développement des déplacements à pied et à vélo. En se déplaçant à pied ou à vélo pour se rendre à l'école, les élèves et les étudiants respectent les niveaux recommandés chaque jour pour l'activité physique, adoptent des habitudes de mobilité autonomes et actives qu'ils garderont toute leur vie et améliorent le bien-être mental et les résultats

⁸³ L'urbanisme tactique désigne la pratique qui consiste à apporter des changements temporaires et économiques à l'environnement bâti pour s'adapter à l'évolution des priorités, des besoins et des contextes. Les bandes cyclables protégées, les terrasses éphémères et le prolongement des bordures de rue temporaire à l'aide de fleurs en pot, de pylônes et de balises sur la chaussée en sont des exemples.



scolaires⁸⁴. Le programme de planification des déplacements scolaires actifs se déroule de concert avec les écoles partenaires intéressées qui répondent aux critères du programme pour encourager les déplacements à pied et à vélo afin de se rendre à l'école, ce qui permet d'améliorer la sécurité en réduisant le nombre de voitures non loin des écoles pendant les horaires du début et de la fin des classes. Le programme a permis d'accroître les déplacements à pied et à vélo parmi les élèves et les étudiants des écoles participantes. Les résultats sont particulièrement spectaculaires quand on tient compte des programmes d'infrastructures piétonnières, du Programme de brigadiers scolaires adultes ou de « Faites le reste à pied », qui créent des zones de dépose désignées pour les passagers des véhicules à l'écart des façades des écoles.

La Ville continuera de miser sur ses récents travaux consacrés à encourager les déplacements scolaires actifs, en collaboration avec des partenaires comme la Régie du transport scolaire d'Ottawa (OSTA) et EnviroCentre. Pour étayer les programmes portant sur les déplacements scolaires, on se consacrera à l'amélioration des infrastructures et à des changements opérationnels dans les zones scolaires pour assurer la sûreté et le confort des environnements des déplacements à pied et à vélo. Il pourrait s'agir de lancer un projet pilote sur les « couloirs scolaires » (soit les zones sans voiture devant les écoles pendant les heures de pointe dans l'arrivée et le départ des élèves et des étudiants) dans les secteurs dans lesquels il y a des inquiétudes pour la sécurité ou pour les cas dans lesquels on a l'occasion d'atteindre des parts modales dans le transport actif élevées en s'inspirant d'initiatives comparables dans d'autres villes canadiennes. Les programmes de « couloirs scolaires » obligent les partenaires communautaires à adopter des engagements sérieux, en plus d'instituer des principes-cadres juridiques et des structures de gouvernance clairs.

Le Plan d'action stratégique sur la sécurité routière prévoit un programme destiné à mettre en œuvre des dispositifs de modération de la circulation dans les environs des écoles. On continuera aussi d'encourager le Programme d'autobus scolaires pédestres de l'OSTA. Enfin, les programmes de GDT permettront aussi d'encourager le personnel des écoles à se déplacer à pied, à vélo ou dans les transports en commun — ce qui permettra à la fois de réduire la pression qui pèse sur les terrains de stationnement des écoles et d'améliorer la sécurité des conditions dans lesquelles on se déplace à pied dans les environs des écoles.



⁸⁴ Transport scolaire actif Ontario, Arguments pour le transport scolaire actif, décembre 2018.



Politique 11-3 Encourager les options de déplacements durables pour les employés de la Ville d'Ottawa

La Ville d'Ottawa entend donner l'exemple en encourageant ses employés à choisir les options du transport durable. La Ville continuera d'encourager les déplacements actifs en aménageant des places de stationnement de vélos et des vestiaires sécuritaires dans les nouveaux établissements de travail de la Ville, de même qu'en modernisant les places de stationnement pour les vélos dans les infrastructures existantes de la Ville. Il faut se pencher sur l'installation des bornes de recharge des véhicules électriques dans les établissements de la Ville. Cette dernière mettra également en œuvre le stationnement payant des voitures pour ses employés en tenant compte des prix courants et dans les cas où ces prix le justifient, ce qui permettra de financer les frais d'aménagement et d'entretien des infrastructures de stationnement municipales et d'encourager le recours à des modes de déplacement durables.⁸⁵ On pourra prévoir des exceptions pour les employés dont les horaires de travail ne cadrent pas avec les horaires des transports en commun ou dans les cas où leurs fonctions les obligent à prendre une voiture. Il faut aussi se pencher sur d'autres initiatives de la GDT dans l'Aide-mémoire des mesures de la GDT, par exemple les mesures d'incitation pour la tarification des transports en commun; on pourra aussi mettre à l'essai, dans les établissements de la Ville, des programmes de GDT innovants et émergents.

ACTION 11-3A

Élaborer un cadre pour le stationnement payant des voitures à l'intention des employés de la Ville d'Ottawa en tenant compte des tarifs courants et dans les cas dans lesquels ces tarifs sont justifiés.

ACTION 11-3B

Se pencher sur la mise en œuvre des bornes de recharge des véhicules électriques dans les établissements de la Ville.

Politique 11-4 Rehausser le soutien pour les outils de planification des déplacements multimodaux

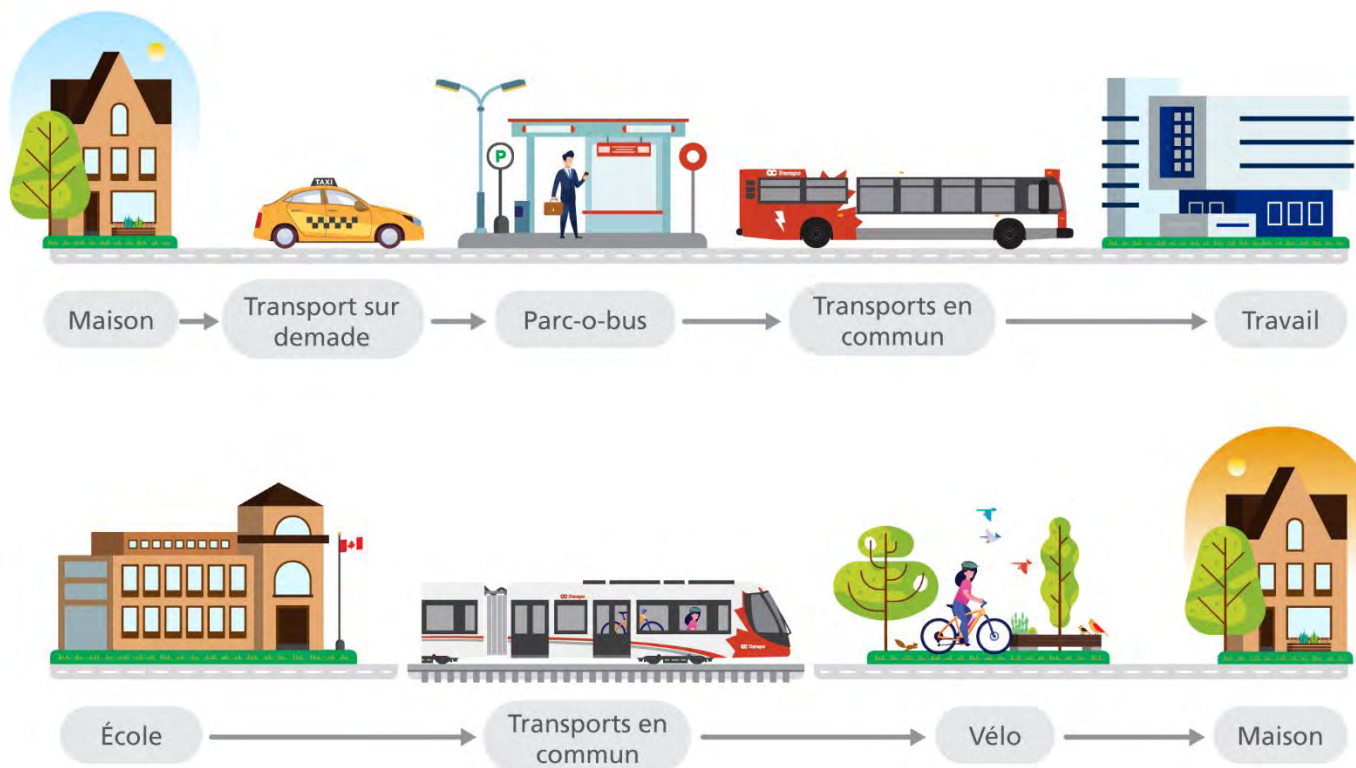
Les outils de planification des déplacements multimodaux permettent de planifier les déplacements en offrant toute une série d'options auxquelles on peut faire appel pour se déplacer. Les outils de planification des déplacements permettent aux usagers de consulter les options pour les parcours en mode mixte, l'intégration des différents réseaux de transport en commun, les options pour les déplacements à vélo, à pied et en micromobilité (par exemple les trottinettes électriques ou les vélos partagés), de même que l'autopartage, les déplacements en taxi et le service de hélage. À l'heure actuelle, le secteur privé offre des outils pour la planification des déplacements multimodaux, qui peuvent aussi comprendre de l'information sur la météo, sur les incidents, sur les projets de voirie et sur les détours. La Ville peut aussi promouvoir ces efforts en offrant au secteur privé des données exactes et à jour. Elle

⁸⁵ Le stationnement gratuit est intimement lié à la décision de prendre la voiture pour se rendre au travail, même après avoir tenu compte des autres variables se rapportant au lieu de travail (Hamre, Andrea et Ralph Buehler, 2014, Commuter Mode Choice and Free Car Parking, Public Transportation Benefits, Showers/Lockers, and Bike Parking at Work: Evidence from the Washington, DC Region, Journal of Public Transportation, 17 (2): 67-91.).



continuera également de diffuser en temps réel l'information sur les services de transport en commun et sur les stations pour améliorer la qualité des outils offerts au public dans la planification des déplacements multimodaux, ce qui consistera à se pencher sur les options envisageables pour offrir de l'information en temps réel sur les places disponibles dans les parcs-o-bus.

Pièce 21 : Exemples de déplacements multimodaux



Les usagers planifient fréquemment leurs déplacements en faisant appel à des plateformes en ligne pour les services de hébergement, la planification des déplacements dans les transports en commun, les coordonnées dans la conduite automobile et le partage des trotinettes électriques. À mesure que ces services se perfectionnent, la possibilité de la consolidation sur une plateforme de mobilité comme service (MS) devient plus réaliste. La MS constitue une plateforme pour les déplacements qui permet d'assurer la fluidité dans la planification et le paiement des déplacements multimodaux. La MS permet aussi de créer des programmes de service sur abonnement, qui favorisent les modes de vie démotorisés ou peu motorisés.⁸⁶ La MS constitue, dans la planification des déplacements, une plateforme unique qui permet de fluidifier la planification et de payer les déplacements multimodaux. Pour que la MS soit un succès, les services compris entre les modes de transport indépendants doivent être complémentaires, et il faut répondre aux intérêts divergents des nombreux fournisseurs de services. La Ville se penchera sur

⁸⁶ Par exemple, à Helsinki, l'application Whim pour la mobilité comme service permet aux usagers de planifier, de réserver et de payer les déplacements en faisant appel à différents modes de transport et à diverses combinaisons de modes. Cette application permet aussi de s'abonner mensuellement aux programmes de services de mobilité; les transports en commun sont au cœur même de ces programmes, et les services de vélopartage et de taxi sont tarifés pour permettre d'offrir d'autres options pour assurer la liaison avec les transports en commun.



l'intégration du paiement et des services dans les cas opportuns. La coordination régionale est aussi essentielle dans la promotion de la fluidité des déplacements multimodaux.

ACTION 11-4A

Continuer d'améliorer les outils qui appartiennent à la Ville, par exemple le site Web de la Carte de circulation et l'application de navettage mobile Ottawa Nav, afin d'assurer l'exactitude de l'information destinée aux usagers du transport multimodal.

ACTION 11-4B

Continuer d'offrir les courants de données auxquelles on peut faire appel pour étayer les outils d'information du secteur privé à l'intention des usagers.

ACTION 11-4C

Se pencher sur la mise au point éventuelle d'une plateforme de « mobilité comme service », qui permet d'intégrer la réservation et le paiement des déplacements multimodaux (soit les déplacements qui regroupent les transports en commun, les services de hélage, les taxis, le stationnement Vélosecure et la micromobilité).





Les prochaines étapes dans l'élaboration du PDT

Les politiques reproduites dans ce document représentent un pas important dans la réalisation de la vision du Plan officiel pour Ottawa en 2046. En étoffant et en améliorant le PDT de 2013, ces politiques constituent une structure-cadre pour l'évolution du réseau de transport afin de pouvoir atteindre les grands objectifs de la Ville et de donner une plus grande priorité aux enjeux essentiels exprimés par les résidents d'Ottawa. Le PDT comprend des politiques qui visent à enrayer les dérèglements climatiques, à promouvoir les objectifs de la Ville dans la santé et l'équité et à s'adapter aux tendances et aux technologies émergentes dans les déplacements.

Ces politiques ouvrent aussi la voie à la prochaine étape du processus de mise à jour du PDT : l'élaboration du Plan des infrastructures de la Ville. Le Plan des infrastructures permettra de revoir et d'analyser l'efficacité du réseau de transport actuel d'Ottawa et de proposer les changements à apporter au réseau routier, aux transports en commun rapides et aux réseaux prioritaires pour les transports en commun afin de réaliser la vision de la Ville dans les transports et d'aménager la croissance prévue. Cette analyse tiendra compte des besoins projetés en mobilité et de l'évolution des habitudes des usagers d'après l'Enquête sur les déplacements (origine-destination) 2022 auprès des ménages. Pour capter l'incertitude dans l'évolution des tendances, on mettra au point des scénarios pour évaluer l'incidence potentielle de facteurs comme l'évolution des habitudes des travailleurs ou l'avènement des véhicules autonomes.

Le Plan des infrastructures du PDT établira des cibles précises pour les parts modales (soit le pourcentage des usagers qui se déplacent en faisant appel à différents modes de transport) pour les divers secteurs de la Ville afin de réaliser l'objectif du Plan officiel qui consiste à ce qu'au moins 50 % des déplacements se déroulent grâce à des modes durables d'ici 2046. Ces objectifs de parts modales guideront l'aménagement des réseaux routiers et de transport en commun de la Ville. L'aménagement des réseaux projetés tiendra compte des secteurs de croissance tout autant que des collectivités existantes. On prévoira, dans les cas nécessaires, des liaisons avec les secteurs de croissance, et on se penchera sur des options pour répondre aux vastes besoins du réseau, en donnant la priorité aux solutions de transport en commun comme premier choix pour le déroulement des plus longs trajets. Dans le cadre de ce travail, on reverra les projets recensés dans la version précédente (2013) du PDT afin de confirmer les besoins et la justification des projets, de même que pour s'assurer qu'ils cadrent avec les politiques reproduites dans ce document. Cette analyse sera généralement consacrée aux dossiers des investissements dans le transport en tenant compte de l'interaction entre les différents éléments du réseau de transport.

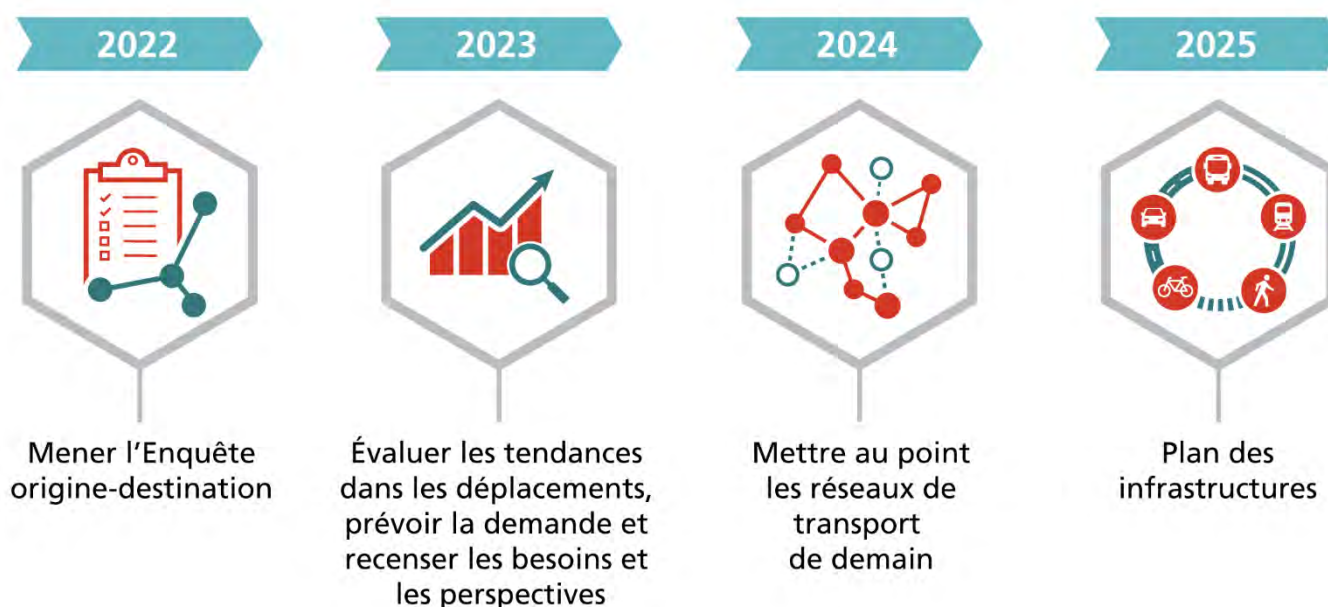
Le Plan des infrastructures permettra aussi d'évaluer les projets d'infrastructures et les mesures auxiliaires à adopter pour permettre à la Ville d'atteindre ses cibles dans la réduction des émissions de GES et de bâtir sa résilience climatique. On mettra au point des scénarios permettant d'atteindre différents niveaux de réduction des GES de concert avec une estimation de la viabilité et des coûts correspondants. D'après cette analyse et l'évaluation du réseau décrite ci-dessus, le Plan prévoira des lignes de conduite dans la mise en œuvre et la priorisation des projets d'infrastructures de transport, en mettant l'accent sur la réalisation de la mobilité, la lutte contre les dérèglements climatiques, la santé, l'équité et les objectifs de



l'abordabilité à long terme. On appliquera une structure-cadre de priorisation pour déterminer les délais de mise en œuvre d'après les considérations d'abordabilité; toutefois, on n'évaluera généralement pas l'incidence des retards dans les projets en raison des efforts consacrés à l'établissement des besoins projetés du réseau. Le Plan des infrastructures sera dynamique en ce qui a trait à la mise en œuvre des projets et prévoira une marge de manœuvre pour remanier les priorités si des facteurs externes se répercutent sur la croissance ou sur la mobilité planifiée.

La Pièce 22 fait état du calendrier prévu pour l'élaboration du Plan des infrastructures. On a terminé l'Enquête sur les déplacements (origine-destination), qui visait à capter l'évolution des habitudes des voyageurs à l'heure où la Ville reprend du mieux après la pandémie de COVID-19. Pendant 2023 et au début de 2024, on s'inspirera des résultats de l'Enquête origine-destination de concert avec d'autres intrants pour évaluer les tendances projetées dans les déplacements et la demande attendue, pour mettre à jour les réseaux de transport de la Ville conformément aux besoins en mobilité escomptés et aux cibles des parts modales, de même que pour prioriser les projets de transport. On vise à achever le Plan des infrastructures en 2025.

Pièce 22 : La chronologie des prochaines étapes dans le processus de mise à jour du PDT



Dans l'ensemble, le Plan des infrastructures, de concert avec ce document-cadre, constituera le PDT de la Ville. Lorsque le PDT aura été approuvé, on pourra y apporter de légères révisions pour corriger les problèmes de grammaire, de numérotation, de cartographie, de typographie ou les problèmes analogues; on pourra apporter ces changements n'importe quand, et le Conseil municipal n'aura pas à les approuver, à la condition de ne pas modifier l'intention du PDT.

Le PDT est élaboré conformément au processus de l'évaluation environnementale et prévoit différentes occasions de consulter les intervenants et le public, qui pourront exprimer leur avis. Dans les prochaines étapes, la Ville d'Ottawa continuera d'être attentive et de répondre à la collectivité, en faisant fructifier l'éclairage et l'expérience de tous les résidents pour mettre au point un réseau de transport qui nous permettra de devenir la ville de taille moyenne où il fait le mieux vivre en Amérique du Nord.

Appendice A:

Les quartiers prioritaires pour l'équité du PDT





Appendice A – Les quartiers prioritaires pour l'équité du PDT

Les « « quartiers prioritaires pour l'équité du Plan directeur des transports (PDT) » réunissent de fortes concentrations de résidents qui sont socialement et économiquement vulnérables et qui risquent donc plus de connaître la « pauvreté dans la mobilité » et d'affronter les obstacles liés au transport et qui se dressent contre la participation. La figure de la page suivante représente les 38 quartiers prioritaires du PDT.

Nous nous sommes servis de l'Indice de l'équité des quartiers (IEQ) d'Ottawa pour définir ces quartiers. L'IEQ est un outil qui permet d'évaluer et de comparer les différents types d'iniquités entre les quartiers sur tout le territoire de la Ville. Cette équité attribuée à chaque quartier (ou secteur de recensement) un indice global qui capte 17 « indicateurs » dans l'ensemble des cinq « domaines » suivants:

- les perspectives économiques;
- le développement social et humain;
- la santé;
- la communauté et l'appartenance;
- l'environnement physique.

Dans les quartiers dont l'IEQ est faible, on relève des motifs d'inquiétude pour l'équité dans un secteur ou dans plusieurs secteurs. Les indicateurs des quatre premiers domaines ci-dessus ont servi à générer de nouvelles notes calculées expressément pour définir les quartiers prioritaires du PDT. Le domaine de l'environnement physique a été exclu puisqu'il est surtout consacré à l'infrastructure et à l'accessibilité des transports. Les indicateurs du domaine de l'environnement physique dans l'indice composé sont le nombre moyen de lieux de rassemblement à moins de 10 minutes en voiture, la note des transports en commun selon WalkScore.com et le délai de navetage.¹ Les indicateurs de transport seront évalués distinctement dans le cadre des processus de planification des transports de la Ville, dont l'élaboration du Plan des infrastructures. Prioriser les quatre domaines ci-dessus permet d'analyser plus en profondeur les aspects spécifiques du réseau de transport qui pourraient être améliorés afin de favoriser

¹ Il s'agit des indicateurs bruts de l'infrastructure des transports et de l'accessibilité, qui correspondent à une vue d'ensemble des conditions existantes dans différents transects. Par exemple, tous les quartiers du transect du cœur du centre-ville et du transect du secteur urbain intérieur ont des notes élevées dans le domaine de l'environnement physique, ce qui masque les nombreux déficits dans le transport qui caractérisent ces quartiers et les perspectives pour l'amélioration des infrastructures de transport afin de surmonter les obstacles qui se dressent contre la participation sociale et économique. Pour en savoir plus sur l'IEQ, veuillez consulter le site <https://neighbourhoodequity.ca/>.



les quartiers dont les besoins socioéconomiques sont les plus aigus. On a relevé une démarcation dans les notes de ces quatre domaines d'après le point de rupture dans les notes juste en dessous du 20^e percentile, ce qui donne 31 secteurs de recensement sur un total de 195.

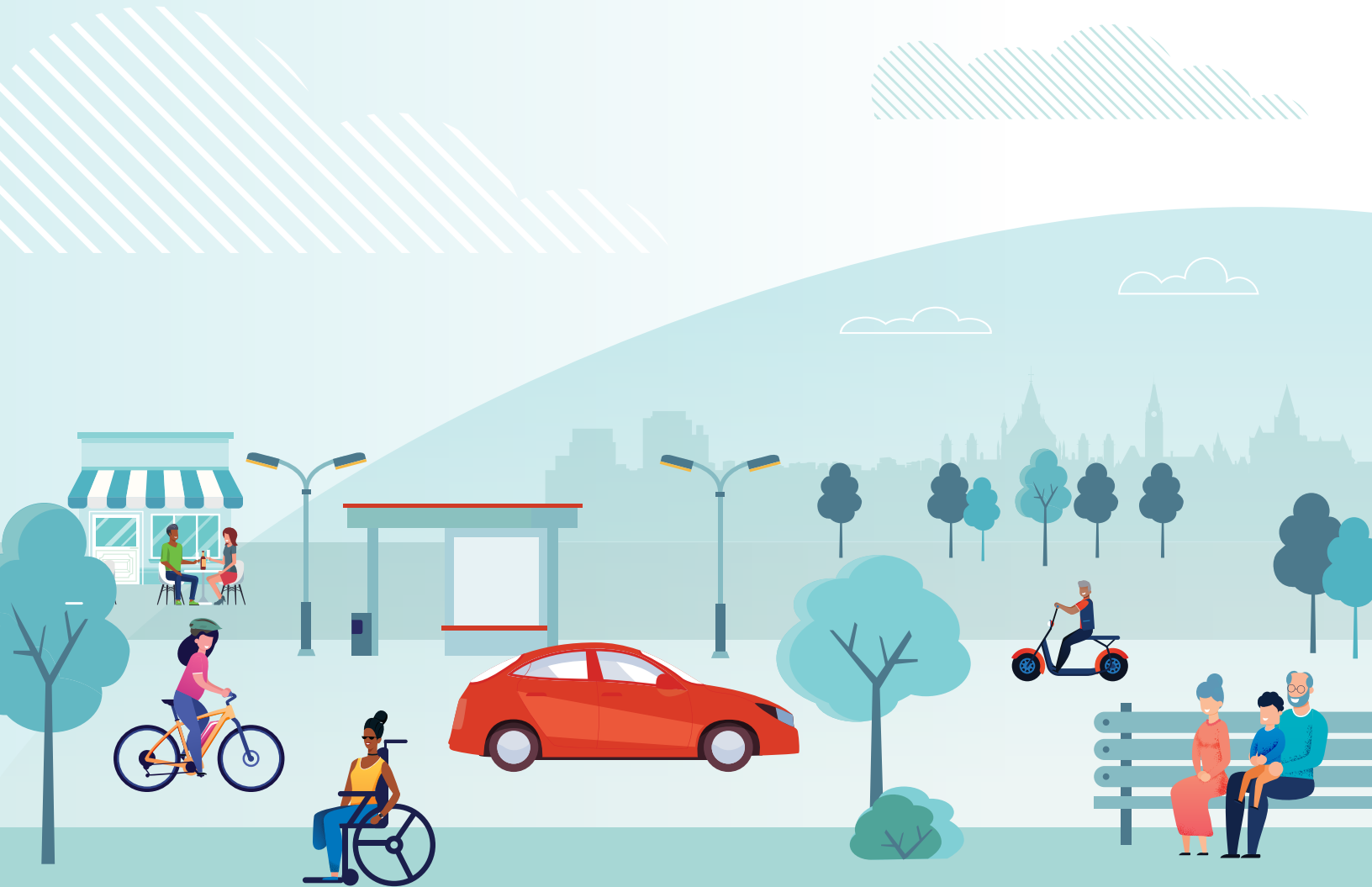
Les quartiers prioritaires pour l'équité du PDT comprennent aussi sept quartiers supplémentaires, ou microquartiers, dont les besoins en services font l'objet des travaux de l'Équipe intégrée de services de quartier de la Ville d'Ottawa.

Le PDT prévoit l'amélioration de la consultation publique (politique 4-1) et l'accélération des investissements dans les quartiers prioritaires dans le cadre d'un certain nombre de programmes existants de la Ville (politique 4-3).

Les quartiers prioritaires pour l'équité du PDT seront révisés au fur et à mesure que de nouvelles informations seront disponibles, comme les mises à jour de de l'Indice de l'équité des quartiers (IEQ) d'Ottawa.

Appendice B:

Les principes directeurs





Appendice B : Les principes directeurs

La Ville que nous souhaitons

Réduire la dépendance vis-à-vis de l'automobile

- Donner la priorité aux déplacements dans les transports en commun, à pied et à vélo pour répondre à la demande projetée dans les déplacements.
- Rendre plus attrayants que l'automobile, pour les courts trajets, les déplacements à pied et à vélo.
- Rendre les transports en commun plus attrayants que l'automobile pour les longs trajets.
- Promouvoir les choix plus durables dans les déplacements grâce à l'information, à la promotion, aux mesures d'incitation et aux mesures de désincitation.
- Rendre plus attrayantes, dans la mesure du possible, les solutions de rechange dans les déplacements comme le télétravail et les horaires de travail flexibles.

Reconnaître les divers besoins en matière de mobilité de tous les résidents, de toutes les entreprises et de tous les visiteurs et répondre à ces besoins

- Prévoir un système intégré d'infrastructures et de services multimodaux
- Viser à offrir un niveau de services satisfaisant pour chaque mode de transport, afin d'assurer la viabilité économique et environnementale ainsi que l'équité sociale.
- Tenir compte des différents besoins en mobilité et en accessibilité dans les divers secteurs et les différents contextes (ou « transect ») de la Ville, par exemple le secteur rural, le secteur villageois, le secteur de banlieue, le secteur urbain et le cœur du centre-ville).
- Prévoir des infrastructures et des services de transport sans obstacle, en tenant compte des besoins des usagers les plus vulnérables.
- Offrir différentes options pour les déplacements des résidents, sans égard à leurs revenus, à leur identité ou à leur niveau d'aptitude physique.



La Ville que nous souhaitons (suite)

Intégrer le transport et l'aménagement du territoire

- Bâtir des collectivités accessibles grâce au transport actif et favoriser la création de collectivités complètes et de quartiers du quart d'heure qui permettent d'accéder de façon pratique aux services sans avoir recours à l'automobile.
- Prévoir des services de transport en commun rapide et d'autres services de transport en commun de qualité pour permettre aux résidents de se rendre dans le cœur des collectivités et dans les pôles d'emploi.
- Encourager l'aménagement en fonction des transports en commun et favoriser la densification dans les cas où l'on peut rendre plus attrayants les déplacements dans les transports en commun, à pied et à vélo.
- Promouvoir la vitalité du centre-ville en améliorant l'accès aux infrastructures prévues pour les déplacements dans les transports en commun, à pied et à vélo.

Protéger l'environnement

- Atteindre les objectifs de la Ville en matière de maîtrise du changement climatique et de résilience climatique.
- Minorer les besoins en infrastructures nouvelles grâce à des programmes de gestion de la demande de services de transport.
- Minorer la consommation d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre et les autres incidences des transports sur l'atmosphère, l'eau et le territoire.
- Maximiser le verdissement des emprises consacrées au transport.
- Favoriser la transition à des technologies de véhicules plus propres.

Améliorer l'économie

- Positionner l'accès au transport et la mobilité comme facteurs de fidélisation et d'attraction des entreprises, des institutions, des employés, des clients et des visiteurs.
- Favoriser l'efficacité du transport des marchandises à destination et au départ de la Ville de même que sur son territoire.



Les moyens à prendre pour atteindre ces objectifs

Offrir des services économiques

- Optimiser les infrastructures de transport existantes avant d'aménager de nouvelles infrastructures.
- Intégrer la prise en compte des coûts du cycle de la durée utile dans les processus décisionnels.
- Permettre aux autres organismes publics partenaires et au secteur privé d'assurer les infrastructures et les services de transport.

Rendre des comptes au public

- Promouvoir la consultation du public et prendre des décisions en connaissance de cause en rendant compte des activités de transport et des résultats ainsi qu'en offrant des occasions de dialoguer.
- Consulter le public dans la planification des budgets, des programmes et des projets.
- Élaborer une politique qui vise à permettre d'atteindre les objectifs stratégiques de la Ville.
- Mesurer et évaluer le rendement d'après les indicateurs et les objectifs définis.
- Prêcher par l'exemple en adoptant le point de vue des incidences, sur le transport, des parcs automobiles, des opérations et des services de la Ville, ainsi que des moyens grâce auxquels les employés municipaux se déplacent.

Assurer un financement adéquat et équitable

- Rechercher ou établir des sources de financement stables et prévisibles.
- Se pencher sur les nouvelles options potentielles de financement.
- Respecter les objectifs du Conseil municipal dans la fiscalité.

Collaborer avec d'autres administrations

- Assurer la liaison avec le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral pour harmoniser les plans et les politiques ainsi que pour obtenir de l'aide financière, législative et réglementaire.
- Travailler de concert avec la Commission de la capitale nationale, le ministère des Transports de l'Ontario, le ministère des Transports du Québec, la Ville de Gatineau et les autres municipalités voisines.

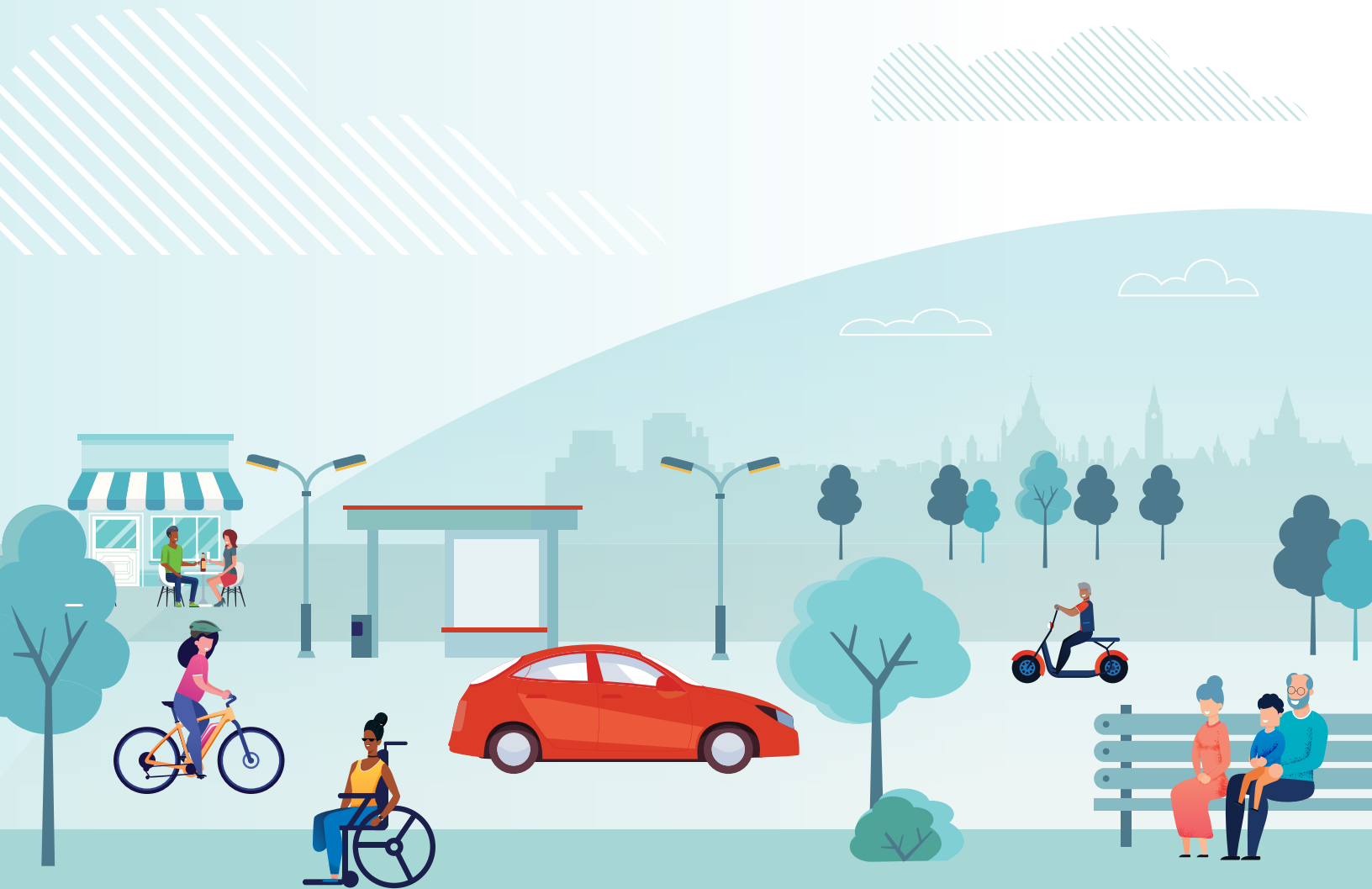


Miser sur la technologie pour permettre d'atteindre les objectifs de la Ville

- Prévoir des politiques, des règlements et un encadrement technique pour les nouveaux services de mobilité assurés par des tiers, le cas échéant.
- Prioriser les nouvelles options de mobilité qui rehaussent les déplacements dans les transports en commun, à pied et à vélo et s'assurer que le réseau de transports en commun reste le vecteur et l'élément structurant de la croissance urbaine et de la banlieue.
- Pérenniser les nouvelles infrastructures de transport en intégrant les technologies qui donnent les moyens d'agir (par exemple les communications entre les véhicules et les infrastructures) dans les cas où elles sont viables.

Appendice C:

Glossaire





Appendice C : Glossaire

Accessibilité

L'accessibilité désigne la conception des produits, des dispositifs, des services ou des environnements pour les personnes en situation de handicap. L'Ontario a des lois destinées à améliorer l'accessibilité pour des personnes en situation de handicap, dont la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (LAPHO), le *Code des droits de la personne* et le *Code du bâtiment* de l'Ontario.

Adaptation au changement climatique

Il s'agit des activités qui consistent à réduire l'impact négatif du changement climatique, en profitant éventuellement des nouvelles possibilités. Cette adaptation consiste à remanier les politiques et les actions en raison des changements climatiques observés ou attendus. L'adaptation peut être réactive, en se déroulant en réaction aux chocs climatiques, anticipative, avant d'observer les chocs des changements climatiques.

Aménagement axé sur le transport en commun (AATC)

Les AATC constituent un ensemble d'aménagements de densité modérée ou élevée et adaptés au transport en commun non loin à pied d'un arrêt ou d'une station de transport en commun rapide orientée et conçue pour favoriser l'utilisation des transports en commun.

Aménagement de l'espace

Processus qui vise à renforcer le lien entre les usagers et leur collectivité en veillant à ce que le domaine public et les espaces publics apportent des avantages à tous les résidents en faisant la promotion de la santé, de la sérénité et du bien-être des citoyens. Il s'agit d'intégrer les identités physiques, culturelles et sociales qui définissent le lieu. L'aménagement de l'espace consiste à créer des lieux que les résidents recherchent et convoitent.

Aménagement du territoire

Occupation ou utilisation du territoire ou d'un plan d'eau pour une activité humaine ou pour tous les besoins définis dans le Plan officiel ou dans le *Règlement de zonage*.

Approche des systèmes sécuritaires

L'approche des systèmes sécuritaires (ASS) est la méthode grâce à laquelle de nombreux pays chefs de file de la sécurité routière réalisent leur vision qui consiste à éliminer les décès et les blessures graves. L'ASS reprend les principes de l'éthique, de la responsabilité, de la sécurité et les mécanismes du changement, qui sont explicités dans le Plan d'action en matière de sécurité routière de la Ville.



Artère

L'artère a pour fonction première de permettre de se déplacer sur le réseau routier du territoire de la Ville. Sa fonction secondaire consiste à donner accès aux terrains attenants, sous réserve de certaines restrictions.

Autoroute municipale

L'autoroute municipale a pour fonction première de permettre de se déplacer entre des points auxquels on n'a pas accès directement à partir du réseau routier. Il est interdit d'avoir directement accès aux terrains attenants.

Biorigole

Rigole végétalisée, conçue pour concentrer, transporter et filtrer les eaux pluviales tout en régénérant la nappe phréatique.

Budget de fonctionnement

Le budget de fonctionnement de la Ville permet de financer tous les programmes et services municipaux et il est conçu pour assurer la fiabilité dans la réalisation des différents programmes et services auxquels s'en remettent les résidents au quotidien.

Budget des immobilisations

Le budget des immobilisations de la Ville permet de financer les infrastructures municipales, ainsi que l'entretien et le réaménagement des infrastructures existantes répertoriées dans l'analyse de la Gestion intégrale des actifs. Ce budget permet aussi de financer les initiatives stratégiques du Conseil municipal, qui permettent de répondre aux priorités du mandat du Conseil.

Carrefour

Le carrefour s'entend, dans le Plan officiel, comme des secteurs centrés sur les stations de transport en commun rapide ou les arrêts de services de transport en commun sur rue fréquents, planifiés ou existants. La fonction planifiée du carrefour consiste à concentrer toutes sortes de fonctions, une plus grande densité d'aménagement, un degré supérieur de mixité dans l'aménagement du territoire et un niveau supérieur de connectivité des transports en commun par rapport aux zones jouxtant et entourant le carrefour. Le carrefour se veut aussi un important pôle d'emploi.

Ceinture de verdure

Bande d'espace vert de 200 kilomètres carrés de superficie, qui appartient généralement à la Commission de la capitale nationale et qui sépare les anciennes parties urbaines d'Ottawa par rapport aux nouvelles collectivités de banlieue et aux zones urbaines.



Centre de distribution

Établissement qui intercepte et stocke temporairement les marchandises transportées sur de longs trajets par avion, par train ou par camion et qui permet de les transborder sur des véhicules de plus petits gabarits et plus économes d'énergie pour les distribuer sur le territoire de la Ville.

Collectivité complète

Il s'agit des lieux qui, par exemple les quartiers polyvalents ou les autres secteurs dans les villes, les villages et les zones habitées, offrent des occasions, aux résidents de tous les groupes d'âge et de tous les niveaux d'aptitude physique, d'avoir accès à la plupart des nécessités du quotidien, dont les pôles d'emploi, les magasins locaux et les services, tout l'éventail des options de logement et de transport et les infrastructures des services publics. Les collectivités complètes sont bienveillantes pour les aînés et peuvent se présenter sous des formes différentes, adaptées à leurs contextes.

Collectivité saine

Pour être saine, la collectivité doit promouvoir des environnements durables pour les générations actuelles et futures. Promouvoir la santé, c'est préserver, protéger, réaménager et créer des environnements sécuritaires.

Collectivité vivable

La collectivité vivable doit promouvoir la santé, l'inclusivité et la durabilité pour relever les défis du XXI^e siècle. L'aménagement matériel et la conception de la Ville jouent un rôle important en façonnant la santé et le bien-être, et en donnant à la population diverse d'Ottawa les moyens de prospérer et de vivre dans les meilleures conditions qui soient.

Couloir

Un couloir est un aménagement désigné dans le Plan officiel et qui s'applique à des bandes de terrains, dont des rues spécifiées, lorsque les fonctions planifiées regroupent une plus grande densité de travaux d'aménagement, un degré supérieur de vocations mixtes et un niveau plus élevé de services de transport en commun sur rue par rapport aux quartiers voisins, alors que la densité est moindre par rapport aux carrefours voisins.

Couloir scolaire

Zone sans voiture devant les écoles pendant les heures de pointe d'arrivée et de départ des élèves et des étudiants.

Déclaration de l'urgence climatique

Expression de la volonté d'intervenir d'urgence dans les cas nécessaires pour éviter la crise climatique.



Densification

La densification consiste à aménager les propriétés, les sites ou les secteurs selon une plus grande densité que celle qui existe à l'heure actuelle :

- a) grâce au réaménagement, notamment en réutilisant les friches contaminées;
- b) en aménageant des lots vacants ou sous-utilisés dans des zones déjà aménagées;
- c) grâce à des aménagements intercalaires;
- d) en agrandissant ou en convertissant des immeubles existants.

Dépendance à l'endroit des voitures

La dépendance à l'endroit des voitures désigne les habitudes de transport et d'utilisation du sol qui favorisent l'accès automobile et qui comportent des solutions de rechange relativement inférieures. Autrement dit, les usagers ont de la difficulté à se rendre aux points de service et aux activités sans se servir de la voiture.

Déplacement des biens

Distribution des marchandises (dont les matières premières, les pièces et les produits de consommation finis) en faisant appel à tous les modes de transport, dont le bateau, l'avion, le train et le camion.

Désignation de l'aménagement du territoire

La désignation de l'aménagement du territoire désigne une zone du territoire dans laquelle s'applique un ensemble précis de politiques. La désignation de l'aménagement du territoire dans un Plan officiel est mise en œuvre grâce à une série de zones d'aménagement plus détaillées selon un règlement de zonage.

Dispositif de modération de la circulation

Dispositif qui vise à réduire la vitesse des véhicules pour veiller à ce que les rues soient sécuritaires pour tous les usagers de la route; il s'agit d'un aspect essentiel des mesures adoptées pour promouvoir la sécurité et la vigueur des collectivités.

Des mesures de modération de la circulation peuvent consister à réduire la largeur des routes ou à prolonger les bordures de rue, à installer des poteaux flexibles, à baliser la chaussée et à poser des tableaux d'affichage de la vitesse.

Domaine public

Il s'agit de tous les espaces et lieux privés et publics qui sont librement accessibles, et que le public peut visiter et utiliser.

Effet d'îlot thermique urbain

Ce terme décrit les zones urbaines bâties dans lesquelles le climat est plus chaud que dans les zones rurales ou les espaces verts non loin de là parce que les immeubles et les surfaces asphaltées amplifient et emprisonnent la chaleur. La température atmosphérique moyenne d'une ville d'un million d'habitants



ou plus peut atteindre de 1 °C à 3 °C de plus que les environs. En soirée, la différence peut atteindre 12 °C. Les îlots thermiques peuvent exacerber le choc d'un épisode de chaleur extrême, ce qui fait peser un stress supplémentaire sur la santé des personnes vulnérables.

Gaz à effet de serre (GES)

Constituants gazeux de l'atmosphère, à l'état naturel et anthropogénique, qui absorbent et émettent des radiations selon les longueurs d'onde spécifiques dans le spectre des rayonnements émis par la surface de la Terre, par l'atmosphère même et par les nuages. La vapeur d'eau (H₂O), le dioxyde de carbone (CO₂), l'oxyde nitreux (N₂O), le méthane (CH₄) et l'ozone (O₃) sont les principaux GES dans l'atmosphère de la Terre. Les GES générés par les humains comprennent l'hexafluorure de soufre (SF₆), les hydrofluorocarbones (HFC), les chlorofluorocarbones (CFC) et les perfluorocarbones (PFC).

Gestion de la demande en transport (GDT)

Ensemble de stratégies qui encouragent les usagers à réduire le nombre de leurs déplacements, à se déplacer plus souvent en faisant appel à des solutions distinctes de la voiture, à se déplacer hors des périodes de pointe et à réduire la longueur de leurs trajets.

Gestion des actifs

Mesures adoptées pour préserver l'intégrité physique des infrastructures en gérant l'état de ces infrastructures et en déterminant le calendrier optimal de réinvestissement et de réfection.

Gestion du réseau de transport (GRT)

Ensemble de stratégies qui maximisent la capacité dans le transport des personnes et l'efficacité du réseau routier grâce à des mesures opérationnelles et à des modifications infrastructurelles localisées, dans l'intérêt de tous les modes de déplacement.

Groupe méritant l'équité

Collectivité dans laquelle des obstacles se dressent contre l'égalité des droits d'accès, des chances et des ressources pour les groupes défavorisés et victimes de discrimination; cette collectivité milite activement pour la justice sociale et pour la réparation des torts.

Cette marginalisation pourrait être créée par des obstacles d'attitude, d'histoire, de société et d'environnement d'après des caractéristiques qui ne sont pas limitées au sexe, à l'âge, à l'ethnicité, à l'invalidité, à la situation économique, au genre, à l'expression genrée, à la nationalité, à la race, à l'orientation sexuelle et aux convictions religieuses.

Heurt automobile

Élément de l'emprise ou des propriétés attenantes qui pourrait ralentir la vitesse des véhicules motorisés, dont le stationnement sur rue, la modération de la circulation, les arbres urbains, la présence d'autres modes de transport ou la proximité des façades des bâtiments.



Infrastructure de transport actif

Infrastructure conçue pour le transport actif, par exemple les trottoirs, les bandes cyclables et les sentiers polyvalents. Il peut aussi s'agir des passages protégés pour les piétons

Infrastructure favorable aux transports en commun

Infrastructure qui assure la viabilité des transports en commun et qui améliore la qualité de l'expérience offerte aux usagers des transports en commun.

Quand elle est utilisée par rapport à des travaux d'aménagement, cette notion désigne souvent des aménagements polyvalents et compacts qui réunissent de fortes densités pour l'emploi et l'aménagement résidentiel afin de promouvoir la fréquence du service de transport en commun. Quand elle est utilisée par rapport à l'esthétique urbaine, cette notion désigne souvent les principes de conception qui rendent l'aménagement plus accessible pour les usagers des transports en commun, par exemple les routes aménagées dans un réseau-grille plutôt que dans un réseau discontinu, l'environnement bâti et convivial pour les piétons le long des routes afin d'encourager les déplacements à pied pour se rendre dans les infrastructures de transport en commun, la réduction des marges de reculement et l'aménagement des places de stationnement sur les côtés et à l'arrière des bâtiments, ainsi que l'amélioration et les conditions d'accès entre les artères et les quadrilatères intérieurs dans les zones résidentielles.

Intersection protégée

Intersection routière au niveau du sol, dans laquelle les cyclistes et les piétons sont physiquement séparés de la circulation automobile.

Intervalle

Intervalle temporel moyen entre deux véhicules de transport en commun qui se déplacent dans le même sens sur le même circuit. L'intervalle s'apparente à la fréquence, qui s'entend du nombre de véhicules qui franchissent le même point en l'espace d'une heure.

Lignes directrices relatives aux évaluations des répercussions sur les transports (ERT)

Les Lignes directrices de la Ville d'Ottawa relatives aux ERT aident les promoteurs fonciers et leurs experts-conseils en transports à intégrer leurs projets d'aménagement dans le réseau de transports de la Ville d'Ottawa. Les études des ERT permettent à la Ville de réaliser son objectif qui consiste à créer un système intégré pour l'aménagement du territoire et le transport.

Maîtrise des changements climatiques

Intervention destinée à réduire le choc humain sur les changements climatiques en faisant appel à des stratégies pour réduire les sources et les émissions de gaz à effet de serre.



Mesures de transport en commun prioritaires

Stratégies destinées à accroître la vitesse opérationnelle des transports en commun et la fiabilité des délais de déplacement dans les transports en commun dans la circulation mixte par rapport aux déplacements en voiture, par exemple grâce à la priorité des feux de circulation ou aux voies d'évitement des files d'attente.

Micromobilité

La micromobilité désigne l'ensemble des véhicules légers et de petits gabarits qui roulent à des vitesses généralement inférieures à 25 km/h; la micromobilité est idéale pour les déplacements d'au plus 10 kilomètres.

Mobilité comme service (MS)

La mobilité comme service (MS) consiste à intégrer différentes formes de services de transport dans un même service de mobilité accessible sur demande.

Mobilité partagée

Services et ressources de transport, dont les véhicules, les motocyclettes, les trottinettes ou les bicyclettes que se partagent les usagers, de concert ou l'un après l'autre.

Mode durable de transport

Il s'agit des déplacements à pied, à vélo, dans les transports en commun et en covoiturage, ainsi que des dispositifs de micromobilité à propulsion humaine.

Multimodal

Se dit du transport qui fait appel à différentes options de déplacement, soit généralement les déplacements à pied, à vélo, dans les transports en commun et en voiture, entre autres.

Niveau de service (NS)

Indicateur de la qualité des conditions d'exploitation qui peut s'appliquer aux déplacements à vélos, à pied, dans les transports en commun et en voiture, au sens défini dans les Directives sur les niveaux de services multimodaux de la Ville.

Niveau de stress lié à la circulation (NSC)

Le NSC est lié à la sécurité (réelle et perçue) des infrastructures cyclables. Cet indice se fonde sur les caractéristiques routières comme la vitesse des véhicules, le nombre de voies de circulation et la présence de places de stationnement pour déterminer la qualité d'un tronçon particulier. Si le niveau de sécurité perçue est faible (et que par exemple les déplacements à vélo se déroulent non loin de la circulation automobile rapide), le niveau correspondant de stress lié à la circulation pour les cyclistes est élevé. Si le niveau perçue de sécurité est élevé (et que par exemple les déplacements à vélo se déroulent



dans une infrastructure cyclable séparée ou sur un sentier polyvalent), le niveau de stress lié à la circulation est faible.

Nouvelle mobilité

Technologies et modèles opérationnels qui favorisent le transport automatisé, électrique, connecté et partagé.

O-Train

Identité du volet ferroviaire du réseau de transports en commun de la Ville.

OC Transpo

Appellation du réseau de transport en commun de la Ville.

Opérations de transport

On peut faire appel à ce terme pour décrire les éléments du réseau de transports qui lui permettent de fonctionner au quotidien; il peut s'agir des feux de circulation, des services de transport en commun, des dispositifs de modération de la circulation, de la réfection des routes, de leur entretien et du déneigement, entre autres.

Orientation

L'orientation désigne les systèmes d'information qui guident les usagers dans l'environnement physique et qui leur permettent de mieux connaître le lieu et de rehausser l'expérience de ce lieu.

Para-Transpo

Identité du service de transport en commun spécialisé de porte-à-porte assuré pour les personnes en situation de handicap.

Parc-o-bus

Terrain de stationnement généralement aménagé dans les stations de transport en commun pour permettre aux usagers de correspondre commodément avec les services de transport en commun.

Part modale

Pourcentage des déplacements-personnes effectués grâce au même mode de transport (par exemple à pied) par rapport au nombre total de déplacements-personnes effectués grâce à tous les modes de transport.

Passage pour piétons (PPP)

Le passage pour piétons est la zone désignée qui permet aux piétons de traverser la chaussée en toute sécurité, dans les secteurs dans lesquels les véhicules doivent céder le passage aux piétons lorsqu'ils



traversent. Le passage pour piétons est balisé grâce à des panneaux indicateurs et à des marques précises sur la chaussée. Dans certains cas, mais non dans tous les cas, il peut aussi y avoir des feux clignotants activés pour les piétons.

Pauvreté dans la mobilité

On dit qu'il y a pauvreté dans la mobilité quand on n'a pas accès à une voiture, que les options de transport en commun sont médiocres ou que les infrastructures pour les déplacements à pied et à vélo sont inférieures aux normes, ce qui aggrave d'autres formes d'infériorité sociale ou économique (par exemple le chômage ou les revenus faibles, l'invalidité ou le mauvais état de santé).

Piétonnabilité

La piétonnabilité désigne les conditions générales des déplacements à pied dans un secteur. Dans une collectivité piétonnable, les piétons ont des conditions d'accès sécuritaire et pratique aux immeubles, aux circuits piétonniers, aux transports en commun, aux parcs de quartier, aux services et aux autres commodités.

Plan directeur

Plan à long terme qui intègre les infrastructures nécessaires pour l'aménagement du territoire existant et projeté selon les principes de la planification de l'évaluation environnementale. Le Plan directeur des transports, le Plan directeur des espaces verts, le Plan directeur des parcs et des loisirs, le Plan directeur d'infrastructure, le Plan sur le cyclisme d'Ottawa et le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa sont les plans auxiliaires du Plan officiel.

Plan officiel

Le Plan officiel d'Ottawa est un texte de loi, adopté en vertu des pouvoirs conférés par la *Loi sur l'aménagement du territoire*. Ce plan fait état des buts, des objectifs et des politiques adoptés par la Ville pour orienter sa croissance et gérer son évolution physique jusqu'en 2046. Il met aussi en œuvre les priorités indiquées dans le Plan stratégique de la Ville en ce qui a trait à l'aménagement du territoire.

Planification des transects

La planification des transects est un modèle de planification fondé sur la création d'un ensemble d'habitats humains créés en fonction de leur niveau et de la densité du caractère urbain.

Dans le Plan officiel, ces transects appartiennent à différentes classifications, à savoir le cœur du centre-ville, le secteur urbain intérieur, le secteur urbain extérieur, la ceinture de verdure, le secteur de banlieue et le secteur rural. Chaque transect correspond à une gradation différente dans le type et l'évolution de l'environnement bâti et de la fonction planifiée des terrains de cet environnement, que ces terrains aient une vocation très urbaine ou beaucoup moins urbaine.

Projet prioritaire de transport en commun

Généralement, les projets prioritaires de transport en commun sont destinés à moderniser un couloir pour l'équiper d'un ensemble de dispositifs prioritaires coordonnés, afin de donner aux véhicules de



transport en commun un traitement de faveur par rapport aux autres véhicules. Ces mesures prioritaires peuvent comprendre les voies réservées aux transports en commun pendant les périodes de pointe, les tronçons de route courts et réservés, les voies d'évitement des files d'attente et la priorité aux feux de circulation.

Quartier du quart d'heure

Le quartier du quart d'heure est un secteur compact et bien connecté, regroupant différents aménagements grâce auxquels on peut avoir accès, à moins de 15 minutes à pied, aux nécessités journalières et hebdomadaires, qu'il s'agisse de l'ensemble des types de logements, des boutiques, des services, de l'accès aux produits alimentaires, des écoles et des services locaux de garde d'enfants, des pôles d'emploi, des espaces verts, des parcs et des sentiers. Ce sont des communautés complètes qui assurent le transport actif et le transport en commun, réduisent la dépendance à l'endroit des voitures et permettent de vivre en se déplaçant peu en voiture ou en s'affranchissant complètement de la voiture.

Quartier prioritaire

Le quartier prioritaire est un secteur dans lequel les résidents vulnérables, qui affrontent parfois des obstacles liés au transport, sont nombreux.

Ratio du volume par rapport à la capacité (V/C)

Il s'agit du ratio du volume total de circulation automobile par rapport à la capacité routière automobile disponible. Un ratio du volume par rapport à la capacité de 1,0 dans un segment de route ou une intersection indique que les infrastructures sont massivement utilisées et qu'on en fait fructifier tout le potentiel. Un ratio inférieur à 1,0 indique que la route a une capacité résiduelle pour s'adapter à un plus fort volume de circulation et que son potentiel n'est pas maximisé. Un ratio supérieur à 1,0 indique qu'il y a congestion automobile.

Rayon de la bordure de rue

Le rayon de la bordure de rue s'entend du rayon réel et efficace de la bordure. Ce rayon désigne la courbure de la ligne de la bordure. Ce rayon efficace de la bordure désigne la courbure que suivent les véhicules lorsqu'ils font des virages.

Reconstruction de routes

La reconstruction de routes se déroule dans le cadre de travaux intégrés de réfection : autrement dit, les grands travaux de réfection des services publics se déroulent en même temps que les travaux de réfection routière. Les travaux de reconstruction comportent des travaux majeurs en sous-sol, dont le remplacement des conduites d'égout et d'aqueduc et la reconstruction de toute la surface de la chaussée.



Redevance d'aménagement

Redevance perçue par la Ville d'Ottawa dans les nouveaux travaux d'aménagement pour permettre de financer l'aménagement des infrastructures liées à la croissance.

Résilience climatique

Capacité de la collectivité, des entreprises ou de l'environnement naturel à prévenir l'évolution des conditions climatiques et les épisodes météorologiques extrêmes, à y résister, à y réagir et à s'en rétablir.

Route

La route est la surface utilisée pour les voies de circulation à vocation générale, le stationnement sur rue et les zones d'embarquement, les bandes cyclables sur routes et les voies réservées au transport en commun. Veuillez consulter la définition du terme « rue ».

Route collectrice

La route collectrice sert essentiellement à assurer les déplacements dans les quartiers entre les routes locales et les routes collectrices principales ou les artères. La route collectrice a pour fonction secondaire de donner directement accès aux terrains attenants.

Route collectrice principale

La route collectrice principale a pour fonction première d'assurer les déplacements entre les routes collectrices et les artères. Elle a pour fonction secondaire de donner directement accès aux terrains attenants.

Route locale

La route locale a pour fonction première de donner directement accès aux terrains attenants. Elle a pour fonction secondaire de permettre de se déplacer, dans les quartiers, entre les routes collectrices ou les artères.

Rue

La rue est le couloir de l'emprise publique complet et tous les éléments qui s'y trouvent, dont la route, les trottoirs, les boulevards et le domaine public. Veuillez consulter la définition du terme « route ».

Rue à l'échelle humaine

La rue « à l'échelle humaine » se veut un lieu accueillant, qu'il s'agisse de la traverser ou de s'y arrêter pour profiter de l'espace. Les modèles de conception peuvent varier considérablement, et on peut les promouvoir dans les grandes artères commerciales achalandées comme dans les rues résidentielles tranquilles.



Rue animée

La rue animée désigne la réaffectation saisonnière ou temporaire de l'espace de la voie publique : au lieu de servir essentiellement les véhicules, l'espace permet d'aménager différentes infrastructures pour servir les usagers de manière à favoriser l'aménagement de l'espace et des quartiers du quart d'heure, tout en éclairant la conception permanente des rues.

Rue complète

La rue complète fait partie d'un réseau qui permet à tous d'harmoniser les différents rôles des routes et de produire les meilleurs résultats qui soient pour leur gestion comme ressources publiques. Ce concept de rue complète est un cadre qui permet de répondre comme il se doit aux besoins de tous les intervenants – piétons, cyclistes, usagers des transports en commun et automobilistes – dans la conception, la construction, l'entretien et l'utilisation du réseau routier de la Ville. Les différentes rues ont différentes fonctions, et on peut s'inspirer des principes de rue complète pour veiller à ce que les voies publiques de la Ville soient sécuritaires, confortables et pratiques pour tous les usagers, quel que soit leur groupe d'âge ou leur niveau d'aptitude physique.

Rue d'accès

Une rue publique ou privée qui a des liens étroits avec les aménagements voisins, qui se caractérisent par un haut degré de friction latérale et des vitesses modérées pour automobilistes et qui priorisent des modes de transport durables.

Rue de fluidité

Rue publique qui joue un rôle structurel dans l'ensemble du quadrillage des rues en raison de sa distance et de sa capacité à relier plusieurs secteurs de la ville, dans les cas où le déplacement des personnes est un élément essentiel de sa fonction.

Ruelle

La ruelle a pour fonction première de constituer un moyen secondaire d'accès aux lots attenants à partir de la voie publique.

Signal accessible pour les piétons

Le signal accessible pour les piétons (SAP), appelé auparavant « avertisseur sonore », permet aux piétons atteints de cécité, de malvoyance ou de surdicécité de savoir quand ils ont le droit de passage pour traverser la chaussée à un carrefour à feux et pour connaître le sens dans lequel ils peuvent traverser ce carrefour.

Système avancé de gestion de la circulation (SAGC)

Le SAGC permet d'appliquer les technologies perfectionnées et émergentes (ordinateurs, capteurs, régulateurs, communications et dispositifs électroniques) dans les transports pour sauver des vies, pour gagner du temps et de l'argent, pour économiser de l'énergie et pour protéger l'environnement.



Train léger sur rail (TLR)

Technologie de transport en commun par train permettant d'assurer le transport dans différents environnements physiques, soit aussi bien l'emprise exclusive que les environnements de circulation automobile mixte dans les rues publiques (véhicules individuels ou multiples).

Transitway

Infrastructure de transport en commun rapide qui se présente sous la forme d'une route conçue à l'usage exclusif des autobus et des autres véhicules autorisés.

Transport actif

Le transport actif s'entend des formes de transport à propulsion humaine, dont les déplacements à pied, à vélo, à patin à roues alignées et à l'aide de dispositifs d'aide à la mobilité, ainsi qu'en faisant appel à d'autres dispositifs à assistance électrique pour se déplacer à une vitesse comparable.

Transport en commun fréquent

Circuit de transport en commun sur rue défini par OC Transpo et assurant la fréquence la plus élevée, après les transports en commun rapides, en service sept jours sur sept et exerçant une fonction structurelle dans l'ensemble du réseau de transport en commun.

Transport en commun rapide

Service de transport en commun rapide, fréquent et de grande capacité, offert en faisant appel à la technologie des autobus ou du train et exploité dans une emprise exclusive ou qui n'est par ailleurs pas retardé par la circulation mixte dans les couloirs partagés.

Transport en commun rapide par autobus (TCRA/Transitway)

Circuit ou réseau d'autobus qui est au moins en partie séparé de la circulation routière générale, grâce à des voies sur route réservée ou à des tronçons du Transitway entièrement séparés. En règle générale, les véhicules ont la priorité aux intersections et parcourent plus fréquemment que les véhicules des autres circuits d'autobus des intervalles écourtés entre les passages.

Usager vulnérable de la route

Personne qui risque plus d'être blessée en cas de collision avec un véhicule automobile. Il s'agit entre autres des piétons, dont ceux qui utilisent un appareil de mobilité ou une marchette, ou des cyclistes ou trottinettistes (vélo, vélo électrique, trottinette ou trottinette électrique).

Véhicule automatisé

Véhicule conçu pour rouler sans qu'un chauffeur doive continuellement manier le volant, accélérer ou freiner. Les systèmes de régulation perfectionnés et la technologie permettent de suivre la position des véhicules et de surveiller l'environnement de la conduite automobile.



Véhicule connecté

Le véhicule connecté fait appel aux technologies de pointe —communications sans fil perfectionnées, traitement sur des ordinateurs de bord, capteurs automobiles de pointe, navigation grâce à la géolocalisation, infrastructures intelligentes, et ainsi de suite — pour pouvoir repérer les menaces et les dangers sur la chaussée et de communiquer cette information sur des réseaux sans fil afin de lancer des alertes et des avertissements destinés automobilistes.

Ville d'Ottawa

La Ville d'Ottawa est la plus grande municipalité dans la région de la capitale du Canada et regroupe plus d'un million d'habitants, sur une superficie de près de 2 800 kilomètres carrés. Ottawa est la capitale du Canada et constitue une municipalité du premier palier.

Zonage inclusionnaire

Politique d'urbanisme prévue dans les articles 16(4) et 35.2 de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, L.R.O. 1990, chap. P.13 et permettant aux municipalités d'autoriser l'inclusion de logements abordables dans les immeubles ou les projets qui comprennent des logements et pour préserver l'abordabilité des logements au fil du temps.

Zone cyclable

La zone cyclable est le secteur des alentours de la station de transports en commun – ou d'une destination centrale – atteignable à vélo pour le commun des mortels. On reconnaît généralement qu'il faut prévoir un déplacement à vélo de 10 minutes (2,5 km) pour éviter les circuits cyclables très stressants afin de favoriser un trajet à vélo court, qui se déroule au rythme d'une activité de loisirs.

Zone piétonnable

Il s'agit de la zone des alentours des stations de transports en commun – ou de toute destination centrale – qui est atteignable à pied pour le commun des mortels. Ce seuil s'entend d'un déplacement de 10 minutes (800 m) à pied pour les besoins de ce PDT.

Zone protégée des grandes stations de transport en commun (ZPGSTC)

Outil discrétionnaire permettant aux municipalités d'établir les densités et les aménagements favorables aux transports en commun dans les secteurs définis qui entourent les stations de transport en commun rapide et auxquels peut s'appliquer le zonage inclusionnaire.