

7. Fournir des routes sécuritaires et efficaces

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

Aperçu du chapitre

Mesures recommandées

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

7.1 Concevoir et construire des rues complètes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.2 Modifier stratégiquement le réseau routier

Mesure 7-4 : Adopter le réseau routier désigné

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

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

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

Pièce 7.1 Classification des routes de la Ville d'Ottawa

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Phase 2 : 2020-2025

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pièces 7.3 Principaux projets routiers fédéraux et provinciaux

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

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

7.3 Maximiser l'efficacité du réseau routier

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.4 Maximiser la sécurité du réseau routier pour tous les usagers

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

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

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

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

Mesure 7-13 : Lutter contre la distraction au volant

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

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

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

Mesure 7-15 : Réduire la conduite agressive

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

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

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

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

7.5 Favoriser un transport efficace des biens

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.6 Protéger les quartiers contre les effets négatifs

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

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

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

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

7.7 Limiter les effets environnementaux

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mesure 7-23 : Contrôler le niveau de bruit

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

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

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