

Le Rapport sur « Ce que nous avons entendu »

Lancée en juin 2019, la mise à jour du Plan directeur des transports (PDT) est un travail de planification pluriannuelle destiné à élaborer la feuille de route de la Ville pour la planification, l'aménagement et l'exploitation de ses réseaux piétonniers, cyclables, de transport en commun et routiers dans les prochaines décennies. Le PDT, qui comprend une vision et des principes directeurs, fait aussi état des infrastructures, des services et des politiques de transport à prévoir pour servir Ottawa jusqu'en 2046.



Table des matières

Approche.....	03
Aperçu de la phase 3 de la consultation.....	04
Grands thèmes et commentaires sur les politiques proposées du PDT.....	06
Prochaines étapes.....	14
Appendice A : Commentaires supplémentaires sur les politiques proposées du PDT.....	15
Appendice B : Résultats des sondages.....	34



« Ce que nous avons entendu »

Approche

La mise à jour du Plan directeur des transports d'Ottawa comprend cinq phases de consultation publique et devrait être achevée et approuvée par le Conseil municipal en deux volets.

Phase n° 1 : La confirmation de l'orientation (automne 2019)	Consultation publique sur la situation actuelle, la vision et les principes directeurs
Phase n° 2 : Les liens entre les politiques (automne 2020)	Consultation publique sur les enjeux prioritaires recensés dans la phase 1 : la nouvelle mobilité, l'équité et l'inclusion, ainsi que le transport actif. La consultation consiste à cartographier les liaisons manquantes dans les infrastructures piétonnières et cyclables.
Phase n° 3 : La voie à suivre (automne 2021)	Consultation publique sur la version provisoire des politiques du PDT, sur les projets candidats de transport actif, sur le réseau rural du transport actif et sur le document de travail relatif au changement climatique
Achèvement de la partie 1 du PDT (premier trimestre de 2023)	Approbation, par le Comité des transports et le Conseil municipal, de la partie 1 du PDT (politiques et projets de transport actif)
Phase n° 4 : À l'horizon (printemps/automne 2023)	Consultation publique sur les résultats de l'Enquête origine destination et sur la demande projetée des usagers
Phase n° 5 : La marche à suivre (printemps 2024)	Consultation publique sur les priorités des projets et sur les réseaux proposés pour les routes et les circuits de transport en commun
Achèvement de la partie 2 du PDT (automne 2024)	Approbation, par le Comité des transports et le Conseil municipal, de la partie 2 du PDT (Plan des infrastructures)



« Ce que nous avons entendu »

Aperçu de la phase 3 de la consultation

La phase 3 de la consultation publique sur la [version provisoire des politiques de la partie 1 du PDT](#) a consisté à inviter la collectivité à commenter la vision et les principes directeurs proposés, ainsi que les quelque 70 politiques proposées qui définissent la structure cadre de l'amélioration du réseau de transport d'Ottawa et de la réalisation des objectifs de la mobilité du nouveau Plan officiel. La partie 1 du PDT comprend des politiques et des mesures justificatives pour enrayer le changement climatique, promouvoir les objectifs de la Ville dans le domaine de la santé et de l'équité et réagir aux tendances et aux technologies émergentes dans les déplacements. La version provisoire des politiques et des mesures justificatives étoffe les politiques et les objectifs de la mobilité du [Plan officiel](#) de la Ville.

Dans le cadre de la phase 3 de la consultation, la Ville a aussi demandé des commentaires sur l'ensemble des projets candidats de transport actif proposés et sur la mise à jour que l'on propose d'apporter au Réseau rural du transport actif. Les projets candidats de transport actif comprenaient 92 projets piétonniers, 84 projets cyclables et 44 projets d'études de la viabilité afin de se pencher sur les liaisons manquantes essentielles dans les réseaux de transport actif de la Ville. Le Réseau rural du transport actif était constitué d'une carte indiquant les endroits où l'on prévoit d'aménager des accotements asphaltés sur les routes rurales au moment des travaux de réfection du revêtement de la chaussée.

Dans le cadre de la phase 3 de la consultation publique, les résidents et les intervenants ont été invités à s'exprimer grâce aux outils et aux activités répertoriés dans le tableau ci après. De nombreux résidents ont participé à la consultation en faisant appel à ces différents outils.



« Ce que nous avons entendu »

15 fiches de faits saillants sur les politiques proposées et questionnaires en ligne pour chaque fiche	À concurrence de 494 répondants par sondage; 4 609 réponses au total dans les 15 sondages
Séance publique portes ouvertes virtuelle	166 participants; 78 questions déposées
Outil de consultation en ligne interactif sur les projets candidats du TA	3500 participants
Carte en ligne interactive du réseau rural du TA	435 commentaires ajoutés à la carte
Six ateliers avec le Groupe de travail des ambassadeurs et des ambassadrices, les collectivités et les intervenants professionnels	206 participants
Courriels adressés à la boîte de réception du PDT (MiseAJourPDT@ottawa.ca)	Plus de 200 courriels déposés

Le présent rapport décrit dans leurs grandes lignes les grands thèmes exprimés dans les commentaires. Un rapport distinct fera état des commentaires déposés dans la phase 3 de la consultation sur les projets candidats de transport actif et sur le réseau rural du transport actif. De même, les suggestions qui ont porté sur les améliorations du transport dans certains secteurs ne sont pas reproduites dans ce rapport.



« Ce que nous avons entendu »

Sujets	Grands thèmes
Quartiers du quart d'heure, transport actif, sécurité des routes et rues complètes	<ul style="list-style-type: none">• Les priorités des résidents consistent à aménager de nouvelles infrastructures piétonnables et cyclables dans les rues principales et sur les principaux circuits, ainsi qu'à modifier les intersections afin qu'elles soient plus sécuritaires pour les piétons et les cyclistes.• Les modèles d'aménagement, la conception des réseaux de rues et les sentiers servant de raccourcis sont aussi très importants dans les quartiers du quart d'heure.• L'entretien hivernal des infrastructures du transport actif est absolument prioritaire.• Les résidents sont favorables à l'utilisation des rues pour l'aménagement de l'espace, ainsi qu'aux commodités valorisantes comme les bancs publics, les arbres urbains et la verdure, l'art public, les terrasses et les toilettes.• Les résidents demandent d'aménager des infrastructures cyclables de grande qualité, qui assurent la séparation physique avec les voitures.• La sécurité est une priorité absolue et devrait constituer un thème essentiel dans l'ensemble du PDT.• Les résidents souhaiteraient qu'on intervienne plus rapidement pour aménager les rues complètes et les quartiers du quart d'heure.



« Ce que nous avons entendu »

Sujets	Grands thèmes
Transports en commun	<ul style="list-style-type: none">• Les résidents valorisent la rapidité et la fiabilité des déplacements dans les transports en commun.• Les dispositifs prioritaires sur les routes, l'amélioration de la fréquence des transports en commun, l'information en temps réel sur ces transports et la réduction des tarifs font partie des priorités dans l'amélioration des transports en commun.• On s'intéresse beaucoup aux moyens grâce auxquels les nouvelles technologies permettent d'améliorer l'expérience offerte à la clientèle des transports en commun.• L'amélioration des infrastructures piétonnables et cyclables qui permettent d'aménager des stations de transport en commun rapide est aussi une priorité.• Certains résidents souhaitent qu'on apporte éventuellement des changements aux trajets afin de mieux tenir compte des déplacements qui ne se déroulent pas dans le centre ville (par exemple pour se rendre d'une banlieue à une autre ou d'un secteur urbain extérieur à un autre).• Certains résidents ont parlé de l'importance du service de transport en commun hors période de pointe pour les déplacements qui n'ont pas pour but de se rendre au travail et pour les communautés vulnérables, dans les cas où il pourrait y avoir une plus grande prévalence de travailleurs de quart.



« Ce que nous avons entendu »

Sujets	Grands thèmes
Technologies émergentes et pandémie	<ul style="list-style-type: none">• De nombreux résidents souhaitent que la Ville fasse appel aux nouvelles technologies pour améliorer le transport. Ils sont très favorables à la domestication des sources de « mégadonnées » afin d'améliorer la planification et les opérations de transport.• Les résidents ont exprimé différents points de vue sur la technologie des véhicules automatisés (VA). Certains résidents se sont dits inquiets des VA qui pourraient accroître la congestion et créer des problèmes dans les rues de la Ville, alors que d'autres sont d'avis que la technologie des VA peut apporter d'énormes avantages dans les transports en commun et dans d'autres aspects du réseau de transport.• À l'heure où la Ville sort de la pandémie, les résidents ont fait savoir qu'il fallait en priorité améliorer le transport actif, puis surveiller l'achalandage des transports en commun pour s'assurer que les circuits et les horaires répondent aux besoins dans les déplacements postpandémiques.• Plusieurs résidents ont aussi fait savoir que la Ville devrait se pencher sur un réseau de vélopartage financé par les contribuables et intégré avec les transports en commun et que le PDT devrait tenir compte de l'incertitude dans l'environnement de la mobilité.



« Ce que nous avons entendu »

Sujets	Grands thèmes
Encourager le transport durable	<ul style="list-style-type: none">• La plupart des résidents étaient favorables aux politiques cadres du PDT destinées à encourager le transport durable.• De nombreux résidents ont demandé de préciser le libellé des politiques afin de prioriser plus rapidement ou ambitieusement les modes durables et de décourager les déplacements automobiles.• Pour les travaux de la Ville dans la gestion de la demande de transport, les résidents ont fait savoir que les trois grandes priorités portaient sur les programmes destinés à promouvoir les pôles d'emploi, les programmes destinés à encourager les déplacements actifs pour se rendre dans les écoles et les zones sans voiture dans les lieux stratégiques, par exemple en face des écoles pendant les périodes de pointe pour la dépose et la reprise en charge des passagers.



« Ce que nous avons entendu »

Sujets	Grands thèmes
Équité, quartiers prioritaires et transport rural	<ul style="list-style-type: none">• Les résidents ont fait savoir qu'ils étaient favorables aux politiques qui promeuvent l'équité et l'inclusion.• Pour les travaux consacrés par la Ville à l'équité et à l'inclusion, les résidents ont fait savoir que les trois grandes priorités portaient sur la conception des rues pour tous les groupes d'âge et tous les niveaux d'aptitude physique, sur les mesures prises pour s'assurer qu'il y a des logements abordables non loin des stations de transport en commun rapide et des circuits d'autobus fréquemment servis, de même que sur les mesures prises pour accroître les investissements liés au transport dans les quartiers regroupant de fortes concentrations de résidents vulnérables.• La plupart des résidents étaient d'accord pour dire que la Ville devrait consacrer des efforts vigoureux afin de prioriser les projets qui font rejaillir des bienfaits sur les quartiers réunissant plus de citoyens vulnérables, même s'il s'agit de reporter certains investissements qui apportent des bienfaits à d'autres quartiers. Toutefois, quelques résidents se sont dits inquiets des incidences de cette politique pour les autres quartiers.• On a plusieurs fois demandé d'adopter des engagements plus rigoureux dans la réalisation des indicateurs et des cibles d'équité et dans les rapports sur l'équité afin de veiller à mettre en œuvre ces politiques.• Dans l'amélioration du transport rural, la grande priorité porte sur les projets à réaliser afin d'optimiser les infrastructures du transport actif dans les villages ruraux.• Plusieurs résidents ont fait savoir qu'il fallait améliorer les liaisons du transport en commun à l'intention des résidents des zones rurales.



« Ce que nous avons entendu »

Sujets	Grands thèmes
Espace en bordure de chaussée et déplacement des biens	<ul style="list-style-type: none">• Les résidents étaient favorables aux politiques à adopter pour revoir et moderniser l'utilisation de l'espace aménagé en bordure de chaussée.• Constituait, respectivement, les quatre grandes vocations de l'espace en bordure de chaussée que les résidents ont évoquées pour la rue principale commerciale la plus proche, les voies cyclables, les voies réservées aux autobus, les postes de camions restaurants et les terrasses des restaurants ainsi que le stationnement des véhicules.• Certains résidents ont fait savoir qu'il est important, pour les entreprises locales, d'aménager des places de stationnement sur rue qui sont pratiques.• De nombreux résidents ont fait des commentaires sur les politiques proposées liées au déplacement des biens et ont insisté sur l'importance de réduire le volume de camions non locaux qui se déplacent entre l'autoroute 417 et le pont Macdonald Cartier.• Les trois premières mesures dont les résidents ont parlé pour améliorer le déplacement des biens et réduire les répercussions des camions sur les quartiers de la Ville portaient sur l'aménagement d'un nouveau passage enjambant la rivière des Outaouais afin de réduire le nombre de camions qui traversent le centre ville, les mesures à adopter pour encourager l'utilisation des véhicules électriques et des vélos cargos pour livrer les biens, ainsi que les moyens d'encourager les entreprises à faire appel à des véhicules moins encombrants pour livrer les biens dans les quartiers et dans le centre ville.• Plusieurs résidents ont parlé de la nécessité de réviser les circuits de camionnage afin de réduire le volume de camions qui traversent les villages ruraux.



« Ce que nous avons entendu »

Sujets	Grands thèmes
Dérèglements climatiques, abordabilité, infrastructures et partie 2 du PDT	<ul style="list-style-type: none">• La plupart des résidents étaient d'accord pour dire que la Ville devrait investir dans les infrastructures qui appuient les modes de transport durable et minorent la construction de nouvelles routes, sauf dans les cas nécessaires pour donner accès aux nouvelles collectivités.• Les résidents sont très favorables à l'idée que la Ville se penche sur d'autres sources de financement afin de mettre en œuvre tous les projets nécessaires pour atteindre les cibles dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES).• Plusieurs résidents se demandaient si la Ville pouvait atteindre les cibles dans la réduction des GES en faisant appel aux sources de financement existantes ou ont suggéré de réaffecter le financement des projets routiers pour le consacrer aux projets de transport en commun et de transport actif.• Les résidents ont suggéré différents outils et diverses approches à adopter pour favoriser l'adoption des modes de transport durables, par exemple la tarification de la congestion automobile, les autres outils de tarification des déplacements en voiture et la réaffectation de l'espace routier.• De nombreux résidents ont insisté pour dire qu'il fallait accélérer la réfection du tracé du chemin Greenbank et le prolongement du Transitway Sud Ouest pour favoriser le développement.• Certains résidents ont exprimé des inquiétudes sur les projets ou les politiques qui pourraient constituer des difficultés dans la conduite automobile ou causer des inconvénients aux automobilistes, puisqu'ils s'attendent à ce que la voiture continue de représenter un mode de déplacement important pour de nombreux particuliers et ménages d'Ottawa.• Des résidents s'intéressent vivement à la partie 2 du PDT et réclament qu'on leur donne suffisamment l'occasion de s'exprimer sur les réseaux et les projets proposés.



« Ce que nous avons entendu »

Prochaines étapes

Nous sommes en train de revoir et de mettre à jour les politiques proposées dans le PDT à la lumière des commentaires qui nous ont été adressés dans le cadre de la phase 3 de la consultation. Nous publierons une version révisée des politiques provisoires avant de les soumettre à l'approbation du Comité des transports et du Conseil municipal au premier trimestre de 2023. Les résidents auront l'occasion d'exprimer leurs réflexions et leurs opinions sur les politiques proposées dans le cadre de la réunion du Comité des transports (en déposant par écrit leurs commentaires avant cette réunion ou en prenant directement la parole à la réunion). Nous publierons également un document expliquant comment les commentaires ont donné lieu à des changements dans les politiques.

Les politiques reproduites dans la partie 1 du PDT représentent un pas important dans la réalisation de la vision du Plan officiel pour Ottawa en 2046. En étoffant et en améliorant le PDT de 2013, ces politiques constituent une structure-cadre pour l'évolution du réseau de transport afin de pouvoir atteindre les grands objectifs de la Ville et de donner une plus grande priorité aux enjeux essentiels exprimés par les résidents d'Ottawa.

Ces politiques ouvrent aussi la voie à la prochaine étape du processus de mise à jour du PDT : l'élaboration du Plan des infrastructures de la Ville (partie 2 du PDT). Le Plan des infrastructures permettra de revoir et d'analyser l'efficacité du réseau de transport actuel d'Ottawa et de proposer les changements à apporter au réseau routier, aux transports en commun rapides et aux réseaux prioritaires pour les transports en commun afin de réaliser la vision de la Ville dans les transports et d'aménager la croissance prévue. Cette analyse tiendra compte des besoins projetés en mobilité et de l'évolution des habitudes des usagers d'après l'Enquête sur les déplacements origine-destination de 2022. Vous aurez des occasions de commenter les projets proposés, les phases de la mise en œuvre et les priorités des investissements dans le cadre des prochaines phases de la consultation publique. C'est pourquoi nous vous invitons à suivre ce dossier.

D'ici là, les résidents peuvent toujours volontiers faire des commentaires sur la mise à jour du Plan directeur des transports en nous adressant des courriels (MiseAJourPDT@ottawa.ca).



« Ce que nous avons entendu »

Appendice A : Commentaires supplémentaires sur les politiques proposées du PDT

Dans cette section, nous faisons état des autres commentaires et suggestions des résidents sur les politiques de la partie 1 de la version provisoire du PDT. Le lecteur trouvera ci après les commentaires tels qu'ils ont été exprimés par les résidents et qui représentent l'ensemble des points de vue. Même si le personnel de la Ville a pris connaissance de tous les commentaires des résidents, ce rapport ne fait pas état de tous ces commentaires.

Dérèglements climatiques et systèmes naturels

- Je suis d'accord pour dire que le changement climatique devrait constituer une priorité absolue de la version provisoire du PDT. Compte tenu de l'urgence climatique, il est absolument essentiel d'adopter le point de vue des dérèglements climatiques dans tous les nouveaux projets de transport.
- Il faudra consentir des investissements considérables dans les transports en commun, dans le transport actif et dans les mesures de résilience.
- C'est une bonne nouvelle d'apprendre que le PDT priorise les arbres et les considérations relatives à l'ombrage et à la gestion des eaux pluviales dans le cadre des projets de transport. Il est important de réduire des surfaces asphaltées.
- Il faudrait consacrer aux projets de transport en commun et de transport actif le financement investi dans le transport automobile afin de réaliser la vision du transport de la Ville et d'atteindre les cibles dans la réduction des gaz à effet de serre (GES) dans le cadre de l'enveloppe de financement actuelle.
- À l'échelle mondiale, les émissions de GES d'Ottawa sont anodines. Nous devrions prioriser les véhicules électriques et les logements écoénergétiques.
- Il faudrait considérer que les véhicules électriques constituent des moyens de « transport durable » au même titre que les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun, et il faudrait les prioriser dans les politiques du PDT.
- Les carrefours giratoires et les autres approches adoptées pour améliorer la fluidité de la circulation pourraient permettre de réduire les GES.
- On donne trop d'importance aux véhicules électriques comme moyens d'atteindre les cibles climatiques, et on ne consacre pas suffisamment d'attention aux lacunes de ces véhicules.
- Il faut prévoir plus de bornes de recharge sur rue et hors rue pour les véhicules électriques et les vélos électriques.



« Ce que nous avons entendu »

- La Ville devrait se pencher sur des outils comme les zones sans voiture, les zones peu polluantes, la hausse des frais de stationnement et la tarification de la congestion.
- Elle devrait préconiser (ou prévoir) des rabais pour les vélos électriques, comme on le fait pour les voitures électriques.
- La ceinture de verdure de la CCN ne devrait pas être considérée comme un circuit pratique pour construire des routes nouvelles ou pour élargir des routes.
- Les mesures adoptées pour enrayer les répercussions environnementales des projets routiers ne devraient pas se limiter à celles qui se produisent dans la ceinture de verdure ou dans les environs. La Ville devrait suivre l'exemple de Montréal et de Toronto et se doter d'une stratégie des rues vertes.
- La Ville devrait se pencher sur la question du carbone intrinsèque dans les routes et dans les projets de transport.



« Ce que nous avons entendu »

Équité et santé

- Il est réconfortant de constater que la partie 1 de la version provisoire du PDT met en évidence le thème de l'équité.
- Je me réjouis que l'on tienne compte de l'effet des infrastructures tributaires des voitures sur les ménages dont les revenus sont faibles.
- La Ville doit définir des indicateurs et fixer des cibles pour les moyens qui permettront d'améliorer l'équité dans le réseau de transport, ce qui nous permettra de savoir si les mesures adoptées par la Ville sont efficaces.
- La politique sur les investissements dans les quartiers prioritaires du PDT est importante. Il se pourrait qu'on doive adopter, pour en assurer la mise en œuvre, de nouveaux mécanismes de suivi, de budgétisation ou de compte rendu.
- La Ville doit s'assurer que l'importance consacrée aux quartiers prioritaires du PDT ne nuit pas aux autres quartiers (par exemple pour les investissements dans les transports en commun et dans les voies d'ombrage).
- Il faudrait continuer d'évaluer les projets en fonction des besoins, des avantages prévus et de la rentabilité des coûts, sans égard au profil démographique des quartiers.
- Il faudrait adopter des mesures priorisant l'équité dans les services de transport en commun, surtout en raison de la pandémie, en sachant que les résidents dont les revenus sont faibles sont surreprésentés parmi les travailleurs essentiels.
- Les services de transport en commun devaient être adaptés aux travailleurs de quart, puisque les communautés vulnérables ont tendance à réunir une prévalence des travailleurs de quart.
- Il faudrait inciter davantage, dans ce thème, sur l'accessibilité.
- La Ville doit s'assurer d'adopter résolument, dans l'ensemble de l'administration municipale, une politique rigoureuse sur les rues saines.
- Il faudrait promouvoir les rues saines en faisant appel aux mesures suivantes : encourager le personnel cadre de la Ville à s'inscrire à la formation de la Healthy Streets Foundation, intégrer les incidences sur la santé dans tous les rapports destinés au Comité des transports, mener un changement de culture à l'hôtel de ville et installer des bornes amovibles afin de créer un réseau de rues saines au centre ville et dans les quartiers afin de pouvoir restreindre rapidement la circulation automobile et de créer des rues et des espaces plus conviviaux, dans lesquels les gens pourront décider de se déplacer à pied et à vélo.
- Nous devons tenir compte des incidences des changements sur les populations les plus marginalisées, par exemple en limitant les places de stationnement ou les déplacements en voiture non loin des écoles ou des établissements de travail.
- Les facteurs externes négatifs des déplacements en voiture (par exemple les risques pour la sécurité, la pollution atmosphérique et le bruit) sont plus importants sur les artères et sur les routes collectrices, dans lesquelles les logements sont moins chers; il s'agit d'un problème d'équité que les politiques du PDT pourraient permettre de corriger, en améliorant les artères et les routes collectrices.



« Ce que nous avons entendu »

Pandémie, technologies émergentes et tendances dans les déplacements

- Il y a beaucoup d'incertitude, de risques et de changements dans l'environnement de la mobilité, compte tenu de la pandémie, des technologies émergentes et des nouveaux services de mobilité. Le PDT doit tenir compte de ces incertitudes.
- Dans la planification des investissements et des services dans le cadre des infrastructures de transport en commun, il faudrait tenir compte de l'évolution et des conditions postpandémiques. Le réseau de transport en commun a été pensé pour permettre aux travailleurs de se rendre dans le cœur du centre ville et de rentrer chez eux; or, il se pourrait que ce modèle de navettage dans les transports en commun aux heures de pointe ne redevienne jamais ce qu'il était avant la pandémie.
- Il faudrait mieux prioriser le vélopartage dans les politiques du PDT. Un réseau de vélopartage financé et exploité par l'État est essentiel pour intégrer le transport actif et les transports en commun.
- La partie 1 de la version provisoire du PDT devrait mieux préciser les risques de la technologie des véhicules automatisés, par exemple l'accroissement de la congestion automobile.
- La partie 1 de la version provisoire du PDT devrait mieux justifier les plans et les projets pilotes de transports en commun automatisés menés par des organismes externes à Ottawa, par exemple dans Kanata Nord.
- La Ville devrait mieux prioriser les véhicules électriques et encourager les véhicules moins encombrants; les véhicules automatisés ne seront pas lancés dans l'avenir prévisible.
- La Ville devrait se pencher sur les autres technologies à adopter pour mettre en application les règlements sur la circulation automobile.
- À la fin de la pandémie, certains résidents ne recommenceront jamais à se rendre à intervalles réguliers à leur lieu de travail en faisant du navettage. Il faut donc construire plus d'infrastructures de transport actif et moins de routes.



« Ce que nous avons entendu »

Aménagement de l'espace et quartiers du quart d'heure

- Les politiques sont satisfaisantes, mais devraient aller plus loin. Le PDT devrait prévoir des changements plus rapides et plus ambitieux pour promouvoir les transports en commun, le transport actif et les quartiers du quart d'heure.
- La Ville doit s'assurer que les nouveaux projets d'aménagement de zones vertes sont réalisés selon le modèle des quartiers du quart d'heure. Il s'agit entre autres de concevoir des modèles de rue satisfaisants pour les nouveaux quartiers.
- Dans les quartiers existants, il faut apporter de nombreux changements pour aménager les quartiers du quart d'heure. Les infrastructures cyclables dans les rues principales et sur les grands circuits, la modération de la circulation pour réduire la vitesse des véhicules et les raccourcis, entre autres en sont des exemples.
- L'entretien hivernal des infrastructures piétonnables et cyclables est essentiel dans les quartiers du quart d'heure.
- Il est très important que les circuits piétonniers soient agréables et accueillants et qu'ils soient par exemple dotés de zones d'ombre, d'arbres, de verdure, de bancs publics, d'œuvres d'art public, de toilettes publiques et de mini parcs, entre autres.
- Il est important de densifier les quartiers urbains et de banlieue pour veiller à ce que les collectivités soient plus piétonnables et à ce que les commodités soient assez proches pour décourager la conduite automobile.
- Il faudrait réviser le zonage pour s'assurer que les terrains de stationnement sont aménagés à l'arrière des immeubles et pour encourager la construction de supermarchés (surtout dans les petits quartiers).
- Les zones du secteur urbain extérieur et du secteur de banlieue profiteraient d'un changement de zonage pour favoriser les entreprises à domicile afin de pouvoir atteindre l'objectif des quartiers du quart d'heure : répondre à de nombreux besoins journaliers à moins de 15 minutes à pied de chez soi.
- Il est justifié de donner plus de précisions sur les transects dans la partie 1 de la version provisoire du PDT afin de promouvoir les objectifs et les politiques du Plan officiel.



« Ce que nous avons entendu »

- La réaffectation saisonnière ou temporaire de l'aménagement des rues devrait constituer une priorité absolue pour la Ville. On peut réaffecter rapidement l'espace à moindre coût. La réaffectation de l'espace est tout de suite plus sécuritaire et permet de favoriser l'interaction communautaire, d'aménager de la verdure, de promouvoir la créativité et l'expression culturelle, d'encourager les entreprises locales, de promouvoir le tourisme et de prévoir des occasions de se reposer et de se divertir.
- La Ville devrait concevoir un processus dans lequel elle pourra demander facilement de réaffecter saisonnièrement ou temporairement l'espace des rues, ou encore mettre au point une trousse d'outils pour apporter de l'aide dans la planification et la mise en œuvre.
- On pourrait préciser les politiques sur l'aménagement de l'espace et sur les « rues destinations » en faisant savoir que la Ville a l'intention de transformer certaines rues au fil du temps afin d'en prioriser la fonction de « rues destinations ».
- Ottawa devrait avoir plus de « rues destinations », dont la rue Wellington.
- Il faudrait penser, en saison, à fermer plus souvent des rues aux voitures particulières dans le centre ville et dans le secteur urbain intérieur, par exemple dans certains tronçons de la rue Bank et dans Somerset.
- Il faudrait envisager d'aménager des bornes, des platebandes ou des points de fermeture afin de créer des « quartiers de faible achalandage automobile ».
- Il faudrait concevoir les écoles en adoptant une approche privilégiant les piétons.



« Ce que nous avons entendu »

Principes du réseau et rues complètes

- Il y a une contradiction entre les principes du PDT qui priorisent les usagers vulnérables et les modes de transport durable et la volonté d'assurer un niveau de service satisfaisant pour tous les modes de transport.
- Afin d'atteindre les cibles dans le basculement des parts modales, le PDT devrait viser plus explicitement à décourager la conduite automobile.
- La partie 1 de la version provisoire du PDT devrait comprendre la notion de « demande induite », compte tenu du vaste corpus de preuves statistiques. Quand on augmente la capacité routière, les gens changent leur comportement dans leurs déplacements et prennent davantage la voiture; cet achalandage automobile généré vient souvent combler une part importante de la capacité supplémentaire.
- La notion des « rues complètes » ne devrait normalement pas laisser entendre que tous les modes de transports seront sur un pied d'égalité dans l'accès à la voie publique. Pour réaliser 50 % des déplacements grâce au transport actif et aux transports en commun, il faut déprioriser les déplacements en voiture, notamment en faisant appel à la tarification.
- Les déplacements en voiture partout sur le territoire d'Ottawa devraient se dérouler plus lentement, alors que les déplacements à pied, à vélo ou dans les transports en commun devraient être plus rapides, plus sécuritaires et plus pratiques.
- Il est essentiel de séparer les piétons et les cyclistes d'une part et, d'autre part, les automobilistes afin de protéger les usagers vulnérables de la route. Le PDT devrait comprendre des politiques dont le libellé sera plus rigoureux dans la réaffectation de l'espace de l'emprise afin de permettre d'aménager des infrastructures piétonnables et cyclables si elles ne peuvent pas l'être dans l'aménagement des voies de circulation existantes.
- Il faudrait reconnaître que les carrefours giratoires constituent des obstacles de taille pour les cyclistes et les piétons, surtout dans les cas où les voitures se déplacent à des vitesses élevées. La Ville doit se consacrer à la conception des carrefours giratoires et travailler de concert avec le MTO pour permettre aux cyclistes de se déplacer à vélo dans ces carrefours.
- La Ville devrait faire plus massivement appel à des carrefours giratoires de moindre envergure.
- Le public devrait participer plus efficacement à la conception des meilleurs projets de rues complètes qui soient.
- Dans la mesure du possible, la Ville devrait éviter d'augmenter la superficie totale des surfaces minéralisées en aménageant des infrastructures cyclables dans les rues existantes.
- Il faudrait prévoir des arbres entre la rue d'une part et, d'autre part, les trottoirs et les infrastructures cyclables et planter ces arbres pour en faire des zones tampons.
- Il devient de plus en plus difficile d'intégrer tous les éléments souhaités dans l'emprise.
- Il est déraisonnable de s'attendre à ce que la majorité des déplacements à Ottawa se déroulent à pied, à vélo, dans les transports en commun ou en covoiturage d'ici 2046, compte tenu du vieillissement de la population et des besoins en mobilité des familles. Le transport personnel en voiture est toujours le choix de prédilection pour la majorité des résidents, surtout ceux qui ont des enfants.



« Ce que nous avons entendu »

Déplacements à pied

- Il semble que grâce aux politiques de la version provisoire du PDT, Ottawa soit sur la bonne voie, dans la réalisation d'une ville plus piétonnable. Il sera important de mettre en œuvre ces politiques.
- L'élargissement des trottoirs et le plus grand nombre de passages pour piétons en section courante sont très importants pour favoriser les déplacements à pied.
- La partie 1 de la version provisoire du PDT devrait préciser plus clairement que l'on s'attendra à ce que les promoteurs immobiliers aménagent des trottoirs dans les rues locales existantes afin de promouvoir la densification.
- La partie 1 de la version provisoire du PDT devrait prévoir un libellé plus rigoureux sur la réduction des retards dans les déplacements à pied et sur la priorisation des piétons aux feux de circulation. Par exemple, l'optimisation des feux de circulation veut généralement dire que la durée des cycles est longue aux intersections avec les rues secondaires. Il pourrait s'agir de la priorité pendant les heures de pointe, afin de répondre aux besoins en capacité dans les périodes de fort achalandage; toutefois, pendant les autres heures du jour, la Ville devrait tâcher de prévoir une durée de cycles courts afin de réduire les délais d'attente pour les piétons et les cyclistes. Ottawa devrait consulter la stratégie de l'exploitation des feux de circulation de Toronto, qui est beaucoup plus conviviale pour les piétons.
- La partie 1 de la version provisoire du PDT devrait prévoir un libellé plus rigoureux pour mettre en œuvre l'« interdiction de tourner à droite au feu rouge » dans plus d'endroits, afin d'améliorer la sécurité des piétons.
- La partie 1 de la version provisoire du PDT devrait prévoir d'enlever ou de désactiver les boutons d'appel de feux des piétons (les « boutons poussoirs ») dans un plus grand nombre d'intersections, pour que la phase piétonne puisse être appelée automatiquement dans chaque cycle, ce qui viendrait améliorer la commodité pour les piétons.
- La partie 1 de la version provisoire du PDT devrait mieux insister sur la relation entre la vitesse des véhicules, le bruit et le confort des piétons.
- Afin d'aménager des passages piétonniers pratiques, il faudrait espacer ces passages à des intervalles plus rapprochés que tous les 200 mètres.
- Les routes des années 1970 d'Ottawa, par exemple l'avenue Carling, le chemin Merivale et le boulevard St Laurent, sont essentielles pour donner accès aux commodités à pied; elles ne sont toutefois pas sécuritaires ni agréables pour les piétons, puisqu'elles ont été construites pour circuler rapidement en voiture et que les trottoirs sont directement attenants à la chaussée. Il faudrait proposer des stratégies pour cibler ces routes et les autres routes qui constituent des « obstacles » selon le rapport sur les quartiers du quart d'heure ([carte A-7](#)) du Plan officiel. Une mesure économique à court terme pour améliorer la piétonnabilité pourrait consister à réduire la vitesse des véhicules.
- Il faudrait éclairer par défaut tous les nouveaux sentiers, au lieu d'évaluer dans chaque cas particulier la possibilité de les éclairer.
- La Ville devrait étoffer ses programmes pour encourager les déplacements à pied (et à vélo) pour se rendre dans les écoles.



« Ce que nous avons entendu »

Déplacements à vélo

- J'apprécie le caractère proactif et exhaustif des politiques.
- Les règles de l'art internationales font état des cinq principes qui définissent l'efficacité des réseaux cyclables : la connectivité, l'accessibilité directe, la sécurité, le confort et l'attrait. Il faudrait en faire état dans les politiques du PDT.
- Les infrastructures cyclables doivent être attrayantes et confortables; elles doivent être conçues pour être utilisées toute l'année, notamment grâce à un drainage et à un nivellement adéquats, en plus de prévoir suffisamment de place pour l'entreposage de la neige.
- Dans les travaux de réaménagement et de réfection du revêtement de la chaussée, il faudrait prévoir des moyens de protection physique comme les bordures articulées ou les « Kwik Kerbs », au lieu de se contenter de peindre des balises. Il faudrait prévoir, dans toute la mesure du possible, des bandes cyclables tamponnées ou protégées.
- Dans tous les cas où l'on refait le revêtement de la chaussée, il faudrait apporter toutes les améliorations possibles afin d'encourager les déplacements à vélo, par exemple les bandes cyclables peintes.
- Certaines rues locales devraient prévoir des infrastructures cyclables exclusives, ce qui est important pour promouvoir la sécurité des circuits cyclables menant aux écoles. Il faudrait aussi, dans l'aménagement des rues locales très achalandées ou comportant des liaisons menant à des bâtiments ou à des sentiers importants, des infrastructures cyclables séparées.
- La Ville devrait ajouter des bandes cyclables à contresens dans toutes les rues à sens unique.
- Il est important que les ponts et les passerelles soient sécuritaires pour les cyclistes. Dans la version provisoire du PDT, il faudrait prévoir la réalisation de projets pilotes à court terme, pour offrir l'occasion de mettre à l'essai la réaffectation de l'espace routier pour améliorer les ponts et passerelles, ainsi que les passages dans les obstacles majeurs.
- La partie 1 de la version provisoire du PDT devrait prévoir des politiques dont le libellé serait plus rigoureux pour assurer des infrastructures cyclables qui obligerait à enlever des places de stationnement sur rue ou à reconfigurer les voies cyclables.
- Dans la partie 1 de la version provisoire du PDT, il faudrait mieux insister sur l'importance d'assurer la liaison entre les infrastructures cyclables et les voies cyclables attenantes afin d'éviter de créer de nouvelles liaisons manquantes ou de nouvelles lacunes dans le réseau.
- Le réseau cyclable en hiver doit être largement doublé d'ici 2030; la Ville d'Ottawa, qui dégage 13 000 kilomètres de route, ne s'est pourtant engagée qu'à doubler l'actuel réseau cyclable hivernal de 40 à 50 kilomètres. Cette cible devrait être beaucoup plus ambitieuse.
- La partie 1 de la version provisoire du PDT devrait insister moins sur les déplacements à vélo en hiver; ces déplacements ne seront jamais un mode de transport de prédilection pour la plupart des résidents, surtout les aînés et les personnes en situation de handicap.



« Ce que nous avons entendu »

- La Ville devrait créer une carte des circuits cyclables jugés adaptables à tous les groupes d'âge et à tous les niveaux d'aptitude physique.
- Il est satisfaisant de prendre connaissance de la politique destinée à améliorer le stationnement des vélos dans les immeubles neufs. Dans la partie 1 de la version provisoire du PDT, il faudrait aussi penser aux besoins en stationnement des vélos des personnes qui habitent dans les logements existants de grande densité.
- Le stationnement sécuritaire des vélos devrait être déployé sur un plus grand nombre de sites, surtout dans les stations de transport en commun rapide.
- La Ville devrait insister davantage sur les sentiers polyvalents hors route pour les déplacements à vélo.
- L'information et la formation des cyclistes sont très importantes. La Ville devrait mieux promouvoir et donner l'information et la formation des cyclistes, notamment en plaidant, auprès du gouvernement provincial, pour intégrer la formation des cyclistes dans les programmes scolaires. La partie 1 de la version provisoire du PDT devrait insister davantage sur ce thème.



« Ce que nous avons entendu »

Transports en commun

- La partie 1 de la version provisoire du PDT devrait mettre davantage l'accent sur la fréquence et la fiabilité des transports en commun.
- Pour promouvoir les objectifs du nouveau Plan officiel, les transports en commun doivent répondre aux besoins primaires en déplacements des résidents qui habitent dans les carrefours, dans lesquels les places de stationnement ne seront pas aménagées selon le ratio 1/1 pour les logements neufs.
- La Ville devrait tâcher d'améliorer le service hors des heures de pointe. Sur de nombreux circuits « fréquemment achalandés », le niveau de service est abaissé à une fois toutes les 30 minutes après 18 h, ce qui ne répond pas aux besoins de ceux et celles qui doivent s'en remettre aux transports en commun.
- Les délais de déplacements dans les transports en commun entre les quartiers de banlieue ou les quartiers du secteur urbain extérieur sont prohibitifs; il faudrait revoir les circuits pour s'assurer que ces déplacements sont plus attrayants.
- Il faudrait simplifier les circuits d'autobus.
- La propreté et le confort des transports en commun sont très importants pour les usagers, qu'il s'agisse par exemple des toilettes publiques, des abribus et des stations protégées ou des autobus électriques. Les commerces de détail dans les stations de transport en commun seraient avantageux pour les clients et pourraient apporter des recettes à la Ville.
- La Ville devrait prioriser les liaisons avec le nouveau réseau du TLR d'Ottawa pour tous les modes de déplacement, surtout les déplacements à pied et à vélo.
- Le vélopartage devrait faire partie du réseau de transport en commun de la Ville et du régime de paiement Presto.
- La version provisoire du PDT devrait insister davantage sur l'adoption des nouvelles technologies et les intégrer dans le réseau de transport en commun, dont les transports en commun sur demande et l'adoption des véhicules automatisés autonomes.
- Il faut améliorer l'information en temps réel sur le géopositionnement, surtout aux points de départ des circuits.
- La Ville devrait réduire les tarifs de transport en commun ou offrir les transports en commun gratuits. Les transports en commun devraient toujours coûter moins cher que les déplacements en voiture.
- La Ville ne devrait pas se défaire des parcs-o-bus, puisqu'ils permettent d'encourager les déplacements dans les transports en commun; or, il pourrait être opportun de les déplacer.



« Ce que nous avons entendu »

Routes

- Les politiques du Plan officiel et de la partie 1 de la version provisoire du PDT sur l'aménagement des rues selon les principes de l'« accès » et de la « fluidité et capacité » sont utiles. Le tableau du Plan officiel comporte une faille, puisqu'il fait état de nombreux types de routes pour « la fluidité et l'accès », au lieu d'évaluer un seul aspect à la fois; en mesurant en même temps ces deux aspects, on ne parvient finalement pas à bien évaluer l'un ou l'autre.
- Les rues de « fluidité et capacité » ont une utilité très limitée dans le transect du centre ville et dans le transect du secteur urbain intérieur. Dans la partie 1 de la version provisoire du PDT, il faudrait adopter des politiques claires pour restreindre les rues de fluidité dans les transects du secteur urbain et un plan systématique pour convertir les rues de fluidité en rues d'accès dans les secteurs de grande densité.
- Les résidents de tous les transects (dont le secteur urbain intérieur) continueront de prendre la voiture pour les déplacements à caractère non professionnel; il faut donc tenir compte des déplacements en voiture.
- Il faut assurer l'entretien des rues de fluidité pour assurer l'efficacité dans les déplacements des personnes, des biens et des services.
- Les vitesses de circulation sont satisfaisantes dans la situation actuelle.
- Il faudrait concevoir les rues d'accès pour une vitesse de 30 km/h, et non de 50 km/h. En particulier, il faudrait définir les rues du cœur du centre ville comme des « rues d'accès » et les limiter à 30 km/h ou 40 km/h. Sur le territoire d'Ottawa, il faudrait éviter les « rues routes » et prioriser les « rues d'accès pour veiller à ce que les quartiers soient plus piétonnables.
- Se déplacer pour se rendre rapidement d'un lieu à un autre devrait continuer de représenter un objectif essentiel de notre réseau de transport. La partie 1 de la version provisoire du PDT devrait donc éviter l'objectif général qui consiste à abaisser les limites de vitesse pour les porter à des vitesses inférieures à celles qui sont déjà en vigueur. De nombreuses artères sans maisons donnant directement sur la rue devraient prévoir des vitesses supérieures, alors que les rues sur lesquelles sont aménagées des maisons donnant directement sur la chaussée justifient des vitesses inférieures.
- Il faudrait imposer un moratoire sur l'élargissement des routes et convertir des voies automobiles afin d'aménager un espace pour le transport actif et les transports en commun.
- La politique sur les mesures à prendre pour éviter d'élargir les routes parallèles aux voies de transport en commun rapide n'est pas assez rigoureuse; elle laisse une trop grande marge de manœuvre pour la réalisation de ces projets.
- La politique priorisant les modifications des intersections afin de corriger les problèmes de congestion ne tient pas compte des incidences négatives de l'élargissement des intersections sur le domaine public ni du niveau de service offert aux piétons.
- La Ville devrait aménager en sous sol les câbles d'hydroélectricité et des autres services publics au moment de la construction de routes nouvelles ou de la réfection de routes.
- La Ville devrait investir davantage dans la réfection du revêtement des routes pour les voitures comme pour les vélos.
- Il ne faut pas fermer de rues à la circulation. Plus la ville croît, plus la circulation automobile augmente.



« Ce que nous avons entendu »

Sécurité

- La sécurité routière devrait constituer un thème plus prépondérant dans la partie 1 de la version provisoire du PDT.
- Dans l'optimisation des feux de circulation, il faut tenir compte des besoins des piétons et des cyclistes, ainsi que des automobilistes. Il s'agit entre autres d'éliminer les feux de circulation de « retours au feu rouge ».
- L'optimisation des feux de circulation devrait s'inspirer de l'indicateur du « retard des personnes », et non du « retard des véhicules ».
- Même si le plan prévoit de réduire de 20 %, d'ici 2024, le nombre de collisions mortelles et causant des blessures majeures, l'objectif à plus long terme de la Ville consiste à ramener à zéro les décès dans les rues d'ici 2035. Il s'agit d'une période extrêmement longue pour viser cet objectif. Pourquoi viser seulement 20 % dans l'immédiat? La Ville devrait viser plus haut.
- La Ville devrait adopter officiellement le principe Vision zéro.
- La partie 1 de la version provisoire du PDT devrait prioriser l'application des limites de vitesse, notamment en faisant appel à des caméras de dépistage des excès de vitesse et à des systèmes de radar photographique. Le projet pilote a été très fructueux et a démontré qu'il fallait l'étendre à l'ensemble du territoire de la Ville.



« Ce que nous avons entendu »

Transport rural

- La partie 1 de la version provisoire du PDT ne tient pas suffisamment compte des difficultés du transport rural. Dans le Plan officiel, on fait observer que « [l]es difficultés actuelles du développement économique dans les villages et dans le secteur rural peuvent s'expliquer par... [entre autres] le manque de connectivité du point de vue de la technologie (Internet) et de la mobilité (transports en commun) ».
- Si les progrès accomplis dans la promotion du transport durable dans les zones sont vraisemblablement plus lents que dans les secteurs urbains et de banlieue, il faut faire état, dans le PDT, des besoins en mobilité durable dans les zones rurales.
- Dans l'amélioration des transports en commun dans les zones rurales, il faudrait tenir compte des options de transport en commun sur demande.
- Le PDT devrait au moins prévoir des lignes de conduite liées à la recherche de solutions de transport innovantes et abordables pour le secteur rural.
- Il sera important d'adopter différentes stratégies pour les collectivités urbaines et pour les collectivités rurales.
- Il faut revoir le réseau de transport par camion pour éviter que les circuits amènent les camions à traverser les villages ruraux.
- Il faudrait prévoir des accotements asphaltés sur les circuits empruntés par les cyclistes dans les zones rurales.



« Ce que nous avons entendu »

Déplacement des biens

- La partie 1 de la version provisoire du PDT devrait comprendre une description plus exacte du problème de camionnage dans le centre ville. Il faudrait caractériser le problème en fonction du volume de camions non locaux (qui ne s'arrêtent pas dans le centre ville) circulant entre l'autoroute 417 et le pont Macdonald Cartier.
- Il est absolument essentiel d'apporter une solution au problème de camionnage dans le centre ville. Une solution doit consister à prévoir une liaison appropriée et efficace entre l'autoroute 417 et les autoroutes 5 et 50 du Québec.
- Le texte actuel laisse entendre qu'un nouveau pont est la seule solution potentielle à apporter au problème de camionnage dans le centre ville. Un tunnel ou d'autres options devraient aussi continuer de faire l'objet du débat.
- Il se peut qu'on puisse accroître la diversité des trajets pour les déplacements interprovinciaux des camions, au lieu de tout faire transiter par le même circuit.
- Il faudrait se pencher sur les outils de tarification pour décourager les camionneurs de se déplacer dans le centre ville, en plus de prévoir un nouveau pont hors du périmètre de la Ville.
- La Ville devrait envisager de limiter les heures de livraison des camions lourds aux périodes hors des heures de pointe dans le centre ville et dans les autres secteurs dotés de zones de chargement sur rue.
- Sur tout le territoire de la municipalité, pour la conception des rayons de bordure de rue, la Ville devrait mener un effort de collecte des données pour savoir où les gros camions font actuellement des virages, en prévoyant la possibilité de se servir de ces données dans d'éventuels projets de conception.
- La Ville doit assurer avec rapidité et efficacité la livraison des biens et des services sans empiéter sur l'espace routier.
- Les camions et les fourgonnettes de livraison qui stationnent dans les bandes cyclables causent un problème important.
- La version provisoire de la politique sur les besoins en chargement hors rue pourrait causer des problèmes et accroître les coûts; il faudrait revoir la question.
- La Ville devrait éviter d'implanter des entrepôts et de réaliser des projets d'aménagement industriels comme le nouvel établissement d'Amazon hors de la zone urbaine dans les cas où il y a beaucoup d'immobiliers disponibles non loin de la Ville; les entrepôts et les complexes industriels éloignés de la zone urbaine ont pour effet d'accroître le kilométrage parcouru par les véhicules.



« Ce que nous avons entendu »

Gestion de la bordure de rue et stationnement

- Il est satisfaisant de constater que les politiques priorisent la modernisation de l'utilisation de l'espace en bordure de chaussée; nous devons repenser l'utilisation de cet espace public.
- Il faudrait décourager le stationnement sur le bord de la rue grâce à la tarification et en limitant l'offre afin d'encourager les modes de transport durables et de libérer l'espace en bordure de chaussée pour le consacrer à des vocations plus avantageuses, par exemple l'élargissement des trottoirs, les bandes cyclables séparées, les bancs publics et les terrasses.
- Il est très important, pour les entreprises locales, de prévoir des places de stationnement sur rue pratiques.
- Il ne devrait pas y avoir de places de stationnement sur rue dans les artères commerciales principales.
- Les études réalisées dans d'autres municipalités nous apprennent que les bandes cyclables sont avantageuses pour les entreprises. Peut-on convertir les places de stationnement sur rue pour d'autres modes de transport? Sinon, priorise-t-on effectivement les modes de transport durable?
- Le stationnement gratuit ne devrait pas exister dans les rues principales. Les prix du stationnement devraient être comparables au prix des déplacements en autobus et en train afin de promouvoir l'utilisation des transports en commun.
- La Ville devrait prévoir plus de places de stationnement accessibles désignées.
- Il faut garder les points de prise en charge et de dépose de Para Transpo.
- Il faudrait appliquer plus rigoureusement les interdictions de stationner et de s'immobiliser dans certaines zones.
- Les bandes de recharge des véhicules électriques devraient être aménagées dans les terrains de stationnement plutôt que sur le bord des rues, puisqu'elles constituent des infrastructures utilisées à plus long terme.



« Ce que nous avons entendu »

Partie 2 du PDT – Élaboration du Plan des infrastructures et évaluation de l'abordabilité

- La partie 2 du PDT devrait prioriser la réfection du tracé du chemin Greenbank et le prolongement du Transitway Sud Ouest. Il s'agit d'un projet décisif pour favoriser le développement; ce projet répondrait aussi aux inquiétudes sur la sécurité qui pèsent sur le tracé actuel du chemin Greenbank.
- Il faudrait enlever le couloir de transport d'Alta Vista dans le nouveau Plan officiel et dans le Plan directeur des transports.
- Il faudrait construire, à partir du chemin Conroy, le couloir de transport d'Alta Vista.
- Il faut mieux répondre aux besoins en transport en commun rapide dans le transect du cœur du centre ville et dans le transect du secteur urbain intérieur. Il s'agit des secteurs qui connaîtront la plus grande densification et qui sont caractérisés par des emprises exigües, ce qui rend encore plus difficile à mettre en œuvre les infrastructures de transport en commun rapide par autobus (TCRA) et même les dispositifs donnant la priorité aux transports en commun.
- La Ville devrait envisager d'aménager un réseau de transport en commun par train léger selon le « modèle du tramway » sur les rues du secteur urbain.
- La Ville devrait se pencher sur les moyens de mettre en œuvre les liaisons de transport en commun rapide sur ou sous la rue Bank (à partir de la station Parlement jusqu'à la Ligne 2 de l'O-Train), ainsi que la rue Rideau et le chemin de Montréal (à partir de la station Rideau jusqu'à la station Blair ou jusqu'à la station Montréal).
- La Ville devrait prioriser les couloirs de transport en commun du chemin Baseline et de l'avenue Carling, au lieu de prolonger le réseau du TLR jusqu'à Barrhaven et Kanata.
- La partie 2 du PDT devrait prévoir des cibles ambitieuses pour ce qui est de la part modale des déplacements à vélo.
- La Ville devrait envisager de tarifier la congestion ou de faire appel à d'autres outils de tarification de la conduite automobile, en plus de prévoir des droits de stationnement et des zones sans voitures.
- Le PDT devrait prévoir un financement supplémentaire pour le transport actif et les transports en commun. Il faudrait accélérer les projets de transport actif.
- Les infrastructures automobiles sont onéreuses financièrement. Il est essentiel de réduire la dépendance vis-à-vis des voitures pour rendre notre ville plus vivable et plus abordable.



« Ce que nous avons entendu »

- Le PDT devrait tenir compte de l'ensemble des coûts et des avantages, pour la société, de l'adoption de modes de transport durables (par exemple la résilience climatique, la réduction des frais d'entretien des routes et des frais de santé, ainsi que la baisse des dépenses des particuliers qui sont propriétaires de véhicules et qui s'en servent).
- Comment la Ville mettra-t elle en œuvre et financera t elle les politiques et les mesures de la partie 1 du PDT?
- La Ville devrait s'assurer que les politiques et les outils de tarification tiennent compte de l'ensemble des coûts de la croissance et de l'aménagement de la banlieue.
- On ne sait pas où et quand se produira le vrai débat de fond sur les projets. Il paraît très difficile de le faire dans le cadre de la partie 2 du PDT, en raison du vaste ensemble de projets potentiels et des délais limités. En attendant de nombreuses années, soit l'étape de l'évaluation environnementale (à laquelle participent la plupart des résidents), il est apparemment trop tard pour se demander si un projet est toujours justifié; je n'ai jamais vu une évaluation environnementale conclure qu'un projet routier n'était pas nécessaire.
- La Ville devrait se doter d'un plan concret sur les études, les données et les documents qui sont diffusés publiquement dans le cadre de l'analyse et de la consultation publique qui porteront sur la partie 2 du PDT. Le public doit avoir l'occasion d'exprimer des commentaires réfléchis sur la partie 2 du PDT.



« Ce que nous avons entendu »

Appendice B : Résultats des sondages

La phase 3 de la consultation prévoyait 15 questionnaires en ligne, destinés à accompagner les 15 fiches sur les faits saillants des politiques. Chaque questionnaire comportait une ou deux questions à choix multiple. Entre 224 et 494 résidents ont répondu à ces questionnaires; le tableau ci après fait état du nombre de répondants dans chaque sondage.

Thèmes des sondages	Nombre de répondants
Les quartiers du quart d'heure	494
Le transport actif	411
L'abordabilité et les infrastructures	280
Le dérèglement climatique	305
La gestion de l'espace en bordure de chaussée	304
Les technologies émergentes	278
La promotion du transport durable	304
L'équité	243
(Équité) Les quartiers prioritaires	318



« Ce que nous avons entendu »

Thèmes des sondages	Nombre de répondants
Le déplacement des biens	239
La pandémie	234
Le transport rural	224
La sécurité des routes et rues complètes	376
Les transects	247
Les transports en commun	352
Total des réponses à l'ensemble des sondages	4 609

Le lecteur trouvera dans cet appendice, sous chaque thème, les résultats de ces questions des sondages. Chaque questionnaire prévoyait aussi la question suivante, qui appelait à faire des commentaires : « Pourriez vous nous faire connaître votre avis sur les politiques de la version provisoire du Plan directeur des transports? ». Les commentaires exprimés pour répondre à cette question sont reproduits dans la synthèse des thèmes et des commentaires sur les politiques de l'appendice A.

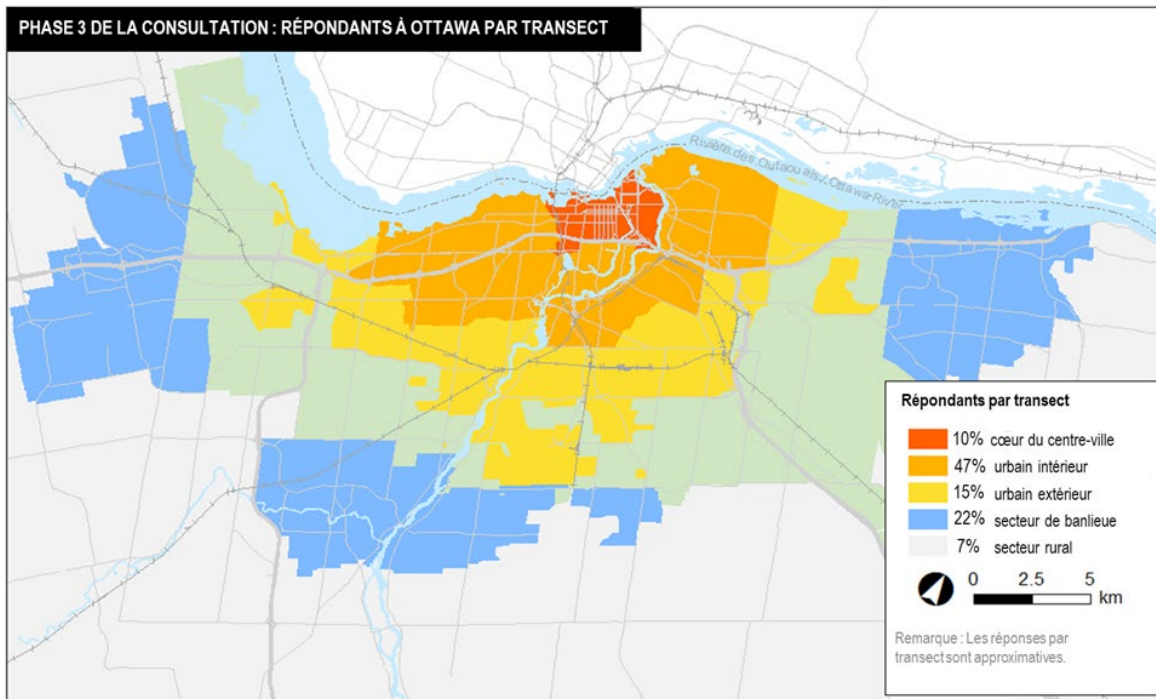
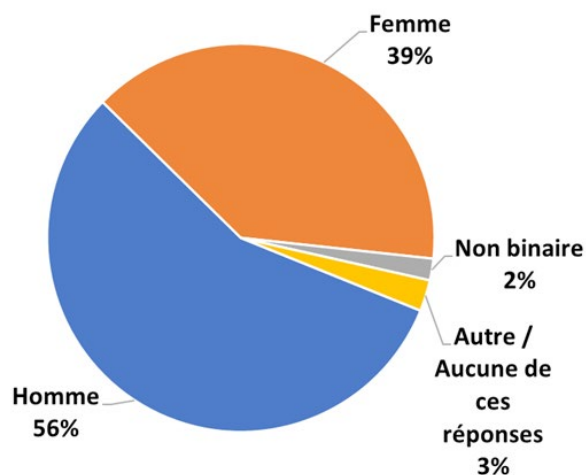


« Ce que nous avons entendu »

Dans les sondages, on demandait aussi aux répondants d'indiquer leur genre et leur code postal. Nous exposons ci après l'information regroupée sur les répondants à l'ensemble des sondages; 56 % des répondants se sont identifiés comme des hommes et 39 %, comme des femmes.

Dans les sondages, on demandait aux répondants d'indiquer leur code postal; afin de connaître les secteurs de la Ville qui ont participé à cette phase de la consultation sur le PDT. L'image ci après fait état des différentes autres réponses sur tout le territoire de la Ville. Des résidents de chaque transect ont participé à ces sondages. Leurs commentaires apportent un éclairage sur le point de vue des différents secteurs géographiques à propos des politiques proposées dans le PDT.

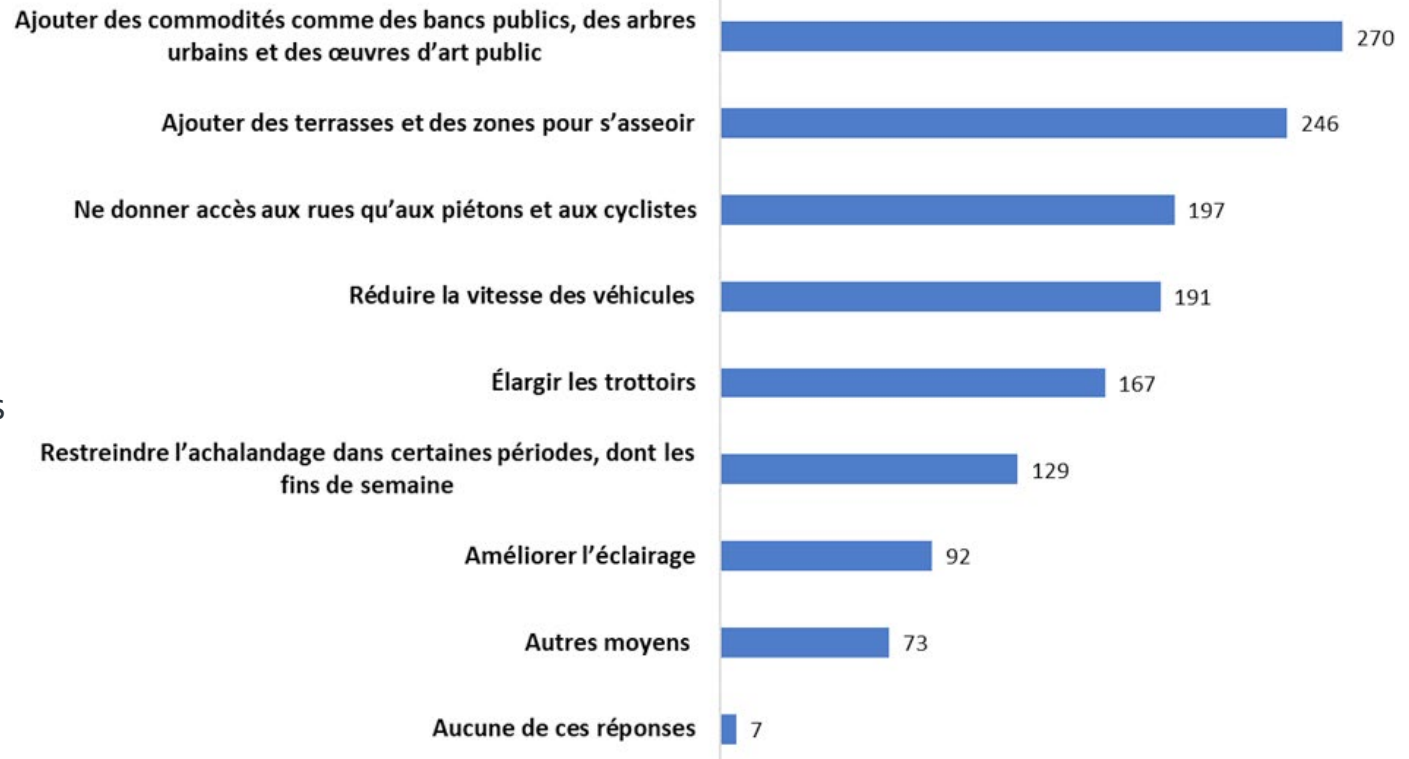
Comment vous identifiez-vous? (4 435 sélections)



« Ce que nous avons entendu »

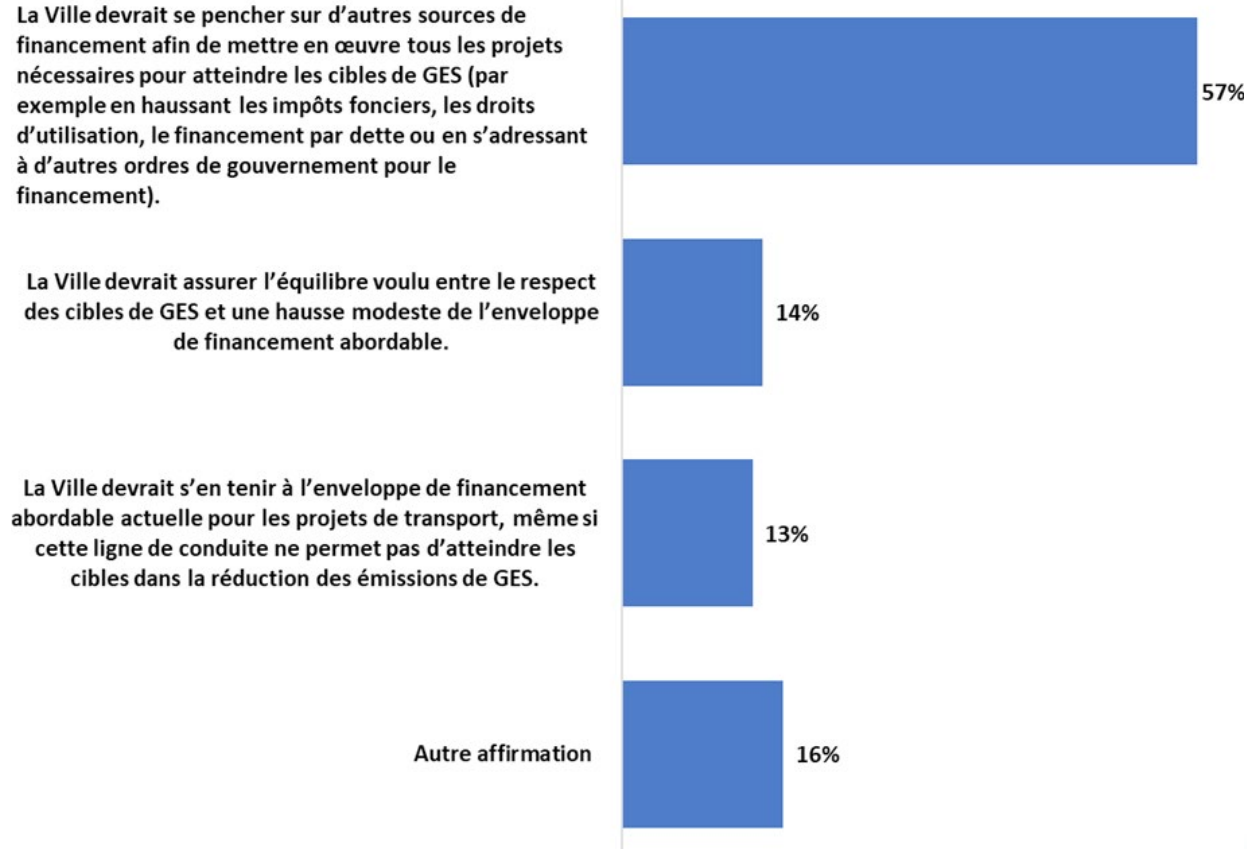
Quand on leur a demandé comment la Ville pouvait créer ou améliorer les rues « destinations », les répondants ont parlé de commodités comme les bancs publics, les arbres urbains et l'art public, qui sont les moyens les plus importants à leurs yeux, suivis des terrasses et des zones pour s'asseoir. Ils ont aussi couramment sélectionné la réservation de l'accès aux piétons et aux cyclistes, la réduction de la vitesse des véhicules et l'aménagement de trottoirs plus larges. Les résidents qui ont sélectionné les « autres moyens » ont fait toutes sortes de suggestions, par exemple les petits espaces verts, les salles de toilettes publiques, les restrictions dans le transport par camion et les moyens d'encourager l'aménagement d'un plus grand nombre d'entreprises et d'attractions.

Quels sont les moyens grâce auxquels la Ville peut créer des rues de « destination » dans votre quartier ou améliorer celles qui existent déjà pour en faire des lieux où l'on souhaite passer du temps ou rencontrer des amis, entre autres? Sélectionnez les trois moyens les plus importants à vos yeux. (494 répondants, 1372 sélections)



« Ce que nous avons entendu »

La Ville doit toujours donner une priorité absolue à l'abordabilité afin de continuer d'assurer les infrastructures et les services auxquels s'en remettent les résidents et les entreprises. Dans le même temps, on s'attend à ce qu'il soit nécessaire, pour atteindre les cibles dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de la Ville, d'investir davantage dans le transport durable, au-delà des niveaux de financement abordables actuels. Veuillez sélectionner l'affirmation avec laquelle vous êtes le plus d'accord. (280 répondants)



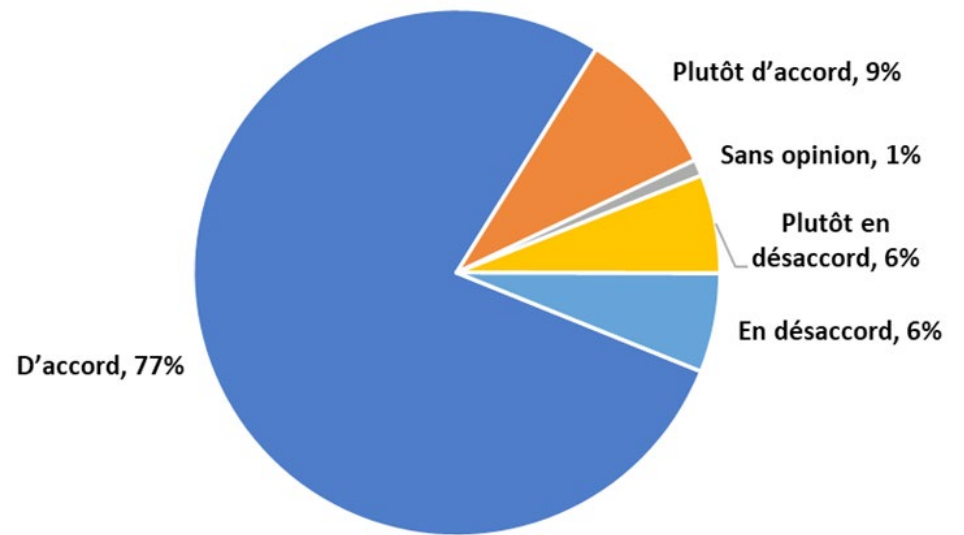
« Ce que nous avons entendu »

Les dérèglements climatiques

Dans la première question des sondages, on invitait les répondants à indiquer dans quelle mesure ils étaient d'accord ou non pour investir dans les infrastructures du transport durable et dans les efforts consacrés à minorer la construction de nouvelles routes dans le cadre de la réduction des émissions de GES. Plus des trois quarts des répondants étaient d'accord avec l'affirmation selon laquelle « [l]a Ville devrait investir dans les infrastructures qui appuient les modes de transport durable et minorent la construction de nouvelles routes, sauf dans les cas nécessaires pour donner accès aux nouvelles collectivités ». Dans la deuxième question des sondages, 70 % des répondants étaient d'accord pour dire que « le PDT devrait mettre l'accent sur l'adaptation aux dérèglements climatiques, en obligeant à mieux prioriser les arbres, l'ombre, la végétation et la gestion des eaux pluviales dans le cadre de la conception des rues complètes, même s'il s'agit de mettre en œuvre des projets moins nombreux à partir du financement disponible ».

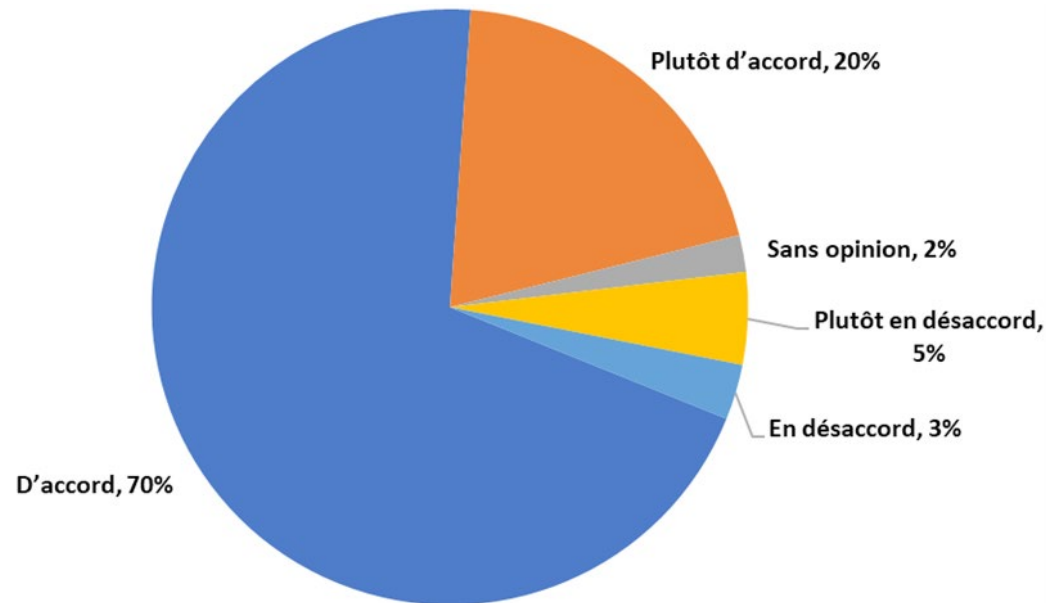
Le Conseil municipal a déclaré l'urgence climatique le 24 avril 2019 et a adopté des cibles ambitieuses pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Pour atteindre ces cibles, il faudra prévoir des virages dans la technologie des véhicules. Il faudra aussi faire basculer le comportement dans les déplacements afin d'adopter des modes de transport plus durable, dont les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun ou le covoiturage. Dites-nous dans quelle mesure vous êtes d'accord ou non avec l'affirmation suivante :

La Ville devrait investir dans les infrastructures qui appuient les modes de transport durable et minorent la construction de nouvelles routes, sauf dans les cas nécessaires pour donner accès aux nouvelles collectivités. (305 répondants)



« Ce que nous avons entendu »

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord pour dire que le PDT devrait mettre l'accent sur l'adaptation aux dérèglements climatiques, en obligeant à mieux prioriser les arbres, l'ombre, la végétation et la gestion des eaux pluviales dans le cadre de la conception des rues complètes, même s'il s'agit de mettre en œuvre des projets moins nombreux à partir du financement disponible? (305 répondants)

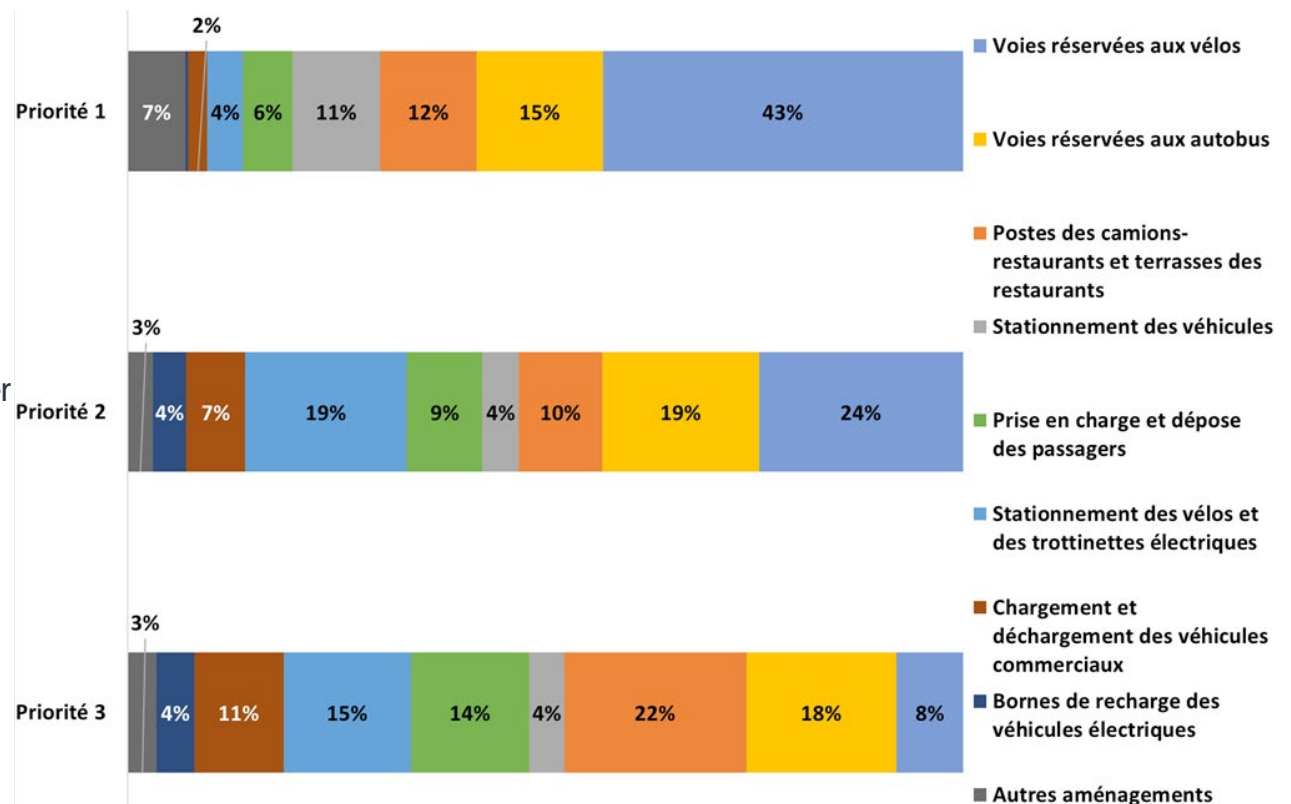


« Ce que nous avons entendu »

La gestion de l'espace en bordure de chaussée

Dans la question qui a porté sur ce thème, on invitait les répondants à classer, dans l'ordre de leur importance, neuf aménagements envisageables différents de l'espace en bordure de chaussée pour la rue principale commerciale la plus proche. Les bandes cyclables correspondaient à l'option la mieux cotée par le plus grand nombre de répondants. Les voies réservées aux autobus, les postes des camions restaurants et les terrasses des restaurants, ainsi que le stationnement des véhicules se sont respectivement classés aux deuxième, troisième et quatrième rangs des options les mieux cotées. Les répondants qui ont sélectionné les « autres aménagements » ont parlé de fonctions comme l'élargissement des trottoirs, les arbres et la verdure, les infrastructures cyclables physiquement séparées, ainsi que les arrêts d'autobus et les zones de stationnement et de dépose des personnes en situation de handicap. Les répondants ont aussi fait savoir que de nombreuses options ne s'excluent pas mutuellement et peuvent varier selon l'heure du jour ou la saison.

Le Plan directeur des transports constituera une structure-cadre pour la modernisation de la gestion de l'espace en bordure de chaussée sur le territoire de la Ville. En pensant à votre rue principale commerciale la plus proche (par exemple, la rue Bank, la rue Manotick Main ou l'avenue Marketplace), quels sont, parmi les aménagements suivants de l'espace en bordure de chaussée, ceux qui sont le plus importants? Classez-les dans l'ordre de leur importance. (304 répondants)

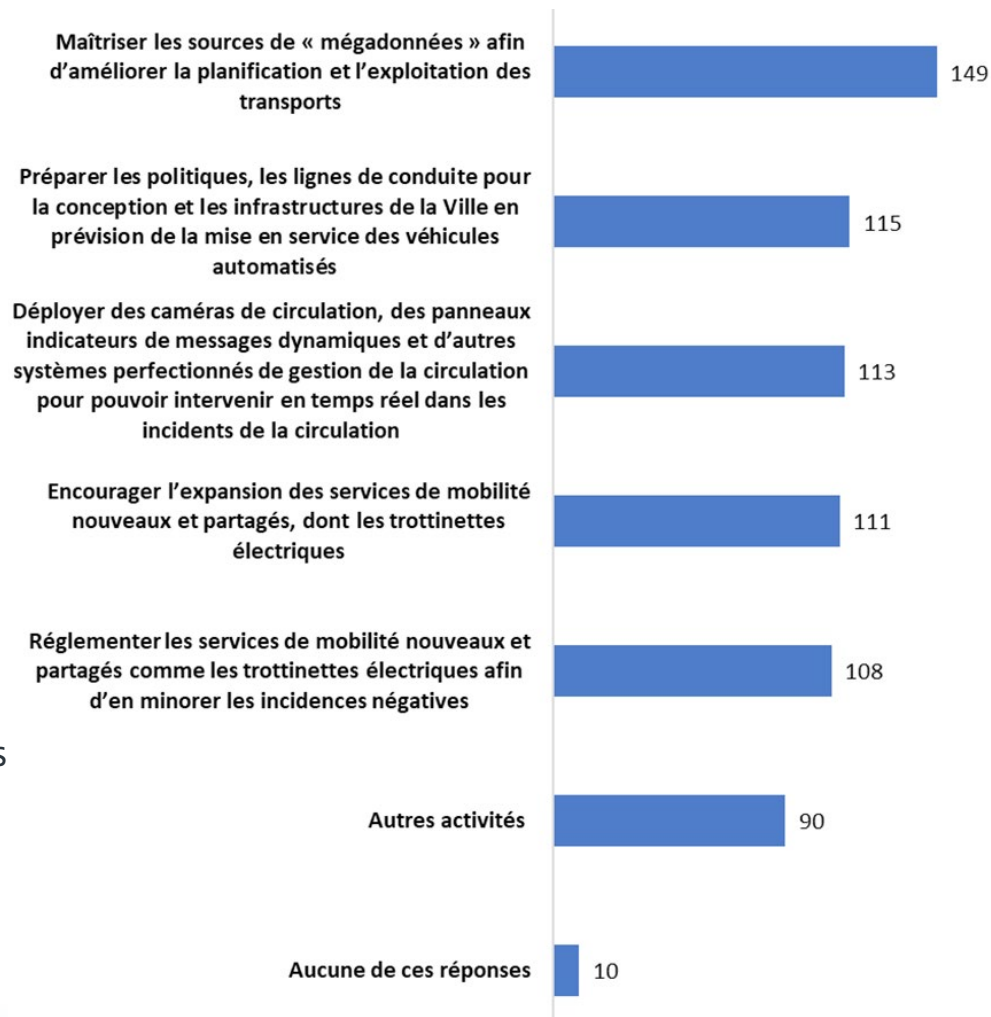


« Ce que nous avons entendu »

Les technologies émergentes

Dans la question qui a porté sur ce thème, on demandait aux participants de se prononcer sur les nouvelles technologies de transport que la Ville devrait prioriser, compte tenu de l'impact considérable attendu des nouvelles technologies sur les moyens de se déplacer à Ottawa. L'option la plus souvent sélectionnée consistait à maîtriser les sources de « mégadonnées » afin d'améliorer la planification et l'exploitation des transports. Les quatre autres options ont été sélectionnées par le même nombre de répondants. Les répondants qui ont sélectionné les « autres options » ont fait une série de suggestions pour que la Ville se penche entre autres sur les bornes de recharge des véhicules électriques, les outils et les applications mobiles pour la planification des déplacements multimodaux, l'optimisation des intersections et des feux de circulation « intelligents », la tarification pour la circulation pendant les périodes de congestion ou pour la circulation dans certains cordons, les transports en commun sur demande, le service Wi Fi gratuit dans les transports en commun et des améliorations à apporter à l'information en temps réel sur les transports en commun.

Les nouvelles technologies des transports ont une incidence considérable sur les déplacements à Ottawa. Veuillez sélectionner, parmi les activités suivantes, les trois premières activités que la Ville devrait prioriser à votre avis. (278 réponses, 696 sélections)



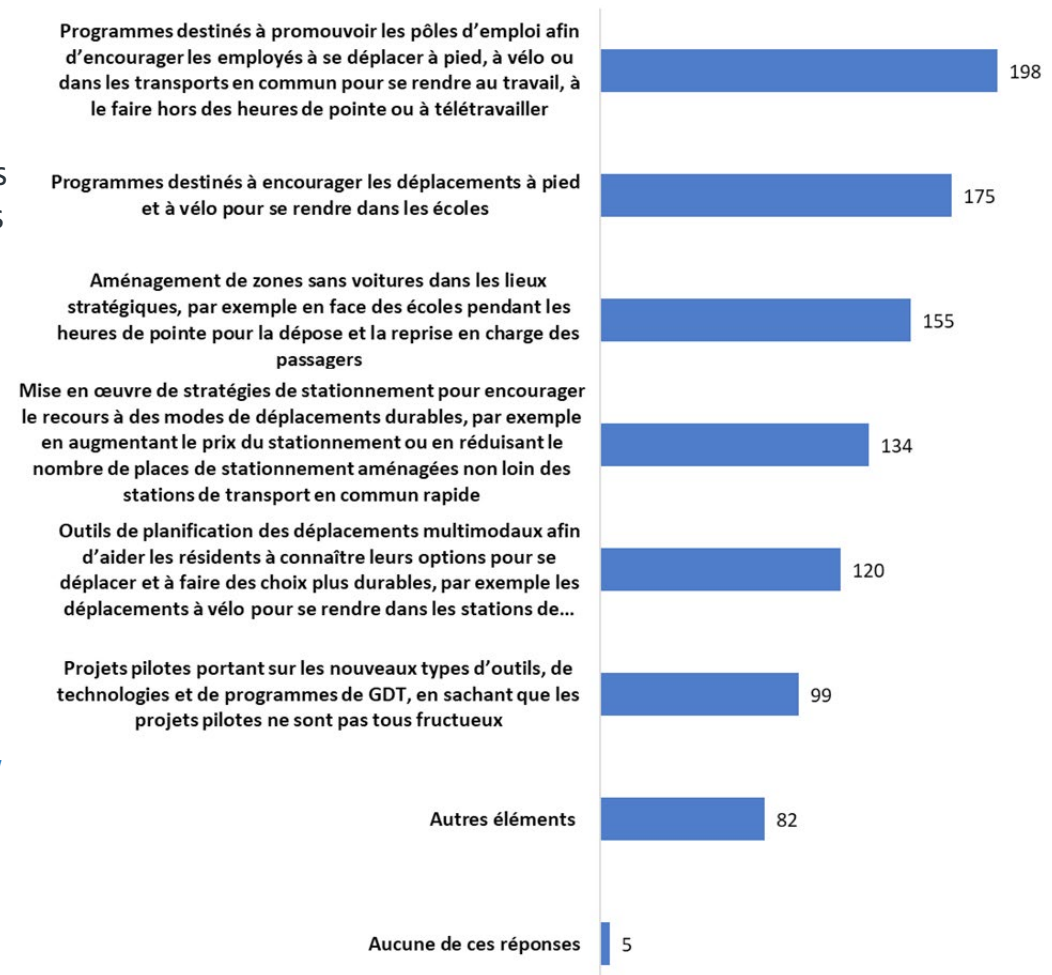
« Ce que nous avons entendu »

Les mesures prises pour encourager les modes de transport durable

Dans la question qui a porté sur ce thème, on demandait aux répondants de se prononcer sur les politiques, les programmes, les produits, les services et les incitatifs qui devraient constituer des priorités dans le cadre des travaux de la Ville dans la gestion de la demande de transport. Les programmes destinés à promouvoir les pôles d'emploi ont été sélectionnés par le plus grand nombre de répondants; venaient ensuite les programmes destinés à encourager les déplacements à pied et à vélo pour se rendre dans les écoles et les zones sans voitures dans les lieux stratégiques.

Les répondants qui ont sélectionné les « autres options » ont suggéré différentes priorités, dont la fiabilité des transports en commun, les améliorations à apporter aux transports en commun, l'autopartage, l'information sur les déplacements à vélo, les infrastructures de recharge des véhicules électriques, les parcs-o-bus, les infrastructures cyclables séparées, les zones dans lesquelles les émissions polluantes sont faibles, la tarification de la congestion, l'information des automobilistes et les stratégies liées à l'offre et à la gestion du stationnement.

La gestion de la demande de transport (GDT) est constituée des politiques, des programmes, des produits, des services et des incitatifs destinés à encourager le recours à des modes durables de transport et à réduire la demande de déplacements en voiture à un seul occupant, surtout dans les périodes de pointe. Parmi les éléments suivants, quels sont ceux qui, à votre avis, devraient être prioritaires dans le cadre de la GDT de la Ville? (304 répondants, 968 sélections)



« Ce que nous avons entendu »

Dans la question qui a porté sur ce thème, on invitait les répondants à donner leur avis sur les moyens que la Ville devrait prioriser pour s'assurer que tous ont l'occasion d'avoir accès à des emplois, à la formation, aux boutiques et aux services. La conception des rues pour tous les groupes d'âge et pour tous les niveaux d'aptitude physique a été l'option sélectionnée par le plus grand nombre de répondants; venaient ensuite les mesures prises pour s'assurer qu'on offre des logements abordables non loin des stations de transport en commun rapide et des circuits d'autobus fréquemment servis. Les répondants qui ont sélectionné les « autres options » ont parlé de stratégies qui consistent entre autres à offrir les transports en commun gratuits, à prévoir des toilettes publiques, à améliorer la qualité et la largeur des trottoirs, à mieux déneiger la voie publique et à apporter des changements au zonage afin de promouvoir la densification non loin des commodités.

Sélectionnez les trois premiers secteurs d'activité que la Ville devrait prioriser, à votre avis, pour s'assurer que chacun a des occasions d'avoir accès aux services essentiels comme l'emploi, la formation, les boutiques et les services. (243 répondants, 673 sélections)

L'équité

Concevoir des rues pour tous les groupes d'âge et pour tous les niveaux d'aptitude physique, en adoptant entre autres les principes de la conception universelle et en séparant les piétons et les cyclistes d'une part et, d'autre part, les automobilistes

S'assurer qu'il y a des logements abordables non loin des stations de transport en commun rapide et des circuits d'autobus fréquemment servis

Accroître les investissements liés au transport, par exemple les nouveaux trottoirs dans les quartiers regroupant de fortes concentrations de résidents...

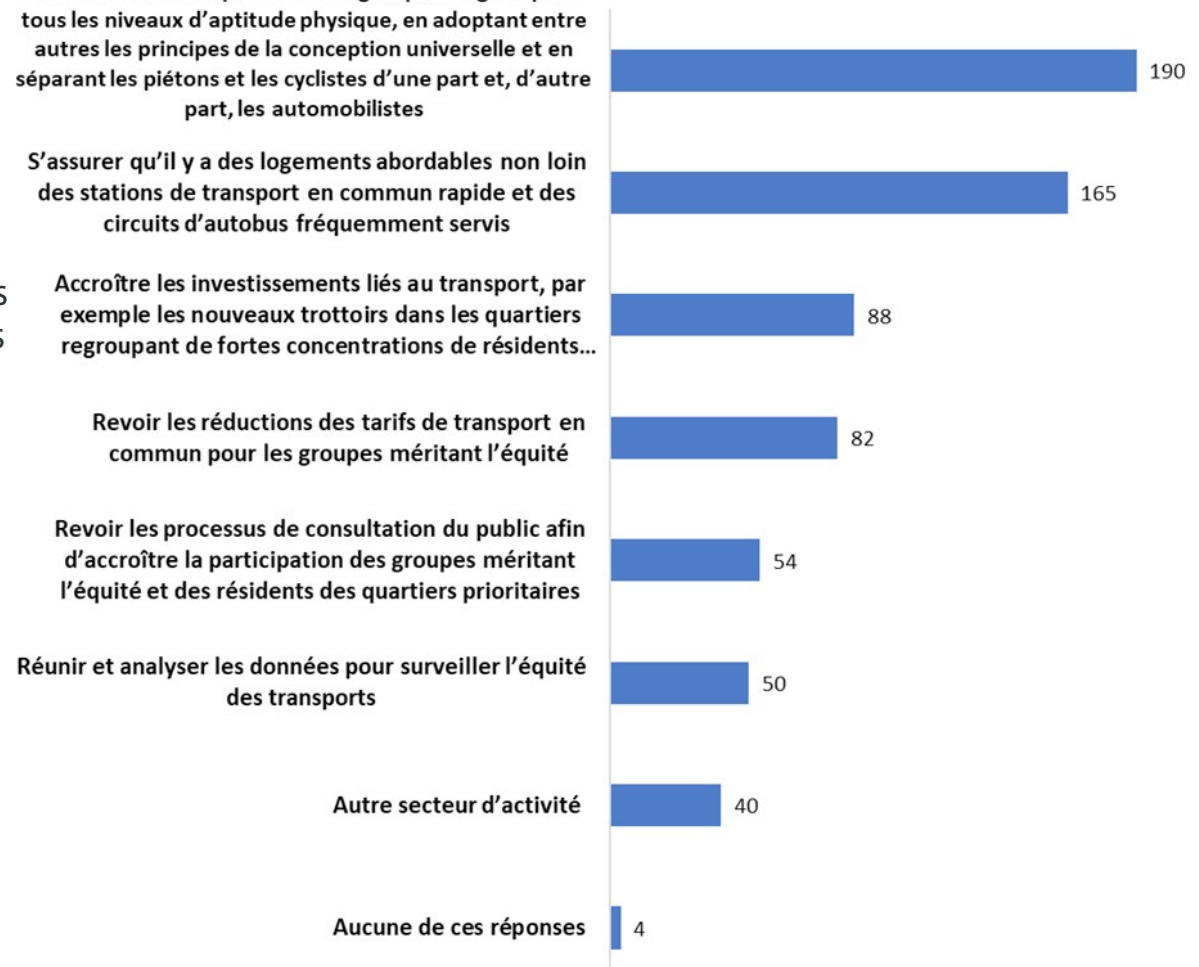
Revoir les réductions des tarifs de transport en commun pour les groupes méritant l'équité

Revoir les processus de consultation du public afin d'accroître la participation des groupes méritant l'équité et des résidents des quartiers prioritaires

Réunir et analyser les données pour surveiller l'équité des transports

Autre secteur d'activité

Aucune de ces réponses

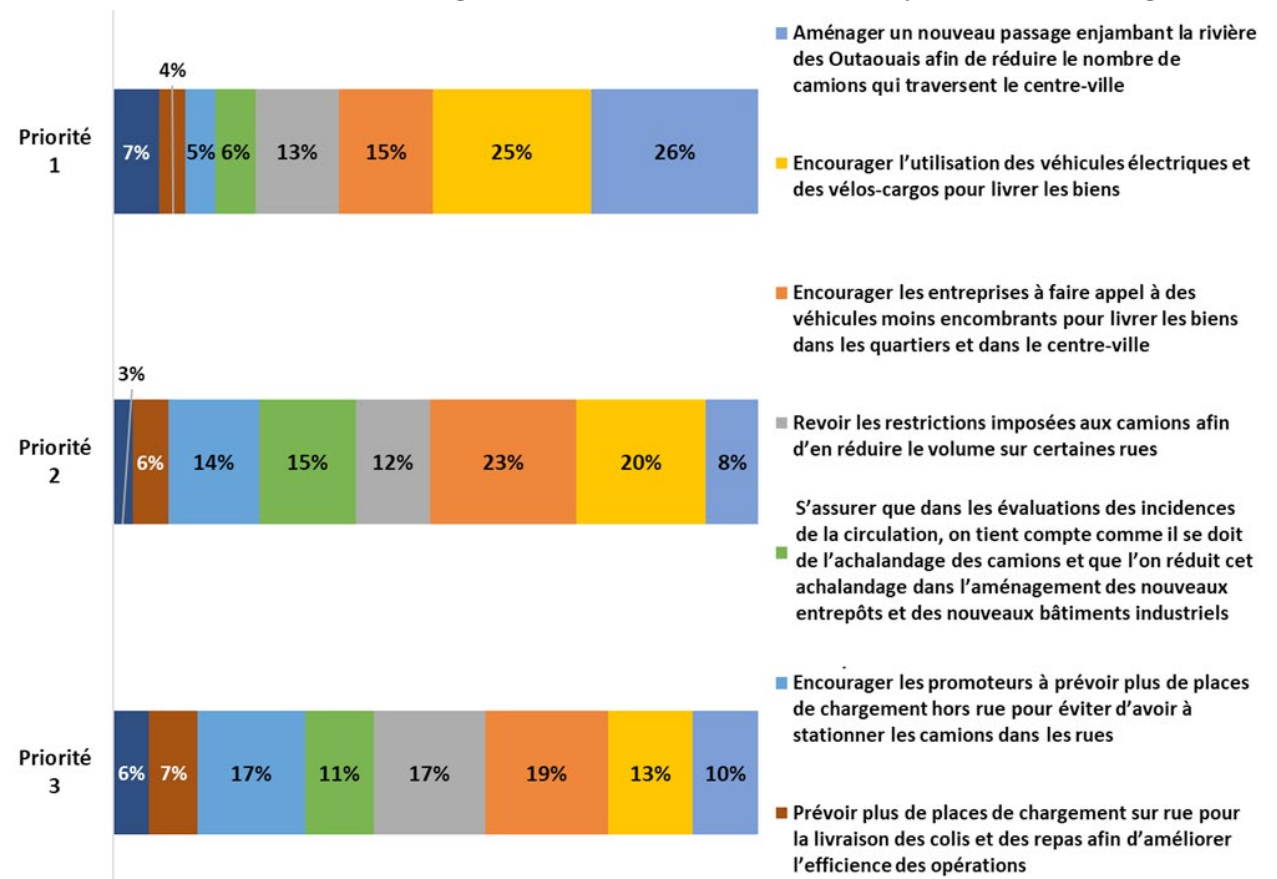


« Ce que nous avons entendu »

Le déplacement des biens

Sous ce thème, on demandait aux répondants de classer les mesures que la Ville pourrait adopter afin d'améliorer le déplacement des biens et de réduire l'impact des camions sur les quartiers de la Ville. Les deux mesures les mieux cotées consistaient à aménager un nouveau passage enjambant la rivière des Outaouais afin de réduire le nombre de camions qui traversent le centre ville et à encourager l'utilisation des véhicules électriques et les vélos cargos pour livrer les biens. La troisième priorité consistait à encourager les entreprises à faire appel à des véhicules moins encombrants pour livrer les biens dans les quartiers et dans le centre ville. Les répondants qui ont sélectionné les « autres mesures » ont fait état de mesures qui consistent par exemple à réduire l'achalandage des camions dans les villages ruraux, à bâtir une rocade extérieure pour interdire les camions sur l'autoroute 417, à limiter les heures de livraison aux périodes hors des heures de pointe ou à la soirée dans certains secteurs, à construire un tunnel pour les camions, à créer des zones de chargement pour les activités commerciales dans les rues principales et à mieux faire appliquer les règlements municipaux existants sur les circuits de camionnage.

Quelles sont, à votre avis, les mesures prioritaires que la Ville devrait adopter afin d'améliorer le déplacement des biens sur le territoire de la Ville et de réduire les répercussions des camions sur ses quartiers? Veuillez les classer dans l'ordre des priorités. (239 répondants)

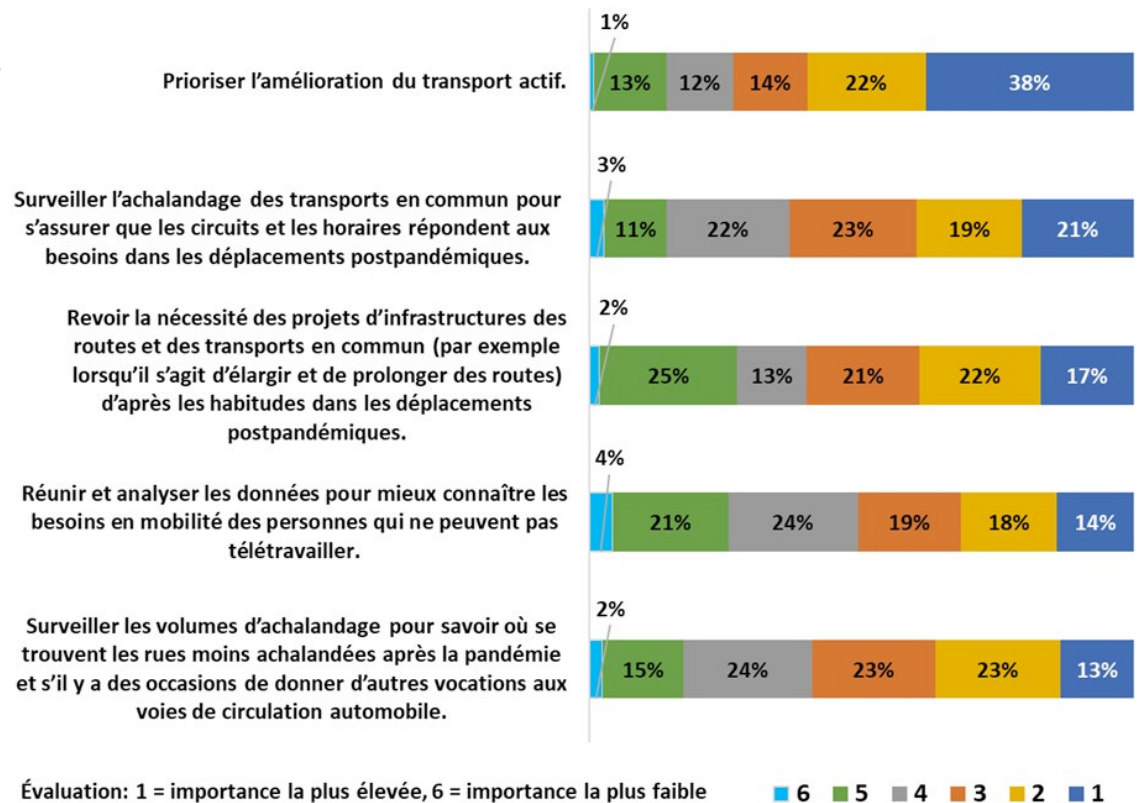


« Ce que nous avons entendu »

La pandémie

Dans cette question des sondages, on demandait aux répondants de noter l'importance des mesures que la Ville pourrait prioriser, à l'heure où Ottawa sort de la pandémie. La mesure la mieux cotée consistait à améliorer le transport actif; venait ensuite la surveillance de l'achalandage des transports en commun pour veiller à ce que les circuits et les horaires répondent aux besoins dans les déplacements postpandémiques. Les répondants étaient aussi favorables aux trois autres mesures qui consistaient à revoir la nécessité des projets d'infrastructures du PDT, à surveiller les volumes d'achalandage pour connaître les occasions de donner d'autres vocations aux voies de circulation automobile et à réunir des données pour mieux connaître les besoins en mobilité des personnes qui ne peuvent pas télétravailler. Environ la moitié des répondants ont fait savoir que chacune de ces trois options était importante (en leur attribuant des cotes de 1, 2 ou 3). Les répondants qui ont sélectionné les « autres mesures » ont parlé d'activités qui consistaient à revoir les options pour le microtransport en commun et le transport en commun sur demande, à reconstituer l'achalandage des transports en commun grâce aux améliorations à apporter au service et en réduisant les coûts, en repensant les rues pour ralentir les vitesses de déplacement, en encourageant l'autopartage, en annulant les projets d'élargissement des routes, en réparant les rues existantes, les bordures de chaussée et les trottoirs et en assurant l'entretien du réseau routier pour s'assurer que les personnes âgées et les autres résidents puissent toujours conduire une voiture.

À l'heure où la Ville sort de la pandémie, à quoi devrait-elle consacrer ses efforts? Notez l'importance de chacune des mesures suivantes. (234 répondants)

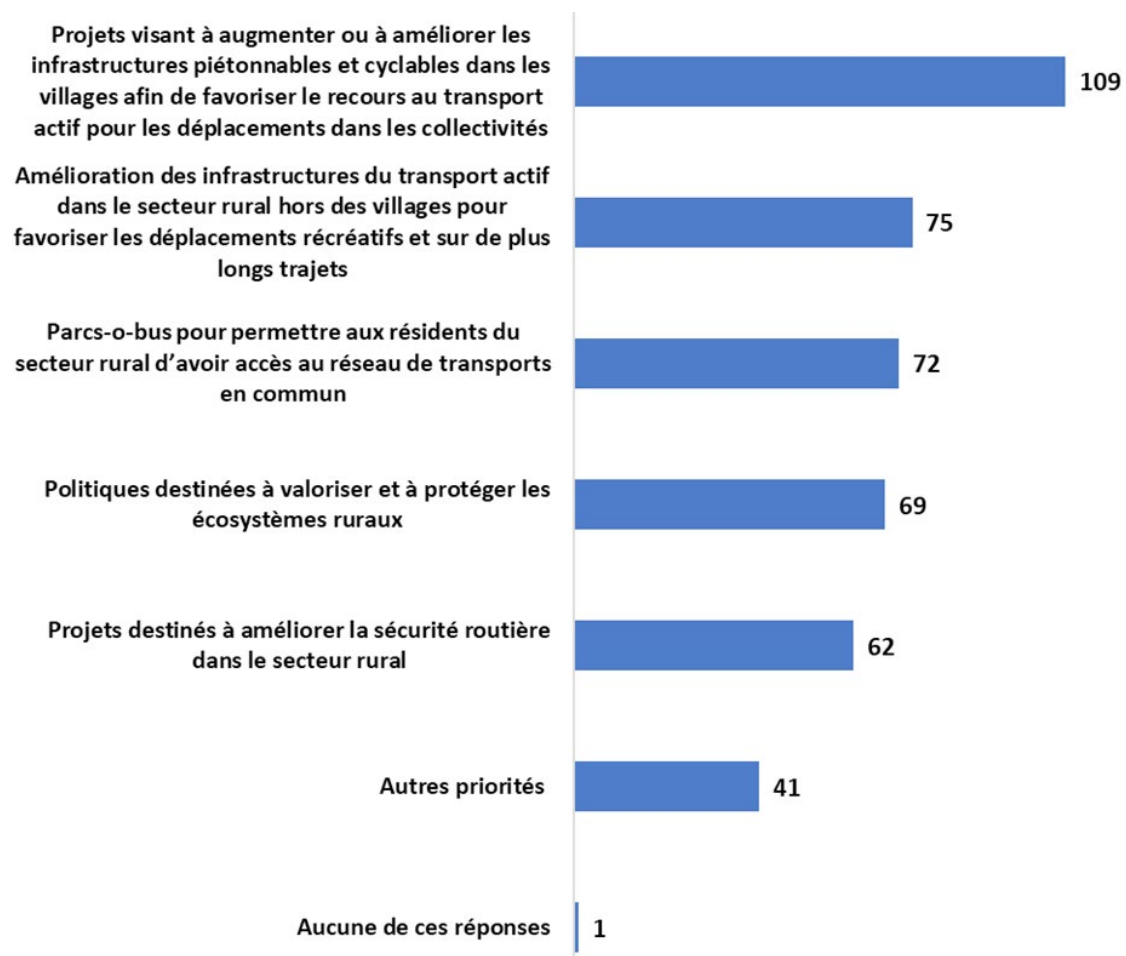


« Ce que nous avons entendu »

Le transport rural

Dans cette question des sondages, on invitait les répondants à faire état des mesures que la Ville devrait prioriser pour améliorer le transport rural. La mesure la plus souvent sélectionnée consistait à augmenter ou à améliorer les infrastructures piétonnables et cyclables dans les villages afin de favoriser le recours au transport actif ou les déplacements dans les collectivités. Les répondants ont été à peu près aussi favorables aux quatre autres options. De nombreux répondants qui ont sélectionné les « autres priorités » ont fait savoir qu'il fallait réduire le nombre de camions qui traversent les villages ruraux en révisant le réseau des circuits de camionnage. Ils ont fait d'autres suggestions, notamment aménager des accotements asphaltés dans les routes rurales, améliorer les liaisons de transport en commun entre les villages et le secteur urbain, investir dans les options de transport en commun comme le transport en commun sur demande afin de permettre aux résidents du secteur rural d'avoir accès au réseau de transports en commun, ajouter des carrefours ou des terre pleins dans les routes rurales, installer des bornes de recharge pour les véhicules électriques, se pencher sur la possibilité de construire un réseau de train de banlieue et construire ou améliorer les sentiers récréatifs.

Quelles devraient être, à votre avis, les priorités de la Ville dans l'amélioration du transport rural? Veuillez sélectionner au plus deux priorités. (224 répondants, 429 sélections)

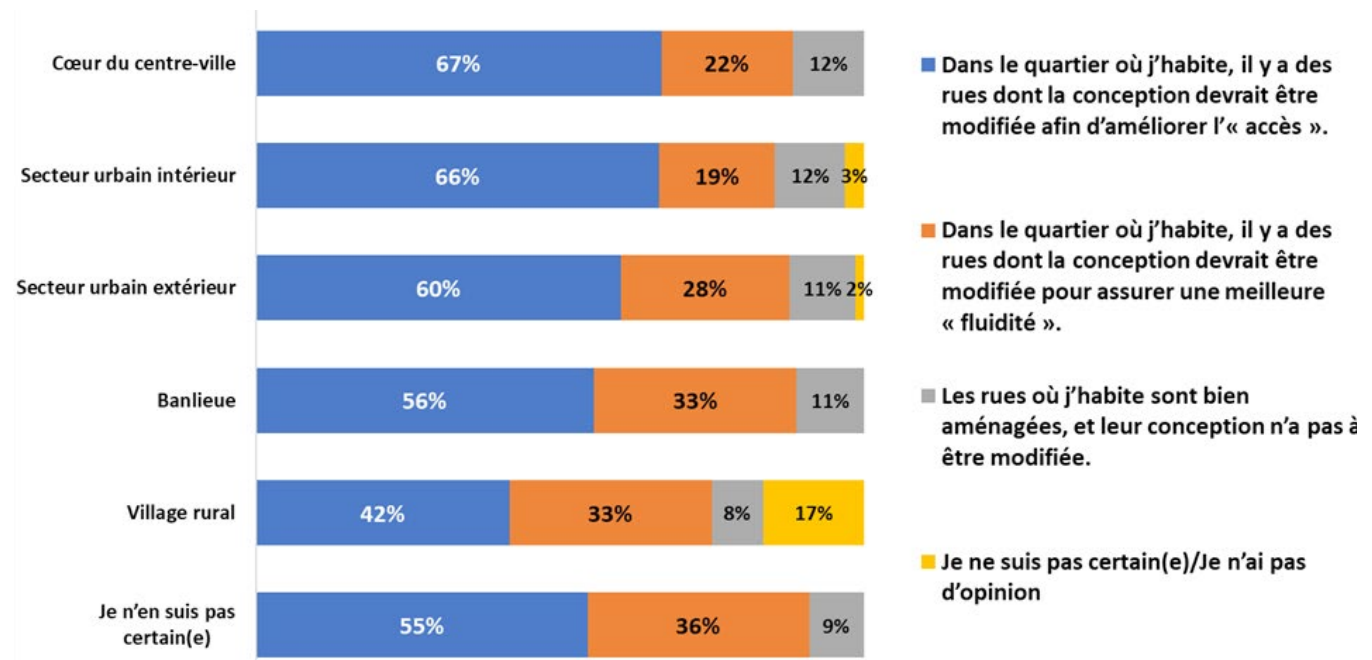


« Ce que nous avons entendu »

Les transects

Dans ce thème, on demandait aux répondants d'indiquer le transect dans lequel ils habitent et de sélectionner le type de changement à apporter à la conception des rues (le cas échéant) et qui serait avantageux pour les rues de leur secteur. Dans tous les transects sauf le transect du secteur rural, plus de la moitié des résidents ont fait savoir qu'il y a des rues dont la conception devrait être modifiée afin d'améliorer l'« accès ». C'est dans le transect du secteur urbain du centre ville et dans le transect du secteur urbain intérieur que la volonté d'améliorer l'« accès » était la plus forte, soit les deux tiers des réponses. Dans le transect du secteur urbain extérieur et dans le transect du secteur de banlieue, environ le tiers des résidents ont fait savoir qu'il y a des rues dont la conception devrait être modifiée pour assurer une meilleure « fluidité ». C'est dans le transect du secteur rural que les répondants ont été les moins nombreux : un peu moins de la moitié des répondants ont fait savoir qu'il fallait modifier la conception des rues pour améliorer l'« accès », alors que le tiers des répondants a fait savoir qu'il fallait améliorer la « fluidité ».

La Ville est en train d'adopter le concept des rues d'« accès » et de « fluidité » afin d'éclairer la conception des routes. Les rues d'« accès » sont destinées à avoir des liens étroits avec les aménagements fonciers environnants, en réduisant la vitesse des véhicules, en insistant moins sur le transit des véhicules et en augmentant la fréquence des passages pour piétons. Les rues de « fluidité » visent à permettre de se déplacer entre deux secteurs de la Ville dans un délai minimal. Quelles sont, parmi les affirmations suivantes, celles avec lesquelles vous êtes d'accord? (247 répondants)

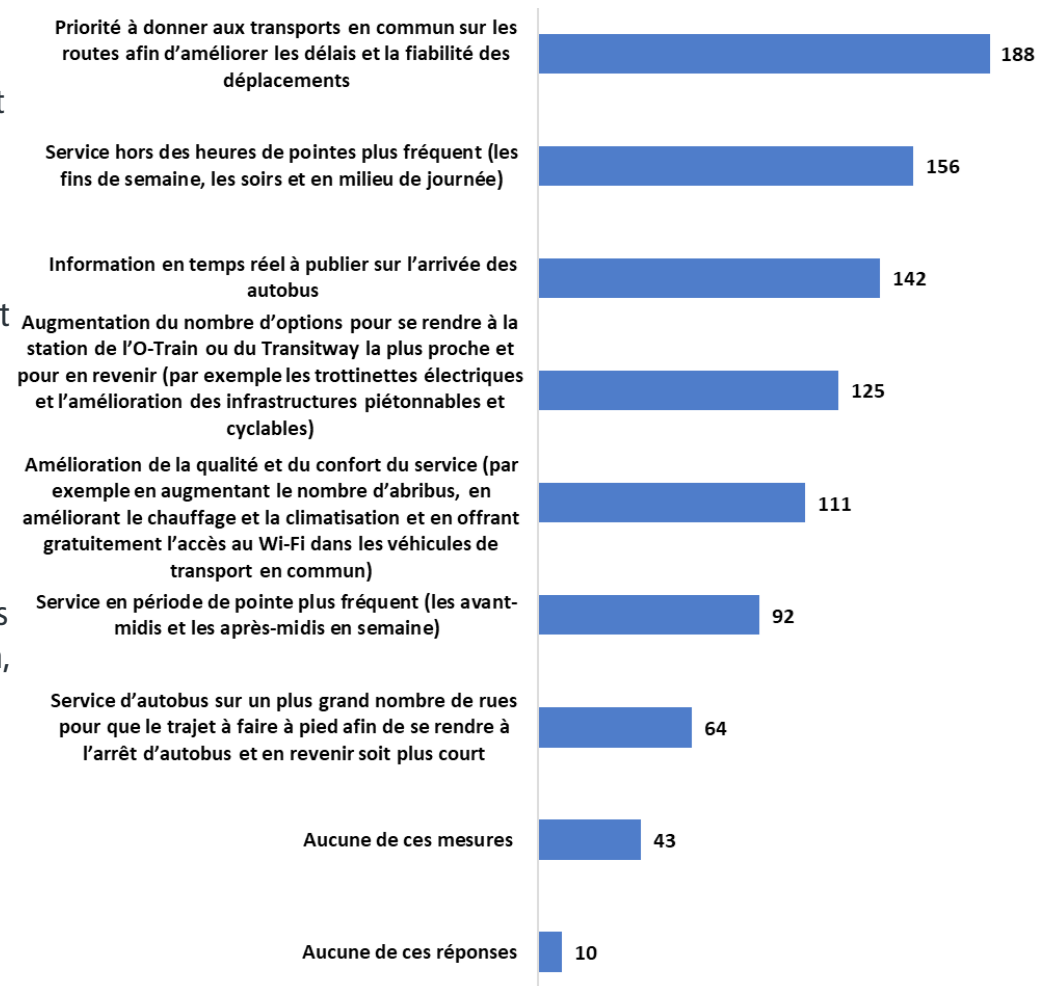


« Ce que nous avons entendu »

Les transports en commun

Dans la première question qui a porté sur ce thème, on invitait les répondants à donner leur avis sur les mesures qui les encourageraient à prendre plus souvent les transports en commun. L'option la plus souvent sélectionnée consistait à donner la priorité aux transports en commun sur les routes afin d'améliorer les délais et la fiabilité des déplacements. Le service en période de pointe plus fréquent et l'information en temps réel sur l'arrivée des autobus ont été respectivement les mesures sélectionnées au deuxième et au troisième rangs. Les répondants qui ont sélectionné les « autres mesures » ont parlé d'activités qui consistaient entre autres à réduire le prix des passages dans les transports en commun, à assurer un service plus fréquent en période de pointe, à accroître la fréquence du service tout au long de la journée, à améliorer les circuits pour les déplacements entre les banlieues, à optimiser les circuits pour les déplacements entre deux secteurs urbains extérieurs, à aménager des carrefours de transport en commun dans les zones rurales à l'extérieur des villages, à offrir gratuitement les transports en commun, à prévoir des toilettes publiques, à simplifier les circuits et à écourter les distances à parcourir à pied.

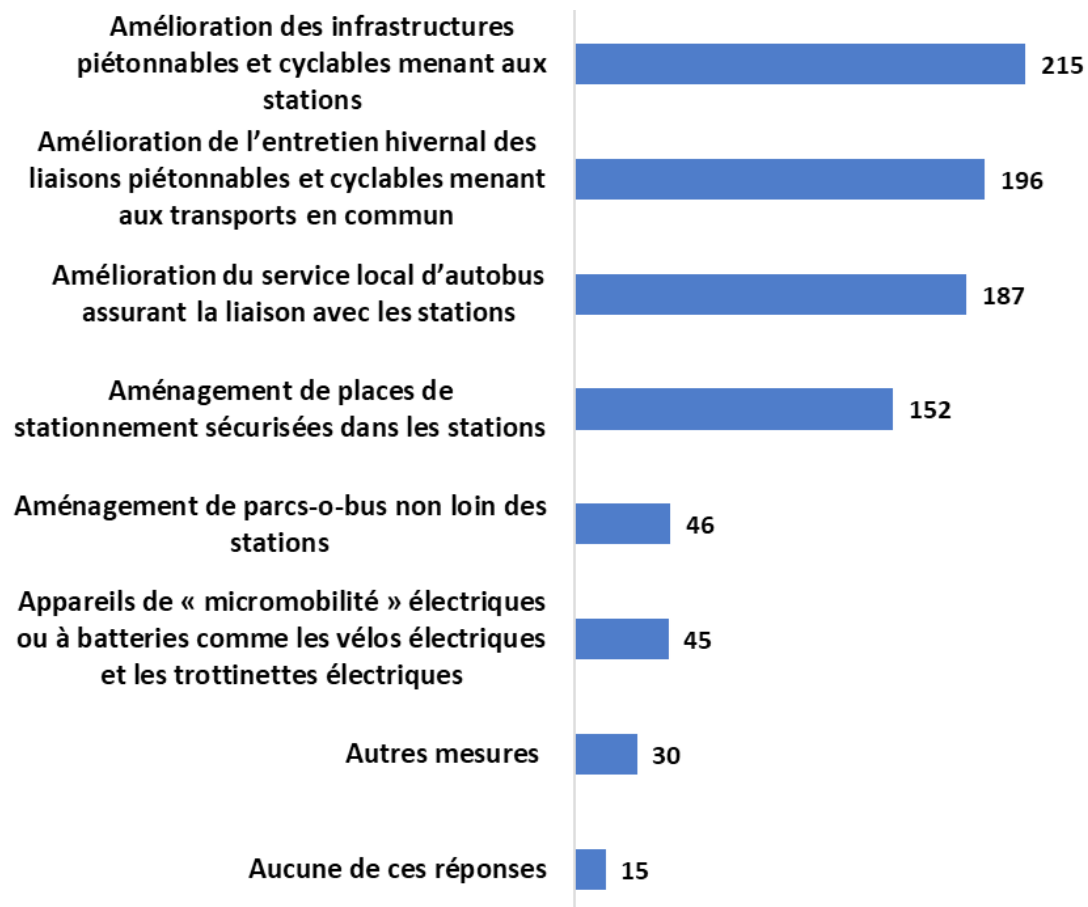
Les moyens d'améliorer les services de transports en commun sont nombreux. Quelles sont, parmi les mesures suivantes, celles qui vous encourageraient à prendre plus souvent les transports en commun? Veuillez en sélectionner au plus trois. (352 répondants, 831 sélections)



« Ce que nous avons entendu »

Dans la deuxième question qui a porté sur ce thème, on invitait les répondants à exprimer leur avis sur les mesures qui leur permettraient d'avoir plus facilement accès au réseau de transport en commun rapide de la Ville. La mesure la plus souvent sélectionnée consistait à améliorer les infrastructures piétonnables et cyclables menant aux stations; venaient ensuite l'amélioration de l'entretien hivernal des infrastructures piétonnables et cyclables menant aux stations et l'amélioration de la liaison du service local d'autobus avec les stations. Les répondants qui ont sélectionné les « autres mesures » ont parlé d'activités qui consistaient par exemple à accroître les fréquences du service, à améliorer la protection contre les intempéries aux arrêts d'autobus et aux stations, à offrir le vélopartage dans les stations de transport en commun, dans les carrefours de transport en commun rapide et à l'extérieur des villages, à réduire le prix des passages, à prévoir des toilettes publiques et à agrandir la superficie des parcs-o-bus.

Lesquelles, parmi les mesures suivantes, vous permettraient plus facilement d'avoir accès au réseau du Transitway et de l'O-Train? Veuillez en sélectionner au plus trois.
(352 répondants, 886 sélections)



« Ce que nous avons entendu »

La sécurité des routes et les rues complètes

Sous ce thème, on invitait les répondants à se prononcer sur les mesures qu'il faudrait prioriser dans le cadre des travaux consacrés par la Ville à la sécurité des routes et aux rues complètes. La mesure la plus souvent sélectionnée consistait à aménager de nouvelles infrastructures piétonnables et cyclables pour séparer les usagers vulnérables et les automobilistes. La mesure la plus souvent sélectionnée ensuite consistait à reconstruire les intersections afin d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes. Réduire la vitesse des véhicules sur les rues résidentielles et abaisser la vitesse des véhicules dans les rues principales catégorisées parmi les rues d'accès s'inscrivaient respectivement au troisième et au quatrième rangs et ont été sélectionnées beaucoup moins souvent que les deux premières mesures. Les répondants qui ont sélectionné les « autres mesures » ont parlé de différentes activités, dont la réfection du revêtement des rues et des trottoirs, l'aménagement de dispositifs de modération de la circulation, la réalisation de nouveaux carrefours giratoires, l'aménagement de circuits parallèles plutôt que de grandes artères pour les couloirs cyclables, la réduction du nombre de places de stationnement sur rue, l'adoption d'un plus grand nombre de restrictions dans les déplacements (par exemple les impasses) pour les véhicules, la réduction des retards dans les déplacements des piétons aux carrefours à feux, l'élimination du « retour au feu rouge » aux feux de circulation, les efforts supplémentaires d'application du Code de la route et l'information complémentaire à donner aux cyclistes. Les répondants ont aussi suggéré de limiter la densification afin de réduire le volume de l'achalandage, de maintenir la vitesse des véhicules au lieu de la réduire, d'ajouter des voies de virage réservées pour les véhicules et d'investir davantage dans la qualité du revêtement de la chaussée.

Parmi les activités suivantes, lesquelles devraient être prioritaires, à votre avis, dans le cadre des travaux de la Ville pour la sécurité des routes et les rues complètes? Veuillez en sélectionner au plus trois. (376 répondants, 1 025 sélections)

