

Les modifications apportées aux politiques et aux projets de transport actif du Plan directeur des transports

En décembre 2021, la Ville a publié les versions provisoires des politiques et des projets de transport actif du Plan directeur des transports (PDT). Elle vient de publier la version à jour de ces documents. Dans ce rapport, nous faisons la synthèse des changements apportés aux politiques et aux projets de transport actif du PDT dans la foulée de la phase 3 de la consultation.



Introduction

Les politiques du PDT visent à donner des directives pour guider la planification et les opérations courantes de transport, en plus d'éclairer les budgets projetés pour les dépenses en immobilisations et les frais d'exploitation; ce document réunit près de 70 politiques organisées selon 11 thèmes. Les projets de transport actif du PDT portent sur les liaisons manquantes essentielles dans les réseaux de transport actif de la Ville. Ils viennent parfois augmenter ou rehausser des infrastructures comme les trottoirs, les sentiers polyvalents, les bandes cyclables, les pistes cyclables, les passages pour piétons ou les ponts et les grands ouvrages; ils viennent s'ajouter aux infrastructures qui seront aménagées dans le cadre de projets de resurfacement de la chaussée, de construction de routes, de transport en commun et dans les autres travaux planifiés.

Dans le cadre de la phase 3 de la consultation, qui s'est déroulée de décembre 2021 à avril 2022, la Ville a recueilli d'importants commentaires auprès des résidents et des intervenants sur la version provisoire des politiques et des projets de transport actif du PDT. Elle a reçu 4 609 réponses dans les 15 sondages thématiques qui ont porté sur les politiques, environ 3 500 réponses dans l'outil de consultation en ligne sur les projets de transport actif et plus de 200 courriels de résidents, en plus d'accueillir 166 participants dans la séance portes ouvertes qui s'adressait à l'ensemble de la ville et 206 participants dans les ateliers qui ont réuni les intervenants.

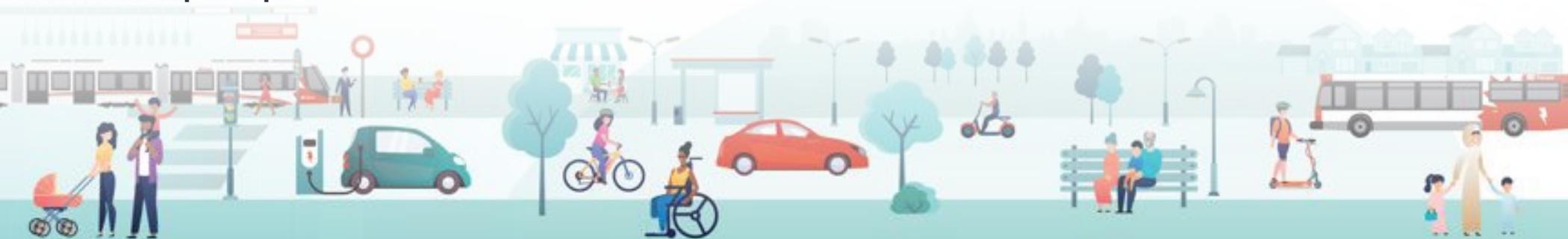
Le Rapport sur [« Ce que nous avons entendu » – Politiques du PDT](#) et le [Supplément sur le transport actif](#) de juillet 2022 font état des grands thèmes de la consultation et des commentaires sur la version provisoire des politiques et des projets de transport actif du PDT. Dans la foulée de la phase 3 de la consultation, le personnel de la Ville a pris connaissance des commentaires recueillis, a mené de nouvelles analyses et consultations internes et a apporté des révisions aux politiques et aux projets.

La Ville vient de publier la version à jour des politiques et des projets de transport actif du PDT. Ceux-ci devraient être soumis au Conseil pour approbation au deuxième trimestre. Dans ce rapport, nous faisons la synthèse des modifications apportées aux politiques et aux listes des projets de transport actif du PDT dans la foulée de la phase 3 de la consultation.



Table of Contents

Section 1 – Modifications apportées à la version provisoire des politiques du PDT.....	04
Thème 1 : Bâtir un réseau de transport durable et résilient.....	07
Thème 2 : Créer un réseau de transport plus sain et plus équitable.....	09
Thème 3 : La promotion de la compétitivité régionale.....	10
Thème 4 : La réaction au changement	11
Thème 5 : Faire appel aux transports pour promouvoir la ville que nous voulons édifier.....	13
Thème 6 : Maximiser la piétonnabilité.....	15
Thème 7 : Aménager une grande ville cyclable.....	18
Thème 8 : Étoffer et améliorer les transports en commun.....	21
Thème 9 : Aménager des rues multimodales sécuritaires.....	23
Thème 10 : Gérer les bordures de rue, le stationnement et le déplacement des biens.....	25
Thème 11 : Encourager les choix de modes de transport durables.....	27
Section 2 : Les modifications apportées à la version provisoire des listes des projets de transport actif.....	28
Appendice A : Commentaires des organismes intervenants sur la version provisoire des politiques du PDT.....	37



TMP Part 1 - Changes

Section 1 – Modifications apportées à la version provisoire des politiques du PDT

Ce rapport s'inspire du [Rapport sur « Ce que nous avons entendu » – Politiques du PDT](#) et fait état des modifications majeures apportées aux politiques pour donner suite à la consultation. Il est structuré d'après les 11 politiques thématiques du document cadre. Le tableau ci après fait la synthèse des modifications les plus importantes apportées sous chaque thème. Dans les sections suivantes, le lecteur trouvera de plus amples renseignements sur les modifications importantes apportées à chaque thème.

L'appendice A fait état des principaux commentaires adressés à la Ville par les organismes intervenants externes dans le cadre de la phase 3 de la consultation. Ces commentaires n'étaient pas compris dans le Rapport sur « Ce que nous avons entendu » de juillet 2022.

Thème 1 : Bâtir un réseau de transport durable et résilient	La mise à jour des politiques a consisté à apporter des révisions portant par exemple sur le fractionnement de l'analyse des risques d'inondation et des risques de chaleur extrême pour adopter les politiques distinctes, sur le raffermissement du libellé à propos de la protection de la Ceinture de verdure et du réseau du patrimoine naturel, de même que sur les précisions à apporter dans le recours au point de vue du changement climatique dans la planification et la construction des infrastructures. Dans les principes directeurs, on a séparé la protection de l'environnement et l'amélioration de l'économie.
Thème 2 : Créer un réseau de transport plus sain et plus équitable	On a ajouté la nouvelle Politique 2-2 (« Promouvoir la vigueur des collectivités grâce à la planification des transports »). Cette politique décrit les processus et les outils spécifiques de la planification du transport dans les cas où l'on peut se pencher sur la santé et dans les cas dans lesquels on peut intégrer l'approche des rues saines. Les politiques à jour viennent aussi étoffer les liens entre l'équité et le transport durable, notamment l'importance de l'entretien hivernal et de la fréquence des transports en commun.
Thème 3 : La promotion de la compétitivité régionale	On a ajouté la nouvelle Politique 3-2 (« Promouvoir une approche régionale dans le transport et la livraison des biens »). Cette politique porte sur les tendances dans le transport des marchandises, dans le commerce électronique, dans la logistique et dans l'entreposage, ainsi que dans les livraisons « n'importe quand et n'importe où ». Les politiques à jour comprennent aussi la description révisée des difficultés et des solutions potentielles dans le transport interprovincial des marchandises.



TMP Part 1 - Changes

Thème 4 : La réaction au changement	Les politiques à jour apportent des précisions sur les incidences potentielles des nouvelles technologies de la mobilité, dont les véhicules autonomes, les drones et les robots de livraison sur les trottoirs. Elles font aussi état des nouvelles actions adoptées dans l'établissement des rapports destinés au Conseil sur la situation du réseau de transport et sur l'élaboration de la Stratégie des données sur les transports.
Thème 5 : Faire appel aux transports pour promouvoir la ville que nous voulons édifier	Il s'agit désormais d'un thème transversal. Les politiques à jour comprennent des révisions, par exemple l'analyse de la « demande induite », les nouvelles priorités consacrées à la coordination de l'aménagement du territoire et de la planification des transports, la description complémentaire de chaque transect et des difficultés de mobilité dans les zones rurales, ainsi qu'une nouvelle action sur l'élaboration des différents scénarios d'investissement dans les réseaux dans le Plan des infrastructures du PDT.
Thème 6 : Maximiser la piétonnabilité	Les politiques à jour comprennent des révisions portant par exemple sur des précisions confirmant que le terme « piétons » comprend les personnes qui se déplacent avec des dispositifs d'aide à la mobilité, les soignants et les enfants dans les poussettes; il est aussi question de l'approche adoptée pour étendre le réseau piétonnier dans les collectivités nouvelles par rapport aux collectivités existantes. On a aussi prévu une nouvelle action destinée à accroître le financement consacré à l'étude des solutions à adopter pour surmonter les obstacles qui se dressent contre l'accessibilité, des politiques plus détaillées sur l'éclairage des sentiers polyvalents et une nouvelle synthèse de toutes les politiques du PDT qui favorisent les déplacements à pied (et à vélo) pour se rendre à l'école.
Thème 7 : Aménager une grande ville cyclable	Les politiques à jour ont été réorganisées, et on a prévu une politique-cadre sur des thèmes comme l'aménagement des infrastructures cyclables exclusives sur les rues locales, le raffermissement du contexte réglementaire des vélos électriques pour établir une catégorie distincte, soit les « pédélec », ainsi que le relèvement de la priorité consacrée aux programmes d'information et de promotion des déplacements à vélo. On n'a pas apporté de modifications à la cible de l'agrandissement du réseau cyclable en hiver; cette cible tient compte du nombre de kilomètres prévus pour les infrastructures cyclables qui répondraient aux critères de l'entretien hivernal.



TMP Part 1 - Changes

Thème 8 : Étoffer et améliorer les transports en commun	On a ajouté de nouvelles politiques, soit la Politique 8-2 (« Prioriser les améliorations à apporter aux transports en commun et qui répondent aux besoins des usagers ») et la Politique 8-3 (« Prioriser la fiabilité »). Ces politiques portent sur la fréquence des services de transport en commun, leur fiabilité, la couverture des services, les tarifs et la consultation publique projetée sur les priorités à adopter dans l'amélioration des transports en commun. On a aussi ajouté une nouvelle action sur les démarches à mener auprès des autres ordres de gouvernement pour obtenir le financement opérationnel à consacrer aux transports en commun.
Thème 9 : Aménager des rues multimodales sécuritaires	Ce thème comprend désormais les politiques sur la promotion des modèles de conception des « rues complètes » (qui faisait auparavant partie du Thème 7), puisque les nouvelles lignes de conduite sur la conception, les normes et les règles de l'art porteront sur tous les modes de déplacement. On a ajouté des actions portant sur la valorisation des systèmes de transport intelligents, sur le recensement des modifications à apporter aux routes existantes selon le principe des rues complètes dans le Plan des infrastructures du PDT et sur la mise à jour des lignes de conduite sur la conception, notamment pour les carrefours giratoires.
Thème 10 : Gérer les bordures de rue, le stationnement et le déplacement des biens	Les politiques mises à jour comprennent des révisions portant par exemple sur les précisions apportées à la raison d'être du réseau des circuits de camionnage et aux définitions des camions; on a pris acte des inquiétudes des résidents à propos de l'achalandage des camions dans les villages ruraux; on a analysé des avantages potentiels du réseau de camionnage à deux paliers que l'on pourrait créer; enfin, on a raffermi le libellé des politiques sur la refonte des intersections afin de les adapter aux camions et aux modes actifs, notamment en analysant, d'après les transects, les contraintes et les approches à adopter dans la conception.
Thème 11 : Encourager les choix	Ce thème porte un nouveau titre, afin de préciser l'objectif de la politique. On a apporté d'autres changements, notamment en faisant plus précisément état des projets et des programmes destinés à encourager les déplacements scolaires actifs, en adoptant une nouvelle action sur la recharge des véhicules électriques dans les établissements de la Ville, de même qu'en prévoyant une nouvelle action sur l'étude de l'aménagement projeté de la plateforme de « mobilité comme service ».



TMP Part 1 - Changes

Thème 1 : Bâtir un réseau de transport durable et résilient

On a apporté à ce thème des modifications majeures, à savoir :

- On a séparé le principe directeur de la protection de l'environnement et celui de l'amélioration de l'économie.
- On a ajouté l'analyse des travaux d'entretien et d'exploitation consacrés à la résilience climatique.
- On a ajouté l'analyse des risques d'érosion, de glissement de terrain et d'autres catastrophes naturelles.
- On a amélioré et précisé l'analyse de la réduction des risques d'inondation riveraine et de la gestion des eaux pluviales.
- On a retranché des actions dans la cartographie des risques d'inondation; ces projets sont déjà en cours.
- On a ajouté une action pour favoriser l'utilisation des infrastructures de gestion des eaux pluviales dans les aménagements de moindre impact (AMI) dans l'emprise, dans les cas opportuns.
- On a ajouté dans la politique le libellé sur la préservation des arbres existants dans l'emprise et sur les autres approches à adopter pour maîtriser les effets de la chaleur extrême.
- On a ajouté une action pour prévoir une carte thermique dans geoOttawa et dans Données ouvertes Ottawa.
- On a précisé les approches adoptées pour évaluer les incidences des différents modèles de conception de projet sur la lutte contre les dérèglements climatiques.
- On a précisé les prochaines étapes à franchir pour adopter le point de vue des dérèglements climatiques dans les travaux de construction, notamment en tenant compte du carbone intrinsèque.
- On a précisé les prochaines étapes à franchir pour établir les besoins en infrastructures des bornes de recharge des véhicules électriques dans les nouveaux projets d'aménagement.
- On a ajouté une action dans la mise à jour du Règlement de zonage afin d'établir les besoins en infrastructures des bornes de recharge des véhicules électriques dans les nouveaux projets d'aménagement; on a supprimé la mention relative à la totalité (100 %) des nouvelles places de stationnement prêtes pour l'installation de bornes de recharge.



TMP Part 1 - Changes

Thème 1 : Bâtir un réseau de transport durable et résilient

- On a précisé les moyens à adopter pour le Plan des infrastructures et l'étude des effets cumulatifs afin d'éviter ou de minorer les impacts des infrastructures de transport sur la Ceinture de verdure et sur les autres réseaux importants du patrimoine naturel.
- On a ajouté une action pour 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.
- On a révisé l'action portant sur les normes de conception des projets à réaliser dans la Ceinture de verdure ou dans les environs afin de respecter entre autres les qualités environnementales, panoramiques, agricoles et patrimoniales de ces zones.
- On a mis à jour l'information sur les exigences du gouvernement fédéral pour la vente de voitures particulières non polluantes et on a ajouté une mention à propos de la collaboration intergouvernementale dans l'aménagement des infrastructures climatorésilientes.
- On a ajouté la mention « assurer la transition avec les technologies des véhicules propres » dans l'annexe des principes directeurs.
- On n'a pas apporté de modifications majeures aux politiques sur l'électrification des véhicules, puisqu'elles cadrent avec le Plan directeur sur les changements climatiques et la stratégie de l'Évolution énergétique approuvés par le Conseil municipal.



TMP Part 1 - Changes

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

On a apporté à ce thème des modifications majeures, à savoir :

- On a ajouté la santé comme grande priorité dans le thème 2, notamment la nouvelle politique 2.2 (« Promouvoir la vigueur des collectivités grâce à la planification des transports ») et l'action 2.2A. Cette politique décrit les processus et les outils propres à la planification des transports, dans les secteurs dans lesquels on peut tenir compte des besoins en santé et dans lesquels on peut intégrer l'approche des rues saines.
- On a ajouté les données propres à Ottawa sur l'importance des déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun pour les groupes méritant l'équité.
- On a ajouté une autre analyse de l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap, pour l'intersectionnalité et pour les difficultés des résidents de la zone rurale dans le domaine des transports.
- On a ajouté l'analyse de la fréquence des transports en commun et on a précisé les prochaines étapes à franchir pour revoir les politiques et les lignes de conduite sur la planification des transports en commun, dont les politiques tarifaires (action qui relevait du thème 2 et qui relève désormais du thème 8).
- On a ajouté l'analyse des incidences, sur l'équité, des activités d'entretien comme le déneigement.
- On a ajouté des exemples des difficultés relatives aux infrastructures de transport qui pourraient avoir une incidence sur les « quartiers prioritaires du PDT pour l'équité ».
- On a mis au point le libellé des politiques sur les logements abordables non loin des grands couloirs de transport en commun, en prévoyant de se pencher sur le zonage d'inclusion dans tous les cas où il est permis de le faire.
- On n'a pas apporté de modifications pour adopter une approche particulière dans la surveillance et le suivi des investissements dans les quartiers prioritaires du PDT pour l'équité; lorsqu'elle se consacrera à mettre en œuvre cette nouvelle politique dans les différents secteurs de la réalisation des programmes, la Ville se penchera sur les moyens d'en surveiller et d'en suivre l'application.



TMP Part 1 - Changes

Thème 3 : La promotion de la compétitivité régionale

On a apporté à ce thème des modifications majeures, à savoir :

- On a révisé le libellé sur le transport interprovincial des marchandises afin de préciser que le problème porte sur le volume de camions non locaux qui se déplacent entre l'autoroute 417 et le pont Macdonald-Cartier.
- On a révisé le libellé pour faire savoir qu'on pourrait envisager toutes sortes de solutions différentes.
- On a mis au point le libellé se rapportant aux projets de transport du boulevard de la Confédération.
- On a ajouté une mention dans le projet de remplacement du pont Alexandra.
- On a ajouté une nouvelle politique (3-2) (« Promouvoir une approche régionale dans le transport et la livraison des biens »). Cette politique fait état des tendances dans le transport des marchandises, le commerce électronique, la logistique et l'entreposage, ainsi que dans les livraisons « n'importe quand et n'importe où ». Elle définit les grandes initiatives destinées à promouvoir le transport régional des marchandises, dont une nouvelle action et les liens avec le thème 10 afin d'étoffer un grand nombre de ces initiatives.
- On a ajouté l'analyse des fournisseurs d'autobus transurbains, dont Ontario Northland, dans l'introduction du document. Conformément au libellé de la politique en vigueur, la Ville fait la promotion des efforts menés par des tiers pour établir un terminal d'autobus transurbain.
- On a ajouté l'analyse du projet de train à grande fréquence du gouvernement fédéral.
- On a ajouté les mentions sur la création de rues animées et conviviales dans le centre ville et dans les secteurs portant les désignations du Plan officiel, soit les secteurs prioritaires de conception, dont les secteurs spéciaux, ainsi que les quartiers économiques spéciaux.
- On a ajouté une action pour la promotion des projets de la Ville destinés à aménager dans le centre-ville des rues plus animées, inclusives, sûres, sécuritaires et accessibles.
- On a ajouté l'analyse de l'enfouissement du câblage en hauteur pour gagner de l'espace et améliorer le domaine public dans les secteurs prioritaires de la conception, dans les cas où cette mesure est financièrement viable.
- On a transposé dans le thème 9 l'analyse et les actions se rapportant aux woonerfs et aux rues cyclables.
- On a mis au point les politiques destinées à encourager la réaffectation temporaire des rues pour mettre en lumière le rôle essentiel des partenaires communautaires dans les espaces de programmation — ainsi que la nécessité d'assurer une programmation adéquate dans les quartiers prioritaires pour l'équité.



TMP Part 1 - Changes

Thème 4 : La réaction au changement

On a apporté à ce thème des modifications majeures, à savoir :

- On a ajouté l'objectif du transfert des risques se rapportant à l'incertitude projetée dans l'introduction du thème 4.
- On a signalé qu'on ne sait pas vraiment si la technologie des véhicules entièrement automatisés sera mise en marché, ni quand elle le sera.
- On a précisé que malgré l'évolution des technologies, les modes durables existants — soit les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun devraient rester essentiels dans la création d'une ville vigoureuse, habitable et durable.
- On a ajouté la description qualitative des tendances postpandémiques dans l'achalandage des transports en commun et dans le dénombrement des véhicules en 2022.
- On a fusionné l'ancienne politique sur la surveillance de l'évolution des modèles de transport en commun et du remaniement des services de transport en commun avec la politique 4.1 (« Surveiller l'évolution des habitudes dans les déplacements et s'adapter à cette évolution. ») (Politique 8-5 de la version de décembre 2021).
- On a ajouté une note à propos de l'évaluation de la sensibilité des recommandations sur le réseau aux variations potentielles de la demande dans les déplacements dans la partie 2 du PDT, par exemple « étudier l'évolution des indicateurs du rendement si les niveaux de télétravail sont supérieurs ou inférieurs aux projections ».
- On a ajouté de l'information sur les activités existantes de collecte des données, par exemple sur l'installation de la télématique dans les véhicules du parc automobile de la Ville.
- On a ajouté l'analyse des données comme bien public.



TMP Part 1 - Changes

Thème 4 : La réaction au changement

- On a ajouté une action sur la mise sur pied du Groupe de travail chargé des données sur les transports et sur l'élaboration de la Stratégie des données sur les transports.
- On a ajouté une action sur les rapports à soumettre au Conseil municipal à propos de la situation du réseau de transport à Ottawa, dans le cadre des rapports planifiés sur le Plan officiel.
- On a précisé qu'il faudrait, dans la gestion des réseaux de transport, prioriser la réduction des retards dans les modes durables.
- On a raffermi le libellé sur l'importance du vélopartage et des autres services de micromobilité pour assurer la liaison avec le réseau de transport en commun rapide de la Ville et on a ajouté une action sur l'étude des possibilités d'offrir les services de mobilité partagée.
- On a ajouté l'analyse des nouveaux modèles de services, dont l'autopartage des véhicules en libre service.
- On a ajouté l'analyse des drones et des robots de livraison sur les trottoirs pour les livraisons commerciales.
- On a ajouté une mention sur la collaboration du Groupe de travail sur la préparation des VA avec les partenaires fédéraux, provinciaux, régionaux et locaux.
- On a amélioré l'analyse des risques, des avantages et des objectifs se rapportant aux technologies des véhicules automatisés (VA), dont l'aide prévue pour l'Association commerciale de Kanata Nord dans ses efforts de mise en œuvre d'un réseau de transport en commun adapté aux VA.



TMP Part 1 - Changes

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

- On a ajouté des politiques sur les centres de personnes âgées afin de veiller à ce que ces établissements soient accessibles aux personnes âgées qui se déplacent à pied et font appel aux transports en commun pour se déplacer.
- On a mis au point les actions portant sur les parcs-o-bus et les aménagements à prévoir dans les terrains de stationnement de grande superficie.
- On a retranché l'action portant sur la conception des sites scolaires, puisque le Plan officiel et le projet « Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes » prévoient déjà des politiques et des lignes de conduite suffisantes pour la conception.
- On a étoffé l'analyse des approches propres aux transects dans la planification des transports.
- On a ajouté l'analyse des difficultés de mobilité dans les zones rurales d'Ottawa, notamment en recherchant des solutions de transport innovantes et abordables pour la zone rurale des villages et de l'extérieur des villages.
- On a mis au point les recommandations pour établir et surveiller la réalisation des cibles fixées pour les parts modales dans les nouveaux projets d'aménagement.
- On a supprimé l'action qui consiste à continuer de recenser les besoins ultimes dans l'emprise dans le cadre des études d'évaluation environnementale pour les projets de transport importants; cette activité est déjà lancée.
- On a ajouté une action et l'analyse de l'approche à adopter pour mettre au point et évaluer les scénarios d'investissement dans les réseaux dans le Plan des infrastructures du PDT, dont les différents niveaux de financement pour les divers types de projets.
- On a amélioré l'analyse du calcul des coûts du cycle de la durée utile et la concordance du Plan des infrastructures du PDT avec le Plan de gestion des infrastructures de transport.



TMP Part 1 - Changes

Thème 6 : Maximiser la piétonnabilité

On a apporté à ce thème des modifications majeures, à savoir :

- On a précisé que les termes « déplacements à pied » et « piétonnier » comprennent les déplacements à l'aide de dispositifs de mobilité et s'entendent également des soignants, des bébés et des enfants qui se déplacent dans des poussettes, dans des porte-bébés ou dans d'autres dispositifs servant à transporter les enfants.
- On a ajouté des détails sur les bienfaits des déplacements à pied pour la santé.
- On a fait observer que les travaux portant sur les normes cohérentes de la conception de l'accessibilité universelle feront intervenir les partenaires du gouvernement fédéral et de la région.
- On a précisé que la LAPHO oblige la Ville à consentir certains investissements dans les améliorations à apporter à l'accessibilité des transports, alors que dans d'autres programmes, elle peut exercer des pouvoirs discrétionnaires dans le choix du lieu et dans la définition de la portée des projets.
- On a ajouté une action pour 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.
- On a ajouté l'information extraite du Plan piétonnier d'Ottawa 2013 sur l'approche à adopter pour étendre le réseau piétonnier dans les collectivités existantes grâce à des travaux de réfection et de réaménagement, en s'assurant que les collectivités nouvelles sont dotées d'infrastructures piétonnières suffisantes dès le premier jour.
- On a précisé que l'on s'attendra à ce que les promoteurs aménagent des trottoirs dans les rues locales existantes pour promouvoir la densification.
- On a ajouté de l'information à propos de la Politique sur les servitudes piétonnières de la Ville dans le cœur du centre ville; cette politique oblige à prévoir, dans les nouveaux aménagements sur certaines rues, plus d'espace pour les piétons le long de la façade des immeubles.



TMP Part 1 - Changes

Thème 6 : Maximiser la piétonnabilité

- On a supprimé l'action qui consiste à revoir le déneigement de certains accotements asphaltés absolument prioritaires dans le secteur urbain et dans les villages. Cette opération peut être viable et justifiée dans certains secteurs; elle serait toutefois envisagée dans chaque cas particulier, en raison des difficultés propres au lieu et relatives à la sécurité, au déneigement, au remisage de la neige et à la connectivité des réseaux.
- On a regroupé l'action sur les améliorations à apporter aux projets de réfection pour les piétons avec l'action comparable du thème 9 (action 9 1C).
- On a supprimé l'action sur l'examen des règles de l'art dans l'étude des rues pour la sécurité des piétons; les processus d'étude des rues de la Ville tiennent déjà compte des principes de la prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM) et appliquent ces principes.
- On a ajouté une politique cadre selon laquelle il faut prévoir un éclairage sur les nouveaux sentiers polyvalents dans les couloirs de transport actif.
- On a précisé la description des programmes de sécurité des piétons et de promotion des déplacements à pied que la Ville réalise avec des partenaires.



TMP Part 1 - Changes

Thème 7 : Aménager une grande ville cyclable

- On a retranché l'action portant sur l'établissement des critères et des procédures pour les travaux d'agrandissement projetés du réseau cyclable en hiver; les procédures existantes ainsi que les nouvelles politiques du PDT devraient répondre à ce besoin.
- On n'a pas apporté de modifications aux cibles de l'agrandissement du réseau cyclable. Ces cibles ont été fixées d'après la longueur estimative des nouvelles infrastructures cyclables qui devraient répondre aux critères de l'intégration dans le réseau hivernal (soit les circuits essentiellement constitués d'infrastructures séparées et assurant la liaison avec le réseau hivernal existant, menant à la liaison interprovinciale dont l'entretien est assuré en hiver ou conduisant directement à une station de transport en commun rapide). Si la Ville est en mesure de réaliser plus d'infrastructures cyclables séparées que prévu pour répondre à ces critères de connectivité, on pourrait hausser la cible éventuellement.



TMP Part 1 - Changes

Thème 8 : Étoffer et améliorer les transports en commun

On a apporté à ce thème des modifications majeures, à savoir :

- On a ajouté une note sur le lien 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.
- On a mis au point le libellé sur l'approche à adopter dans le recensement et la priorisation des projets prioritaires de transport en commun rapide et de transport en commun dans la partie 2 du PDT; on a supprimé les détails sur les critères de priorisation des projets dans le texte des politiques parce qu'il en est question dans d'autres documents.
- On a mis au point l'action 8-1C sur l'évaluation formelle des projets prioritaires de transport en commun récemment mis en œuvre; l'équipe du PDT reverra les règles de l'art de la profession et les leçons apprises sur les projets prioritaires de transport en commun du PDT de 2013 dans le cadre de l'élaboration du Plan des infrastructures, pour veiller à ce que les nouveaux projets prioritaires de transport en commun soient le plus efficaces possible.
- On a insisté davantage sur la fréquence et la fiabilité des transports en commun; les nouvelles politiques 8 2 et 8 3 priorisent la fréquence, la fiabilité, l'étendue des services, les tarifs et la consultation éventuelle du public à propos des priorités dans l'amélioration des transports en commun. Les nouvelles actions 8 2A, 8 2 et 8 2D font état des prochaines étapes.
- On a ajouté une nouvelle action qui consiste à faire des démarches auprès des autres ordres de gouvernement pour demander le financement opérationnel des transports en commun.



TMP Part 1 - Changes

Thème 8 : Étoffer et améliorer les transports en commun

- On a mis au point le libellé sur les liaisons du transport actif avec les stations et sur le périmétrage des infrastructures de transport actif dans les projets d'immobilisations des transports en commun.
- On a mis au point le libellé sur le stationnement sécuritaire des vélos dans les stations de transport en commun rapide afin de préciser qu'on a déjà lancé les travaux dans le cadre du programme Vélosecure.
- On a ajouté une mention sur les liens entre le service hors des heures de pointe et l'équité dans le thème 2; par exemple, les femmes sont plus susceptibles que les hommes de se déplacer hors des périodes de pointe, surtout lorsqu'elles empruntent les transports en commun.
- On a supprimé l'action 8 3A sur la mise en œuvre des solutions de recharge pour le paiement numérique et l'action 8 3D sur les besoins en accessibilité auxquels il faut répondre; ces actions sont en cours ou en voie de réalisation.
- On a ajouté l'analyse de la qualité et de la disponibilité de l'information en temps réel sur les transports en commun pour veiller à ce que les utilisateurs sachent quand les autobus arriveront.
- On a apporté de légers remaniements au reste du contenu de ce thème; l'analyse de la surveillance des modèles de déplacements et du remaniement des services de transport en commun en conséquence (qui relevaient auparavant de la politique 8 5) a été transposée dans la politique 4 1.



TMP Part 1 - Changes

Thème 9 : Aménager des rues multimodales sécuritaires

On a apporté à ce thème des modifications majeures, à savoir :

- On a relevé la priorité consacrée à la sécurité routière dans ce thème.
- On a précisé et consolidé les lignes de conduite sur le financement projeté potentiel afin d'augmenter la portée des projets planifiés de réfection du revêtement routier ou de réfection des routes (nouvelle action 9 1C).
- On a supprimé l'ancienne action 9 1 sur les normes portant sur les conditions temporaires; ce type de ligne de conduite existe déjà ou fait partie du processus qu'on est en train de mettre au point.
- On a remanié les politiques sur la promotion des modèles de conception des « rues complètes »; ces politiques, qui relevaient du thème 7, font désormais partie du thème 9; les nouvelles lignes de conduite sur la conception, les nouvelles normes et les nouvelles règles de l'art porteront sur tous les modes de déplacement.
- On a ajouté une mention précise sur les travaux à consacrer à la conception des carrefours giratoires et sur les travaux à mener en collaboration avec le MTO afin de permettre aux cyclistes de se déplacer dans les carrefours giratoires.
- On a remanié les politiques sur les modèles de conception des rues peu achalandées et sur lesquelles la vitesse est modérée; ces politiques, qui relevaient du thème 5, font désormais partie du thème 9.
- On a précisé que les routes appartiendront aux catégories des « voies d'accès » ou des « voies de fluidité capacité » et on a ajouté l'analyse des typologies routières des « boulevards multidirectionnels ».
- On a ajouté une action pour mettre à jour les lignes de conduite sur la conception, dont les Lignes de conduite sur les couloirs de routes régionales (2000).



TMP Part 1 - Changes

Thème 9 : Aménager des rues multimodales sécuritaires

- On a retranché l'analyse détaillée des critères de priorisation des projets du PDT (dont les projets routiers) dans le texte des politiques parce qu'il en est question dans d'autres documents.
- On a mis au point le libellé sur la définition des besoins en réseaux routiers projetés, notamment en prévoyant une analyse des mesures isolées, des rues à échelle humaine et des modifications à apporter aux intersections afin de répondre aux inquiétudes sur la sécurité.
- On a ajouté une action pour recenser les modifications à apporter aux routes existantes pour en faire des rues complètes dans le Plan des infrastructures du PDT.
- On a ajouté une action pour optimiser les systèmes de transport intelligents.
- On a mis au point le libellé sur le maintien des rues à échelle humaine en se penchant sur les modifications à apporter aux intersections et on a ajouté le libellé de la politique sur les secteurs prioritaires de conception. Cette politique tient compte des incidences négatives de l'élargissement des intersections sur le domaine public et sur le niveau de service offert aux piétons.
- On a ajouté une priorité sur l'optimisation du fonctionnement des feux de circulation afin de réduire le retard des personnes plutôt que le retard des véhicules.
- On a ajouté de l'information sur le Programme de mesures temporaires de modération de la circulation de la Ville et sur les secteurs prioritaires du Plan d'action stratégique sur la sécurité routière, dont le contrôle automatisé de la vitesse (grâce aux radars photographiques).
- On a mis au point le libellé de la politique sur la conception des voies d'accès afin de respecter les vitesses opérationnelles de moins de 50 km/h et sur l'étude des voies de fluidité capacité pour les vitesses de 60 km/h ou moins.
- On a ajouté une analyse des coûts financiers de l'aménagement des routes à haute vitesse.



TMP Part 1 - Changes

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

On a apporté à ce thème des modifications majeures, à savoir :

- On a révisé l'introduction pour mieux insister sur l'importance du transport des marchandises et des mesures à prendre pour répondre aux besoins dans le transport des marchandises.
- On a remanié plusieurs politiques sous ce thème.
- On a précisé la raison d'être du réseau de camionnage, les définitions des camions et les avantages potentiels des moyens de créer un réseau de camionnage à deux paliers.
- On a ajouté une note à propos des inquiétudes des résidents sur l'achalandage des camions dans les villages de la zone rurale.
- On a ajouté une mention sur les politiques du Plan officiel pour l'implantation des terrains à vocation industrielle.
- On a ajouté une mention sur le Programme de trains routiers de l'Ontario.
- On a raffermi le libellé des politiques sur le réaménagement des intersections afin de tenir compte des camions et des modes actifs, en prévoyant une analyse des contraintes et des approches de la conception dans les transects.
- On a ajouté une action pour mettre au point et consigner les normes de conception des intersections afin de les adapter aux camionneurs et aux usagers actifs, en s'inspirant des Curb Radii Guidelines de la Ville de Toronto.
- On a supprimé l'action portant sur l'élaboration des lignes directrices de la conception pour permettre d'utiliser les « tabliers pour camions » aux intersections, ce qui fait partie du Guide de la conception des intersections protégées de la Ville d'Ottawa.



TMP Part 1 - Changes

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

- On a ajouté des mentions sur l'accessibilité et sur le stationnement accessible dans l'analyse de la gestion de la bordure de rue.
- On a raffermi le libellé sur l'aménagement des opérations de transport en commun et de transport adapté.
- On a fusionné la politique sur la gestion de la bordure de rue avec la politique sur la place de chargement hors rue pour les nouveaux projets d'aménagement et on a précisé le libellé sur l'examen des projets d'aménagement; on a révisé la politique pour assouplir le libellé se rapportant aux impératifs du chargement hors rue pour les nouveaux projets d'aménagement.
- On a ajouté l'analyse de la tarification des parcs-o-bus.
- On a ajouté le libellé de la politique et une action pour demander l'autorisation d'appliquer un impôt foncier ou une taxe de vente sur les places de stationnement privées, dans la foulée de la stratégie de l'Évolution énergétique.
- On a ajouté l'analyse du rôle de la Ville dans la promotion du stationnement des vélos pour les immeubles privés, dont les programmes incitatifs existants et leur application éventuelle au stationnement sécurisé des vélos.



TMP Part 1 - Changes

Thème 11 : Encourager les choix de modes de transport durables

On a apporté à ce thème des modifications majeures, à savoir :

- On a modifié le titre du thème pour le préciser, en faisant appel à un libellé moins technique.
- On a ajouté l'analyse du rôle potentiel des désincitatifs pour les déplacements dans les véhicules occupés seulement par le conducteur ou dans les véhicules pendant les périodes de pointe.
- On a supprimé l'action sur les projets pilotes des « couloirs scolaires », en continuant de faire état de l'analyse de cette question dans le libellé des politiques. La Ville continuera de se pencher sur cette option en collaboration avec les partenaires communautaires; toutefois, puisque la mise en œuvre devrait être limitée et propre à certains sites, il ne s'agit pas vraiment d'une action qui se situe au niveau du PDT.
- On a amélioré l'analyse des programmes et des projets existants pour encourager les déplacements actifs afin de se rendre dans les écoles.
- On a ajouté une action sur l'étude de l'installation des bornes de recharge des véhicules électriques dans les établissements de la Ville; on a ajouté l'analyse de la mise en œuvre d'autres indicateurs de la gestion de la demande de transport dans les établissements de la Ville.
- On a ajouté d'autres explications sur la mobilité comme service, ainsi qu'une action pour se pencher sur la mise au point éventuelle d'une plateforme de « mobilité comme service ».



TMP Part 1 - Changes

Section 2 : Les modifications apportées à la version provisoire des listes des projets de transport actif

Ce rapport, qui s'inspire du [Supplément sur le transport actif](#) du rapport sur « Ce que nous avons entendu », fait état des changements apportés dans les listes des projets de transport actif du PDT dans la foulée de la consultation. Il est organisé d'après les catégories de projets qui ont été présentés au public durant la Phase 3 de la consultation.

- On a répertorié les projets piétonniers dans lesquels la Ville propose d'aménager des trottoirs ou des sentiers polyvalents; les passages pour piétons font l'objet d'un examen technique de la viabilité et de la justification.
- On a répertorié les projets d'infrastructures cyclables dans lesquelles la Ville propose d'aménager des infrastructures cyclables ou des sentiers polyvalents; les projets d'infrastructures cyclables comprennent à la fois les « projets d'infrastructure » et les « projets de repères sur la chaussée et de signalisation ».
- On a répertorié les Projets d'étude de viabilité dans lesquels la Ville a l'intention de se pencher sur les solutions à apporter éventuellement aux liaisons manquantes importantes pour les déplacements à pied et à vélo. La mise en œuvre de ces projets dépend de la viabilité et du financement.

Les modifications apportées aux projets proposés sont le fruit des travaux complémentaires menés par le personnel et donnent suite aux commentaires exprimés par le public. Le lecteur trouvera ci-après la synthèse de ces modifications.

- Projets piétonniers : Trois projets ont été supprimés, quatre projets ont été ajoutés, deux projets ont été remplacés par des « études de viabilité » et les limites ont été modifiées dans cinq projets.
- Projets d'infrastructures cyclables : Deux projets ont été supprimés, neuf projets ont été ajoutés, trois études de viabilité ont été remplacées par des projets, un projet a été remplacé par une étude de viabilité, et les limites ont été modifiées dans treize projets.
- Projets d'étude de viabilité : Un projet a été supprimé, cinq projets ont été ajoutés, et les limites ont été modifiées dans six projets.



TMP Part 1 - Changes

Les tableaux, 1, 2 et 3 ci-après font état des modifications ainsi apportées aux listes des projets de transport actif proposés depuis la Phase 3 de la consultation publique. Le lecteur trouvera sur la plateforme Participons Ottawa la liste complète des projets de transport actif.

Tableau 1 – Projets piétonniers : Modifications apportées depuis la consultation publique (projets proposés pour mars 2023)

Nom du projet	Description	Quartier	Modification	Détails
Trottoir de la rue Montgomery	Trottoir le long de la rue Montgomery entre le chemin de Montréal et la rue Selkirk	12	Projet supprimé	En cours : Travaux en voie de réalisation de concert avec les aménagements attendants
Liaison du chemin Bunchberry	Sentier entre le chemin Bunchberry et le chemin Albion S	22	Projet supprimé	Travaux en cours – Projet dont la Ville est promotrice
Trottoir de la rue Pontiac	Trottoir le long de la rue Pontiac entre l'avenue Patricia et l'avenue Northwestern	15	Projet supprimé	Priorité réduite
Trottoir du chemin Buena Vista	Étude de la viabilité d'un trottoir le long du chemin Buena Vista, entre le chemin Springfield et le chemin Lisgar	13	Projet remplacé par une étude de viabilité	Priorité réduite – Incertitude de la compatibilité avec les désignations patrimoniales
Trottoir du chemin Constance Bay	Étude de la viabilité du trottoir le long du chemin Constance Bay, entre le chemin Allbirch et la promenade Bayview	5	Projet remplacé par une étude de viabilité	Priorité réduite – Incertitude de la solution technique
Trottoir de l'avenue Notting Hill	Trottoir le long de l'avenue Notting Hill, entre la rue Bank et l'avenue Jasper	16	Projet ajouté	Priorité haussée
Trottoir du chemin Robertson	Trottoir le long du chemin Robertson, entre le chemin Fitzgerald et le chemin Westcliffe	8	Projet ajouté	Priorité haussée
Trottoir de l'avenue Juanita	Trottoir le long de l'avenue Juanita, entre le chemin Carp et la promenade Langstaff	5	Projet ajouté	Priorité haussée
Sentier du croissant Barnwell	Sentier entre le croissant Barnwell et le sentier récréatif Prescott-Russell	19	Projet ajouté	Priorité haussée



TMP Part 1 - Changes

Nom du projet	Description	Quartier	Modification	Détails
Trottoirs du Queensway Terrace Nord	Trottoir le long de la rue Clarendia, entre l'avenue Alpine et le croissant Pinewood, dont la liaison menant au parc Frank-Ryan Trottoir le long du croissant Pinewood, entre le chemin de la rue Clarendia et l'avenue Harwood Trottoir le long de l'avenue Harwood, entre le croissant Pinewood et le chemin Pinecrest Trottoir et sentier le long de la rue Stuart Kettles, en passant par le parc Frank-Ryan, entre l'avenue Maplewood et l'avenue Alpine	7	Modification des limites	Transformation pour aménager une liaison menant au parc Frank-Ryan
Trottoirs du parc Manor	Trottoir le long du chemin Thornwood, entre le chemin Hemlock et l'avenue Eastbourne Trottoir le long de la rue Braemar, entre le chemin Hemlock et l'avenue Eastbourne	13	Modification des limites	Transformation visant à prolonger le trottoir de la rue Braemar menant à l'intersection de l'avenue Eastbourne
Améliorations piétonnières du chemin Long Island	Trottoir du côté sud du chemin Long Island, entre la rue Bridge et le croissant Riverside, et examen de la viabilité d'un passage piétonnier non loin de Bracken Field	21	Modification des limites	Transformation pour prolonger le trottoir du chemin Long Island jusqu'au croissant Riverside
Trottoir du côté sud de la promenade Southwood	Trottoir le long de la promenade Southwood, entre le chemin Baseline et la rue Iris	8	Modification des limites	Transformation pour supprimer le trottoir de la promenade Ryan – Priorité réduite
Trottoir de l'avenue Dakota	Trottoir le long de l'avenue Dakota, entre la promenade Halifax et l'avenue Foley	18	Modification des limites	Transformation pour supprimer le trottoir de la promenade Valley – Travaux en cours de réalisation dans le cadre de la réfection de la chaussée



TMP Part 1 - Changes

Tableau 2 – Projets d’infrastructures cyclables : Modifications apportées depuis la consultation publique (projets proposés pour mars 2023)

Nom du projet	Description	Quartier	Modification	Détails
Sentier du drain Monahan	Sentier polyvalent le long du drain Monahan entre le parc Kristina Kiss et le Sentier transcanadien et examen de la viabilité d’un passage sur le chemin Fernbank non loin du parc Brigitta	23	Projet supprimé	Sentier non aménagé dans l’emprise de la Ville
Rue Elmhurst	Bandes cyclables (consultation) ou autres repères sur la chaussée et approche de signalisation sur Elmhurst entre l’avenue Alpine et l’avenue et l’avenue Connaught	7	Projet supprimé	Priorité réduite
Lacunes de l’accotement asphalté dans la zone rurale	Aménagement stratégique d’accotements asphaltés le long de certains courts tronçons des routes rurales pour corriger les lacunes dans le réseau rural du transport actif	Zone rurale	Projet ajouté	Priorité haussée
Rue Bank, Lansdowne Nord	Étude de la viabilité de l’amélioration des infrastructures du transport actif le long de la rue Bank, entre le parc Lansdowne et l’autoroute 417	17	Projet ajouté	Priorité haussée
Avenue Withrow et promenade Capilano	Bandes cyclables, si elles sont viables, entre la place St. Helen’s et le croissant Kerry.	8 et 9	Projet ajouté	Priorité haussée
Parc Echowoods	Sentier polyvalent assurant la liaison entre le parc Echowoods et le sentier récréatif du ruisseau Feedmill	6	Projet ajouté	Priorité haussée
Parc Garneau jusqu’à la rue Carrière	Sentier polyvalent assurant la liaison entre le parc Garneau et la rue Carrière	2	Projet ajouté	Priorité haussée – Couloir acquis par la Ville
Sentier récréatif Prescott-Russell	Sentier récréatif Prescott-Russell assurant la liaison avec le chemin Cyrville	11	Projet ajouté	Priorité haussée – En instance de priorisation avec le partenaire dans la mise en œuvre



TMP Part 1 - Changes

Nom du projet	Description	Quartier	Modification	Détails
Chemin Meadowbrook	Bandes cyclables, si elles sont viables, sur le chemin Meadowbrook, entre le chemin Cyrville et la cour Telesat	11	Projet ajouté	Priorité haussée
Marché By jusqu'à la rue Somerset Est	Amélioration de la liaison cyclable entre le marché By et la rue Somerset Est, dont le passage amélioré de l'avenue King Edward à l'angle de la rue York ⁱ	12	Projet ajouté	Priorité haussée – Liaison avec le projet en cours à l'intersection de l'avenue King Edward et de la rue York
Chemin Richmond enjambant l'autoroute 417	Infrastructures cyclables le long du chemin Richmond, entre le chemin Holly Acres et la promenade Bayshore, dont la structure du MTO enjambant l'autoroute 417 sur le chemin Richmond	7 et 8	Projet ajouté	Correction à la liste de consultation
Infrastructures cyclables de l'avenue Woodroffe	Infrastructures cyclables sur l'avenue Woodroffe, entre la rue Iris et l'avenue Benjamin, dont la structure du MTO enjambant l'autoroute 417 sur l'avenue Woodroffe	7 et 8	Étude remplacée par un projet	Priorité haussée – Il s'agissait auparavant d'une étude de viabilité.
Chemin Pinecrest et chemin Greenbank	Infrastructures cyclables le long du chemin Pinecrest et du chemin Greenbank, entre la bretelle de sortie dans le sens ouest de l'autoroute 417 et la rue Iris, dont la structure du MTO enjambant l'autoroute 417	7 et 8	Étude remplacée par un projet	Priorité haussée – Il s'agissait auparavant d'une étude de viabilité.
Avenue Carling, passage souterrain ferroviaire Beachburg	Élargissement de la route sous le couloir ferroviaire Beachburg pour corriger les problèmes de sécurité à ce point de rétrécissement	7	Étude remplacée par un projet	Priorité haussée – Couloir acquis par la Ville; il s'agissait auparavant d'une étude de viabilité.
Chemin Fourth Line	Bandes cyclables, si elles sont viables, sur le chemin Fourth Line, entre la promenade Prince of Wales et la rue Church	21	Modification des limites	Transformation pour tenir compte d'un tronçon plus achalandé
Promenade Woodward	Bandes cyclables, si elles sont viables, sur la promenade Woodward	8	Modification des limites	Avenue Churchill au sud de l'avenue Carling : Projet supprimé



TMP Part 1 - Changes

Nom du projet	Description	Quartier	Modification	Détails
Promenade Malvern, promenade Foxfield et promenade Highbury Park	Bandes cyclables, si elles sont viables, sur la promenade Malvern et la promenade Foxfield, entre la rue Fable et la promenade Holitman. Bandes cyclables, si elles sont viables, sur la promenade Highbury Park, entre le chemin Greenbank et la rue San Marino.	24	Modification des limites	Projet étendu pour assurer la connectivité du côté est du chemin Greenbank pour l'accès aux transports en commun
Sentier du couloir ferroviaire du lotissement Beachburg	Conversion du couloir ferroviaire en sentier polyvalent, entre le croissant Celtic Ridge et le sentier Capital à l'est du chemin March Valley ⁱⁱ	4	Modification des limites	Projet étendu pour assurer la liaison avec le lotissement voisin
Rue Iris et promenade Navaho	Bandes cyclables sur la rue Iris, entre la station de l'O-Train et la promenade Navaho Bandes cyclables sur la promenade Navaho, entre la rue Iris et le chemin Baseline. Le périmètre des travaux pourrait comprendre l'enlèvement des places de stationnement.	8	Modification des limites	Projet étendu pour assurer la continuité des infrastructures
Avenue Lees et avenue Hawthorne	Bande cyclable dans le sens ouest sur l'avenue Hawthorne et liaison à partir de l'avenue Lees	17	Modification des limites	Élimination du tronçon de l'avenue Lees; problème corrigé dans le cadre de travaux de réasphaltage en 2022
Rue Lola	Bandes cyclables sur la rue Lola, entre le chemin Coventry et le chemin Presland, et examen de la viabilité de bandes cyclables menant à la rue Donald	13	Modification des limites	Projet étendu pour assurer la connectivité complémentaire
Liaisons avec la promenade de l'Aviation	Liaisons communautaires menant à la promenade de l'Aviation à la hauteur de la rue Thibault et du chemin Gardenvale. Les travaux prévoient aussi un examen de la viabilité d'un passage sur la promenade de l'Aviation non loin du chemin privé La Cité. ⁱⁱ	11	Modification des limites	Projet de l'avenue Blasdell supprimé en raison des travaux de construction de la CCN en 2022



TMP Part 1 - Changes

Nom du projet	Description	Quartier	Modification	Détails
Infrastructures cyclables de Gladstone et de Percy	<p>Étude de la viabilité de l'aménagement de nouvelles infrastructures cyclables sur l'avenue Gladstone, entre la rue Percy et la station Corso Italia</p> <p>Le projet consisterait entre autres à convertir la bande cyclable dans le sens sud sur la rue Percy pour en faire une bande cyclable à contresens dans le sens nord, entre la rue Flora et la rue Gilmour, en plus de prévoir des options à l'ouest de la station Corso Italia.</p>	14	Modification des limites	Transformation pour ajouter l'étude de viabilité de l'avenue Gladstone, à l'ouest de la station Corso Italia
Passages de Lincoln Fields, avenue Carling et chemin Richmond	Étude de la viabilité de l'amélioration du passage cyclable de l'avenue Carling à la hauteur de l'avenue Connaught et du chemin Richmond, à 150 m à l'est de l'avenue Croydon, de concert avec l'aménagement d'un circuit cyclable traversant le Centre commercial Lincoln Fields	7	Modification des limites	Transformation pour ajouter un passage sur le chemin Richmond
Rue Bank enjambant le couloir ferroviaire	Étude de la viabilité des options pour l'amélioration des infrastructures cyclables de la rue Bank enjambant le couloir ferroviaire, entre l'avenue Kitchener et le chemin Johnston	16 et 10	Modification des limites	Transformation pour tenir compte de la liaison prioritaire le long de la rue Bank; projet supprimé pour la liaison menant au sentier Sawmill Creek.
Liaisons des infrastructures cyclables de l'avenue Maitland	Étude de la viabilité des infrastructures cyclables de l'avenue Maitland, entre la bretelle d'accès dans le sens ouest de l'autoroute 417 et l'avenue Carling et entre la bretelle d'accès dans le sens est de l'autoroute 417 et le sentier de la Ferme expérimentale	7 et 8	Modification des limites	Transformation pour tenir compte des changements apportés au projet de l'avenue Maitland



TMP Part 1 - Changes

Appendice A : Commentaires des organismes intervenants sur la version provisoire des politiques du PDT

Cet appendice fait état des principaux commentaires exprimés par les organismes externes intervenants sur la version provisoire des politiques du PDT dans le cadre de la phase 3 de la consultation. Font partie des organismes externes intervenants, le ministère des Transports de l'Ontario, la Commission de la capitale nationale, la Ville de Gatineau, la Société de transport de l'Outaouais et les offices régionaux de protection de la nature.

Thème 1 : Bâtir un réseau de transport durable et résilient

- L'inondation n'est qu'une des catastrophes naturelles potentielles qui peuvent abîmer les infrastructures. Il s'agit d'analyser les risques d'érosion, de glissement de terrain et les autres catastrophes naturelles qui peuvent avoir des incidences sur les transports. Il peut aussi y avoir un risque de glissement de terrain rétrogressif, dans les secteurs où il y a de l'argile de Leda et sur les pentes instables qui ne sont pas reliées à des cours d'eau ou à des zones inondables. Toutes ces catastrophes naturelles peuvent abîmer les infrastructures et pourraient faire l'objet du PDT.
- Ajouter une mention sur la collaboration avec les offices de protection de la nature dans la gestion des risques d'inondation.
- Il faudrait réviser la politique pour prioriser d'abord les mesures à adopter afin d'éviter les incidences sur la Ceinture de verdure, soit essentiellement les principales infrastructures du patrimoine naturel, les grandes infrastructures hydrologiques et les autres secteurs du patrimoine naturel, ainsi que le choix à privilégier dans la hiérarchie des interventions pour donner suite aux effets des infrastructures de transport sur la Ceinture de verdure; on pourrait enchaîner avec les mesures visant à minorer, maîtriser et compenser ces effets.
- Modifier le libellé du dernier paragraphe de la page 22 pour qu'il se lise comme suit : « Pour promouvoir le Plan des infrastructures de la partie 2, on mènera une étude des effets cumulatifs de concert avec la CCN afin d'évaluer les effets des éventuels projets de transport. » La Ville devrait s'assurer que le processus de planification de Tewin ne propose pas d'infrastructures nouvelles ou ne s'en remet pas à des infrastructures neuves dans la Ceinture de verdure sans qu'on ait recommandé d'intégrer ces infrastructures dans les nouvelles entités contrôlées conjointement (ECC).



TMP Part 1 - Changes

- Il faudrait réviser la politique et l'action pour tenir compte des objectifs qui consistent non seulement à réduire les répercussions environnementales potentielles, mais aussi à établir des normes de conception qui respectent les qualités environnementales, panoramiques, agricoles et patrimoniales, ainsi que les infrastructures de la Ceinture de verdure. En voici un exemple : « S'assurer 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. »
- Le gouvernement fédéral a modifié son délai de 2040, pour l'avancer à 2035, dans les ventes de véhicules non polluants à 100 % dans le transport des usagers. Il se pourrait que la Ville d'Ottawa souhaite modifier cette section en conséquence.
- Les principes directeurs devraient expressément faire état de l'objectif de la Ville qui consiste à poursuivre la transition avec des véhicules propres en accélérant l'adoption des technologies comme les véhicules électriques.
- Généralement, la part des modes durables ne varie pas beaucoup, même quand on consacre de nouveaux investissements aux grandes infrastructures de transport en commun. La cible proposée par Ottawa pour les parts modales durables, soit au moins 50 % en 2046, représente presque le double de celle de 2016 (soit 26 %, selon la page 16). La Ville d'Ottawa devrait donner, dans le PDT, plus d'information pour démontrer les moyens grâce auxquels elle atteindra, d'ici 2046, la cible proposée pour les parts modales.

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

- Il faudrait élargir la définition des « groupes méritant l'équité » pour que le « mode de transport » fasse partie des caractéristiques qui aboutissent à la marginalisation. On tiendrait ainsi compte de la marginalisation des personnes qui se déplacent à pied, à vélo et dans les transports en commun.

Thème 3 : La promotion de la compétitivité régionale

- Mettre au point le libellé pour préciser que les partenaires collaborent à différents projets de transport intimement liés, dont le boulevard de la Confédération. Il s'agit entre autres du tramway de la STO, du remplacement du pont Alexandra et de l'étude du carrefour Rideau Sussex.
- Demander que la Ville fasse aussi état des travaux consacrés à l'élimination ultime des camions sur la rue Wellington, dans le cadre de la refonte du réseau de camionnage régional et interprovincial.



TMP Part 1 - Changes

- Donner plus d'importance aux liaisons par autobus transurbains qui servent Ottawa et préciser les moyens grâce auxquels Ontario Northland transporte chaque jour, de concert avec les autres fournisseurs d'autobus, les passagers et les colis entre Ottawa et d'autres régions.
- Un représentant d'Ontario Northland siège actuellement au Comité du terminus d'autobus de la gare Union, qui regroupe toutes les sociétés de transport qui ont accès à la gare Union. Bien que ce comité tienne chaque mois une réunion opérationnelle, il se pourrait qu'Ottawa souhaite se pencher sur un modèle comparable pour favoriser la collaboration avec les entreprises de transport régionales, pour mettre en lumière l'importance d'Ottawa comme capitale nationale et important carrefour régional.

Thème 4 : La réaction au changement

- Il faudrait consulter les intervenants techniques externes dans le cadre des travaux du Groupe de travail sur la préparation des véhicules automatisés.
- La mobilité partagée ou comobilité est généralement plus économique si elle est cohérente et qu'elle réunit en collaboration les villes d'Ottawa et de Gatineau.
- Ajouter l'analyse de l'autopartage en libre service. La Ville de Gatineau voit ce service d'un bon œil; il faut toutefois que les deux villes travaillent en collaboration.
- La Ville pourrait souhaiter se pencher sur des politiques destinées à s'assurer que le développement du programme pilote de trottinettes électriques (soit le nombre de trottinettes) ne se déroule qu'à un rythme et que dans des secteurs qui cadrent avec les améliorations infrastructurelles (soit les voies cyclables protégées et les zones désignées pour le stationnement et le mobilier urbain). Comment la Ville entend elle se pencher sur le développement des trottinettes électriques à usage personnel?
- La Ville d'Ottawa a-t-elle consacré des travaux à l'étude de l'utilisation de la technologie des drones dans son réseau de transport? Si oui, il pourrait être intéressant d'en faire état dans le Plan.
- La Ville devrait se pencher sur la demande et la sécurité des robots sur les trottoirs (livraison et déneigement), sur les places de stationnement et sur la tarification des bicyclettes et des trottinettes, de même que sur l'espace nécessaire pour les opérations de prise en charge et de dépose en bordure de rue, pour les personnes comme pour les colis.



TMP Part 1 - Changes

- Pour recueillir les données sur les déplacements, Ottawa devrait se pencher sur d'autres occasions de réunir les données (par exemple les données cellulaires anonymisées et les données du secteur privé, par exemple Google), ainsi que des données du programme de la mobilité comme service (MS) lorsque ce programme sera établi.

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

- Il faudrait réviser les politiques pour faire la distinction entre le transect de la Ceinture de verdure et le transect du secteur rural, de même que pour prioriser le transport durable dans le transect de la Ceinture de verdure.
- Le thème 5 (« Faire appel aux transports pour promouvoir la ville que nous voulons édifier ») fait état des grands objectifs pour l'ensemble de la ville et peut donc être plus justement classifié parmi les thèmes des politiques transversales.
- Prioriser la coordination soutenue de l'aménagement du territoire et de la planification des transports en commun et du transport en général entre Ottawa et Gatineau.

Thème 6 : Maximiser la piétonnabilité

- La Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario et les Normes de conception accessible de la Ville ne s'appliquent pas au domaine fédéral, ni à la Ville de Gatineau. Or, les résidents et les visiteurs de la région de la capitale nationale du Canada doivent surmonter les obstacles dans l'accessibilité, sans égard à l'administration compétente. La cohésion des différents territoires compétents favorisera l'accessibilité universelle.
- La Ville devrait continuer de mettre au point les règles de l'art dans l'aménagement des passages piétonniers, en travaillant en collaboration avec la CCN pour assurer des transitions fluides entre le Sentier de la capitale et la voirie municipale, de même qu'en priorisant la sécurité des passages pour les usagers du transport actif.
- Les politiques devraient aussi faire état des efforts que la Ville pourrait consacrer à l'aménagement de raccourcis grâce à des moyens distincts de l'acquisition, par exemple le financement et les partenariats.
- La Ville devrait faire participer et consulter la CCN dans l'élaboration de la politique sur l'éclairage des sentiers.



TMP Part 1 - Changes

Thème 7 : Aménager une grande ville cyclable

- Rappeler le Plan stratégique du Sentier de la capitale de la CCN et l'importance d'une étroite collaboration en prenant des décisions sur les tronçons des sentiers relevant de la compétence de chaque administration.
- Bien que le réseau cyclable municipal soit distinct du Sentier de la capitale, les panneaux indicateurs posés sur les circuits cyclables de la Ville devraient tenir compte des lignes de conduite sur la signalétique du Plan stratégique du Sentier de la capitale afin d'adopter un libellé visuel cohérent et intuitif à l'intention des utilisateurs des deux réseaux.
- Il faudrait rappeler le Réseau cyclable de toute la province dans le PDT de la Ville en raison des engagements et des intérêts qui se recoupent lorsqu'il s'agit d'assurer la sécurité et la cohérence sur les circuits cyclables sur route et hors route dans les collectivités et entre les collectivités.
- Dans la réalisation du réseau, la Ville devrait consulter le Livre 18 de l'Ontario Traffic Manual (Installations cyclables). Ce manuel comprend des lignes de conduite sur la planification et la conception des voies cyclables pour servir les groupes méritant l'équité, dont les personnes en situation de handicap.
- Se pencher sur les occasions d'aménager pour les cyclistes des infrastructures destinées aux utilisateurs finaux, par exemple les vestiaires, les douches et le stationnement des vélos protégé contre les intempéries.

Thème 8 : Étoffer et améliorer les transports en commun

- Prioriser la coordination soutenue des infrastructures de transport en commun et de la planification des services entre Ottawa et Gatineau.
- Envisager d'adopter les règles de l'art internationales (par exemple celles de la Banque mondiale ou du Royaume-Uni) dans l'évaluation globale en estimant les avantages des transports en commun pour les usagers et pour l'ensemble de la population d'Ottawa. On peut mesurer ces avantages en fonction des gains de temps dans les déplacements, de la sécurité, de la réduction des émissions produites par les véhicules et de la baisse des frais de fonctionnement des véhicules, par exemple les frais de réparation et d'entretien, en les pondérant par rapport aux coûts potentiels de la construction des nouvelles infrastructures du transport en commun.



TMP Part 1 - Changes

Thème 9 : Aménager des rues multimodales sécuritaires

- Nous encourageons la Ville à aller plus loin, pour minorer l'impact des transports sur la Ceinture de verdure et pour s'assurer que les investissements qu'elle consacre au transport cadrent avec ses cibles dans les parts modales.
- Préciser que les projets routiers qui ont été proposés pour la Ceinture de verdure dans les PDT 2008 et 2013 de la Ville, mais qui n'ont pas été mis en œuvre seront réévalués en fonction des dérèglements climatiques, des cibles dans les parts modales et de l'importance de plus en plus reconnue de la protection des zones du patrimoine naturel.
- Préciser que les routes appartenant au gouvernement fédéral relèvent de la compétence de la Commission de la capitale nationale et qu'elles sont séparées et distinctes du réseau routier municipal.
- Ajouter une action pour obliger la Ville à reconsidérer les projets routiers qui ont été proposés et qui n'ont pas encore été réalisés.

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

- En tâchant d'apporter des solutions dans le transport des marchandises, il est recommandé d'examiner, dans le PDT, l'« aménagement » des besoins dans le transport des marchandises, plutôt que la « réduction de l'impact ».
- La Ville devrait conserver sa politique qui l'oblige à travailler en collaboration avec la CCN et d'autres partenaires (soit la Ville de Gatineau et le ministère des Transports de chaque province) pour retrancher la rue Rideau et l'avenue King Edward dans le réseau des itinéraires pour les poids lourds de la Ville lorsqu'on aura adopté une solution de rechange satisfaisante et viable.
- Demande : Que la Ville précise aussi, dans le PDT, qu'elle tâchera d'éliminer finalement les camions sur la rue Wellington dans le cadre de la refonte du réseau de camionnage régional et interprovincial.
- Pour favoriser la sécurité et l'efficacité du transport des marchandises légères et encombrantes, veuillez tenir compte du Programme de trains routiers (TR) de l'Ontario.
- La Ville devrait se pencher sur une approche équilibrée pour répondre aux besoins en stationnement et pour utiliser et gérer l'espace en bordure de rue.



TMP Part 1 - Changes

- Ottawa devrait se pencher sur la demande et la sécurité des robots sur les trottoirs (livraison et déneigement), sur les places de stationnement et sur la tarification des bicyclettes et des trottinettes, de même que sur l'espace nécessaire pour les opérations de prise en charge et de dépose en bordure de rue, pour les personnes comme pour les colis.
- La Ville devrait consulter les Directives en matière d'aménagement facilitant le transport des marchandises (2016), que les municipalités voient d'un bon œil parce qu'elles font état de lignes de conduite pratiques sur différentes questions se rapportant au transport des marchandises, dont l'achalandage et le stationnement des camions.

Thème 11 : Encourager les choix de modes de transport durables

- La Ville devrait envisager de promouvoir l'échange des données entre les fournisseurs de services de transport publics et privés. On ferait ainsi la promotion de la mobilité comme service (MS) et on aiderait les fournisseurs à recenser les déficits de mobilité et à mettre au point des options pour les services.
- La Ville devrait se pencher sur son rôle dans l'intégration des différents services de transport du point de vue du calendrier et du paiement et dans la définition des perspectives de partenariat et de collaboration avec les administrations voisines afin de mieux intégrer les services.

