

Objet : Plan directeur des transports – partie 1

Dossier : ACS2023-PRE-TP-0001

Rapport au Comité des transports

le 17 avril 2023

et au Conseil municipal le 26 avril 2023

**Soumis le 4 avril 2023 par Vivi Chi, directrice, Planification des transports,
Direction générale de la planification, de l'immobilier et du développement
économique**

**Personne-ressource : Jennifer Armstrong, gestionnaire de programme, Direction
des réseaux et de la politique de transport, Direction générale de la planification,
de l'immobilier et du développement économique**

613-580-2424, poste 22899; jenniferm.armstrong@ottawa.ca

Quartier : À l'échelle de la ville

Subject: Transportation Master Plan – Part 1

File Number: ACS2023-PRE-TP-0001

Report to Transportation Committee on 17 April 2023

and Council 26 April 2023

**Submitted on April 4, 2023 by Vivi Chi, Director, Transportation Planning,
Planning Real Estate and Economic Development Department**

**Contact Person: Jennifer Armstrong, Program Manager, Transportation Policy &
Networks, Planning Real Estate and Economic Development Department**

613-580-2424 x22899, jenniferm.armstrong@ottawa.ca

Ward: Citywide

RECOMMANDATION(S) DU RAPPORT

Que le Comité des transports recommande au Conseil municipal :

- 1. d'approuver les politiques du Plan directeur des transports reproduites dans la pièce 1 et décrites dans ce rapport;**
- 2. de demander au personnel de la Ville d'appliquer les actions indiquées dans la pièce 1 en faisant appel aux mécanismes décrits dans ce rapport;**
- 3. d'approuver les projets du transport actif définis dans la pièce 3;**
- 4. d'approuver l'application des structures-cadres de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers décrites dans la pièce 4 pour la priorisation des projets du Plan des infrastructures du Plan directeur des transports;**
- 5. d'approuver la mise à jour du réseau rural du transport actif et du réseau des parcours cyclables transurbain selon les modalités reproduites dans la pièce 5.**

REPORT RECOMMENDATION(S)

That the Transportation Committee recommend Council:

- 1. Approve the Transportation Master Plan Policies as attached in Document 1 and as described in this report;**
- 2. Direct staff to advance the actions identified in Document 1 through the mechanisms described in this report;**
- 3. Approve the Active Transportation Projects as identified in Document 3;**
- 4. Approve the use of the Transit and Road Project Prioritization Frameworks described in Document 4 for prioritization of projects in the Transportation Master Plan Capital Infrastructure Plan;**
- 5. Approve the Updated Rural Active Transportation Network and Cross-Town Bikeways Network as attached in Document 5.**

RÉSUMÉ

Hypothèse et analyse

L'objectif de ce rapport consiste à présenter pour approbation, au Comité des transports et au Conseil municipal, la partie 1 de la mise à jour du Plan directeur des transports (PDT). La partie 1 du PDT comprend les politiques du PDT, ainsi que les structures-cadres de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers qui seront appliquées dans la deuxième partie du PDT (élaboration du Plan des infrastructures et priorisation des projets). La partie 1 comprend aussi les projets et les réseaux de transport actif.

Le PDT constitue le plan directeur d'Ottawa pour la planification, l'aménagement et l'exploitation de ses réseaux de sentiers de randonnée, de pistes cyclables, de circuits de transport en commun et de voies automobiles. Il s'agit d'un document auxiliaire du Plan officiel récemment approuvé. En outre, la mise à jour du Plan directeur des transports cadre aussi parfaitement avec les autres plans et initiatives approuvés, dont le Plan directeur sur les changements climatiques et l'Optique de l'équité et de l'inclusion. Le PDT s'étend à tous les modes de déplacement; il s'agit d'un changement par rapport à 2013, puisqu'à l'époque, le Plan sur le cyclisme d'Ottawa et le Plan piétonnier d'Ottawa constituaient des pièces justificatives distinctes du PDT. Nous décrivons brièvement ci-après les différentes constituantes de la partie 1 du PDT.

Politiques du PDT

Le texte des politiques du PDT établit une politique-cadre renouvelée, qui regroupe 69 politiques sous 11 thèmes. Les politiques de la version à jour du PDT guideront les décisions de la Ville dans le réseau de transport. Ces politiques concourent à la vision de la Ville, qui entend devenir la ville de taille moyenne où il fait le mieux vivre en Amérique du Nord. Elles étayent l'objectif du Plan officiel voulant qu'en 2046, la majorité des déplacements à Ottawa se dérouleront à pied, à vélo, dans les transports en commun ou en covoiturage. Les politiques du PDT font aussi état des principaux facteurs qui portent le changement dans le contexte de la mobilité d'Ottawa et sont adaptées à ces facteurs.

Ces politiques portent sur les grands thèmes de la croissance et de la densification, des dérèglements climatiques, de la technologie et de la mobilité nouvelle, de la sécurité des routes, des rues complètes, des collectivités saines et de l'abordabilité. Ces politiques tiennent également compte des répercussions de la pandémie et de l'obligation de continuer de réagir à l'évolution des habitudes dans les déplacements. Certaines politiques du PDT comprennent aussi des actions qui permettent de les appliquer. Ces actions ont été recensées dans les cas où des projets ou des initiatives spécifiques, généralement assortis de résultats clairs, permettent de lancer la mise en œuvre des politiques.

Projets et réseaux de transport actif du PDT

Les projets de transport actif du PDT ciblent les liaisons piétonnables et cyclables manquantes essentielles et les occasions d'étendre les réseaux dans les cas où il n'y a pas d'autres travaux planifiés. Ils consistent à augmenter ou à rehausser les infrastructures comme les trottoirs, les sentiers polyvalents, les voies cyclables, les pistes cyclables, les passages piétonniers ou les ponts et les grandes structures. Ces projets sont généralement indépendants, et on ne s'attend pas à les mettre en œuvre

dans le cadre d'autres initiatives (comme la construction ou la réfection des routes, ou encore la construction des infrastructures des transports en commun). Les projets de transport actif du PDT remplacent les projets qui n'ont pas été réalisés dans le cadre du Plan sur le cyclisme d'Ottawa et du Plan piétonnier d'Ottawa, qui datent tous deux de 2013.

Il y a au total 244 projets de transport actif. La mise en œuvre de l'ensemble du portefeuille des projets donne lieu à un coût estimatif de l'ordre de 350 millions de dollars (en excluant les 56 projets classés dans la catégorie des études de viabilité). On ne demande pas de nouveau financement pour ces projets.

Les projets à mettre en œuvre en 2024 et en 2025 seront définis dans le cadre du processus annuel de budgétisation et seront mis en œuvre à partir du financement existant des immobilisations du Plan financier à long terme. Les enveloppes de financement des projets de transport actif seront revues dans la partie 2 du PDT (Plan des infrastructures). Par conséquent, le Plan des infrastructures du PDT comprendra une liste quinquennale des projets de transport actif qui cadrera avec les enveloppes de financement à jour. Selon les niveaux de financement existants, il faudra plus de 20 ans pour mettre en œuvre ces projets; la Ville s'adressera donc à différentes sources, dont les autres ordres de gouvernement, pour réunir le financement supplémentaire voulu afin d'accélérer la mise en œuvre de ces projets.

Nous avons aussi mis au point la carte à jour des parcours cyclables transurbains, ainsi que la carte à jour des grandes infrastructures du transport actif. Enfin, la mise à jour du réseau rural du transport actif indique les secteurs dans lesquels il faut ajouter des accotements asphaltés sur les routes rurales au moment du réasphaltage.

Les structures-cadres de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers pour le Plan des infrastructures

Le Plan des infrastructures du PDT fera état des projets de transports en commun et des projets routiers à réaliser pour répondre à la demande projetée exprimée pour les déplacements et à intégrer dans les réseaux de transports ultimes de la Ville; on reverra d'abord les options dans l'aménagement des transports en commun, puis les options dans l'aménagement des routes. Dans les réseaux ultimes, on priorisera la mise en œuvre des projets de transports en commun et des projets routiers en faisant appel aux structures-cadres de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers, qui tiendront compte des besoins en mobilité, des incidences sur l'édification de la Ville et des coûts. Nous avons mis au point des structures-cadres d'après les objectifs du Plan officiel, les politiques du PDT et les structures-cadres du PDT de 2013. Ces structures-cadres serviront à comparer les projets qui appartiennent aux mêmes

catégories, afin de prioriser les nouvelles routes et les projets d'élargissement des routes, ainsi que les projets de transport en commun, en les comparant. La priorisation détermine les projets routiers et les projets de transport en commun qui seront réalisés en premier lieu.

Hormis la priorisation des projets, le Plan des infrastructures du PDT tiendra compte des moyens d'affecter le financement dans les différents modes et les divers types de projets. L'équipe du PDT mettra au point deux ou trois scénarios d'investissement dans les réseaux qui mettront en avant différents niveaux de financement pour divers types de projets, dont des nouvelles routes et les projets d'élargissement de la chaussée, les modifications à apporter aux routes existantes pour en faire des rues complètes, les projets de transports en commun rapides et les projets prioritaires de transports en commun, ainsi que le transport actif.

Les prochaines étapes

La partie 2 du PDT consiste à mettre au point le Plan des infrastructures pour le transport. Ce plan fera état des projets et des investissements qu'il faut prévoir pour répondre aux besoins en mobilité d'Ottawa et pour atteindre les cibles de parts modales et de réduction des gaz à effet de serre de la Ville. Il comprendra aussi un sous-ensemble de projets abordables dans les plans financiers à long terme (PFLT) de la Ville, ainsi que les délais correspondant à leur mise en œuvre.

Le Plan des infrastructures du PDT sera achevé en 2025. Ce calendrier tient compte des nombreuses étapes à franchir dans l'évaluation de la demande projetée exprimée pour les déplacements et dans la mise au point des réseaux de transport et des scénarios d'investissement qui permettront d'atteindre les objectifs de mobilité de la Ville. La partie 2 du PDT devrait comprendre deux phases supplémentaires de consultation du public. Lorsque le Plan des infrastructures du PDT sera achevé, la Ville mettra à jour l'Étude préliminaire sur les redevances d'aménagement et le règlement municipal afférent, au besoin.

Les répercussions financières

Les politiques et les actions du PDT s'étendent à de nombreuses directions générales de la Ville et seront mises en œuvre en faisant appel à différents moyens, dont les plans secondaires, l'examen des demandes d'aménagement, les lignes de conduite pour la conception, les projets auxiliaires, les programmes d'infrastructures et les mises à jour à apporter aux processus opérationnels, entre autres. De nombreuses politiques et actions n'ont pas de répercussions financières directes ou seront réalisées dans le cadre des programmes normaux de travaux de la Direction générale et seront financées grâce au processus annuel de budgétisation. Certaines politiques et actions comportent

des impératifs budgétaires qui seront évalués dans le cadre du Plan des infrastructures du PDT et du Plan de gestion des infrastructures de transport et qui seront intégrés dans le Plan financier à long terme de la Ville en 2025. D'autres politiques et actions comportent des incidences budgétaires qui seront évaluées dans le cadre d'une analyse de rentabilisation pour un projet éventuel distinct du PDT. Il n'y a pas de demandes de financement liées à ce rapport.

La consultation publique et les commentaires

En misant sur le succès du nouveau Plan officiel, l'équipe du PDT s'est engagée à s'assurer que de nombreux résidents et intervenants puissent participer aux consultations portant sur la partie 1. Dans les deux dernières années et demie, l'équipe du PDT a consulté les résidents dans chacune des phases pour mettre au point les politiques du PDT, les projets de transport actif et les critères de priorisation des projets. L'équipe du PDT a fait appel à des outils innovants comme les exercices interactifs de cartographie en ligne pour communiquer avec les résidents et a créé différents sondages et microdossiers pour réunir les commentaires sur les projets et les politiques proposés. La consultation qui a porté sur le PDT a aussi donné lieu à des réunions avec le Groupe de travail des ambassadeurs et des ambassadrices pour permettre de rejoindre les groupes méritant l'équité.

Comme l'expliquent les rapports sur [« Ce que nous avons entendu »](#) publiés sur la plateforme [Participons Ottawa](#), l'équipe du projet a eu plus de 50 000 contacts avec des résidents sous la forme d'infolettres et de visites sur cette plateforme. En outre, il y a eu 15 000 consultations directes auprès de résidents de tous les transects de la Ville dans des sondages, des ateliers, des événements en présentiel et des courriels.

CONTEXTE

Le PDT est le plan directeur adopté par la Ville pour planifier, aménager et exploiter ses réseaux piétonnables, cyclables, de transports en commun et automobiles. Le PDT est une pièce justificative du Plan officiel (PO). Le PO définit la vision et les politiques qui guident la croissance et l'aménagement physique de la Ville. Le PDT apporte d'autres détails sur les politiques des transports et sur les investissements à consacrer aux infrastructures pour atteindre les objectifs de la planification du PO. Il étaye les stratégies de gestion de la croissance du PO, définit l'orientation des programmes de transports journaliers de la Ville et éclaire les budgets annuels, l'Étude du contexte des redevances d'aménagement et le plan financier à long terme de la Ville.

La version actuelle du PDT a été approuvée en 2013. Le PDT de 2013 comprenait le Plan sur le cyclisme d'Ottawa et le Plan piétonnier d'Ottawa, qui constituaient des

pièces justificatives distinctes. Depuis 2013, il y a eu beaucoup de changements. Par exemple, la Ville a terminé la construction de la Ligne 1 de l'O-Train entre la station Tunney's Pasture et la station Blair et a commencé à construire les prolongements de l'Étape 2 de l'O-Train dans les sens sud, est et ouest. La Ville a aussi déclaré un état d'urgence climatique et a approuvé le Plan directeur sur les changements climatiques. En 2022, la pandémie de COVID-19 a considérablement transformé les comportements dans les déplacements, puisque de nombreux travailleurs de bureau ont continué à télétravailler, au moins pendant une partie de tout ce temps. Dans la dernière dizaine d'années, on a aussi constaté une croissance fulgurante des applications sur les téléphones intelligents et des services de mobilité partagés comme le service de hélage et les trottinettes électriques. Enfin, en novembre 2022, le ministère des Affaires municipales et du Logement a approuvé le nouveau Plan officiel d'Ottawa. Le PO guide la croissance et l'aménagement physique d'Ottawa jusqu'en 2026, en priorisant la densification, les quartiers du quart d'heure et les modes de transport durables et économes d'espace.

La mise à jour du PDT tient compte de ces changements et étaye le nouveau Plan officiel. Ensemble, la partie 1 du PDT — décrite dans ce rapport — et le Plan des infrastructures (partie 2) consécutif du PDT feront état des politiques, des infrastructures et des services de transport qui répondront aux besoins des résidents et des entreprises jusqu'en 2046. La mise à jour du PDT s'inspire du PDT de 2013 et est élaborée d'après les vastes commentaires du public, en plus de se dérouler selon le processus de l'évaluation environnementale municipale de portée générale. Cette mise à jour cadre avec d'autres plans directeurs de la Ville approuvés, dont le Plan directeur sur les changements climatiques, et est éclairée par le point de vue de l'équité et de l'inclusion, par les plans financiers à long terme, ainsi que par de nombreuses autres initiatives réalisées depuis 2013 (par exemple la stratégie de l'Évolution énergétique, l'Évaluation de la vulnérabilité et des risques climatiques, l'étude Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes, la Stratégie sur la condition féminine et l'équité des genres et la Stratégie municipale de gestion du stationnement). Cette mise à jour tient également compte des incidences, à court et à long terme, de la pandémie de COVID-19 sur les habitudes dans les déplacements et sur les besoins en mobilité.

La mise à jour du PDT est un exercice de planification exhaustif, qui se déroule en différentes phases. Elle englobe tous les modes de déplacement; c'est pourquoi les constituantes du transport actif ne feront plus l'objet de documents distincts, ce qui était le cas en 2013.

Le 12 juin 2019, le Conseil municipal a approuvé la [portée des travaux](#) de la mise à jour du PDT, dont l'horizon de planification s'étend jusqu'à 2046, ce qui cadre avec le Plan officiel. Les travaux qui ont été approuvés consistent à :

- élaborer des politiques pour promouvoir les objectifs et les orientations stratégiques de la Ville, notamment les politiques se rapportant à la concertation de l'aménagement du territoire et de la planification des transports, à la maîtrise des changements climatiques et à l'adaptation aux dérèglements du climat, à la mobilité, à l'équité, à l'abordabilité et à la réactivité aux nouvelles technologies et aux nouveaux services dans le domaine de la mobilité;
- mettre au point les prévisions de la demande exprimée pour les déplacements, en tenant compte des habitudes existantes dans les déplacements d'après l'Enquête origine-destination et les projections de la population et de l'emploi du Plan officiel;
- évaluer les besoins et les perspectives pour les infrastructures et les services de transport en commun, routiers, cyclables et piétonniers;
- recenser les améliorations à apporter au réseau de transport et prioriser la mise en œuvre d'après les besoins, l'abordabilité et d'autres considérations (équité et changement climatique, entre autres);
- mettre à jour les cibles des parts modales et des autres grands baromètres du rendement : kilomètres-véhicules parcourus et émissions de GES;
- mener les consultations du public et des intervenants aux grandes étapes, dont les exigences des lois pour ce qui est des évaluations environnementales municipales de portée générale dans les plans directeurs.

La portée du projet a été remaniée pour tenir compte de la pandémie de COVID-19, qui a éclaté en 2020 et qui a eu un profond retentissement sur les comportements adoptés dans les déplacements. Par exemple, les prévisions de la demande exprimée pour les déplacements tiendront compte des changements potentiels dans les volumes de déplacements et dans les habitudes des usagers à l'heure où les tendances du télétravail évoluent; les politiques doivent tenir compte de l'importance de la surveillance et de l'adaptation aux changements dans le contexte de la mobilité.

La pandémie de COVID-19 a aussi donné lieu à un changement dans la structure et le calendrier de la mise à jour du PDT. La mise à jour du PDT s'en remet à l'Enquête origine-destination (OD), enquête régionale sur les déplacements de 5 % des ménages dans la région de la capitale nationale. L'Enquête OD apporte d'importants renseignements pour l'évaluation des habitudes dans les déplacements, pour mobiliser

la demande exprimée dans les déplacements et pour définir les réseaux de transports en commun et de routes projetés pour répondre aux besoins de ceux et celles qui se déplacent. En raison des bouleversements causés par la pandémie dans les habitudes des voyageurs, l'Enquête OD, qui devait à l'origine être lancée en 2020, a été initialement reportée à l'automne 2021, comme le précise la note de service adressée par le directeur de la Planification des transports au maire et au Conseil municipal le 18 août 2020. Parce que la pandémie s'est poursuivie, on a à nouveau reporté l'Enquête OD à l'automne 2022, et la mise à jour du PDT a été restructurée en deux volets, comme nous l'expliquons ci-après et comme le précise la note de service adressée au maire et au Conseil municipal le 30 juin 2021. La partie 1 du PDT ne fait pas l'appel à l'Enquête OD, alors que la partie 2 s'en remet essentiellement à cette enquête. Les prévisions de la demande projetée dans les déplacements tiendront compte de l'Enquête OD ainsi que des autres sources d'information comme les données sur l'achalandage des transports en commun et les dénombrements de la circulation; les prévisions tiendront également compte de l'évolution des habitudes dans le navettage.

La partie 1 du PDT comprend les politiques du PDT, ainsi que les structures-cadres de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers, qui seront appliquées dans la deuxième partie du PDT (consacrée à l'élaboration du Plan des infrastructures). La partie 1 comprend aussi les projets et les réseaux de transport actif, puisque ces éléments du PDT ne dépendent pas de la mise à jour de l'Enquête OD. Les projets et les réseaux de transport actif visent essentiellement à permettre d'aménager les liaisons manquantes et à parachever le réseau sur tout le territoire de la Ville, conformément aux objectifs des politiques d'Ottawa; ces projets et réseaux, qui sont aussi fortement localisés, tiennent compte de la sélection des circuits au niveau des quartiers, ce qui n'est pas capté par l'Enquête OD.

- **Politiques du PDT** : Le texte des politiques du PDT (pièce 1) définit la structure-cadre de l'amélioration du réseau de transport d'Ottawa pour permettre d'atteindre les objectifs du PO. Certaines politiques comprennent aussi des actions pour en promouvoir la réalisation. Le document reprend les lignes de conduite de nombreux projets de la Ville qui ont été réalisés depuis 2013. Ces politiques prévoient 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.
- **Projets de transport actif (PA) du PDT, parcours cyclables transurbains et réseau rural du transport actif** : Les projets piétonnables et cyclables du PDT, dont les investissements consacrés au PA pour les ponts et les grandes structures, sont répertoriés dans la pièce 3. Ces projets sont généralement

indépendants et ne devraient normalement pas être mis en œuvre dans le cadre d'autres initiatives (comme la construction ou la réfection de routes ou la réalisation d'infrastructures des transports en commun). Cette liste remplace les projets qui n'ont pas été réalisés et qui sont indiqués dans le Plan sur le cyclisme d'Ottawa et dans le Plan piétonnier d'Ottawa de 2013. Nous avons aussi mis au point la carte à jour des parcours cyclables transurbains, ainsi que la mise à jour du Réseau rural du transport actif, qui indique les secteurs dans lesquels il faut aménager des accotements asphaltés sur les routes rurales au moment du réasphaltage.

- **Structures-cadres de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers pour la partie 2 du PDT (Plan des infrastructures) :** Le Plan des infrastructures du PDT fera état des projets de transports en commun et des projets routiers nécessaires pour répondre à la demande projetée en déplacements et à intégrer dans les réseaux ultimes projetés de la Ville; on commencera par revoir les options de transports en commun, avant d'enchaîner avec les routes. On priorisera, pour la mise en œuvre, les projets de transports en commun et les projets routiers du Réseau ultime en faisant appel aux structures-cadres de priorisation (pièce 4), qui tient compte des besoins en mobilité, des incidences sur l'édification de la Ville et des coûts. Ces structures-cadres ont été mises au point d'après les objectifs de la planification du PO, les politiques du PDT et les structures-cadres du PDT de 2013.

La partie 2 du PDT a consisté à mettre au point le Plan des infrastructures de la Ville pour le transport. Le Plan des infrastructures du PDT comprendra la mise à jour détaillée des réseaux de routes et de transports en commun planifiés de la Ville et définira l'orientation des projets d'infrastructure des transports et des investissements à consacrer à tous les modes de déplacement. Il fera état des besoins et des objectifs projetés dans le domaine de la mobilité, ainsi que de l'évolution des habitudes dans les déplacements, en faisant essentiellement appel à l'Enquête OD de 2022. Le Plan des infrastructures fera état des projets et des investissements nécessaires pour permettre à la Ville d'atteindre ses cibles dans les parts modales et dans la réduction des gaz à effet de serre, établies respectivement dans le Plan officiel et dans le Plan directeur sur les changements climatiques. Il fera aussi état d'un sous-ensemble de projets, priorisés d'après les structures-cadres évoquées ci-dessus et abordables dans les plans financiers à long terme (PFLT) de la Ville, en plus des délais de mise en œuvre correspondants.

Le Plan des infrastructures du PDT devrait être achevé en 2025. Ce calendrier tient compte des nombreuses étapes à franchir dans l'évaluation de la demande projetée dans les déplacements, puis dans l'aménagement des réseaux de transport et dans la

mise au point des scénarios d'investissement qui permettront d'atteindre les objectifs de la Ville. Lorsqu'on aura réuni les données de l'Enquête OD, il faudra consacrer d'importants travaux à l'assainissement et à la validation des données, à la reconstruction et à l'étalonnage du modèle de transport régional, ainsi qu'au déroulement de l'évaluation technique des besoins en infrastructure et des priorités relatives aux investissements.

La mise à jour du *Règlement municipal sur les redevances d'aménagement* et le PDT

La Ville prélève des redevances d'aménagement (RA) sur les nouveaux projets d'aménagement afin de permettre de financer les infrastructures liées à la croissance, dont les routes, les transports en commun et les installations du transport actif. Le PDT est un intrant important de l'Étude du contexte des redevances d'aménagement et du règlement municipal. Le PDT fait état des projets d'infrastructures de transport à inclure dans l'Étude du contexte des redevances d'aménagement et à réaliser grâce au financement apporté par les RA.

En vertu de la loi, la Ville d'Ottawa a l'obligation de mettre à jour, d'ici mai 2024, le *Règlement municipal sur les redevances d'aménagement*, avant d'achever le Plan des infrastructures du PDT. La prochaine mise à jour du *Règlement municipal sur les redevances d'aménagement* s'inspirera donc des projets du PDT de 2013 qui n'ont pas encore été réalisés, et dont les coûts seront actualisés. Puisqu'on ne peut réunir les fonds des RA que pour les projets à réaliser sur l'horizon de 10 ans de l'Étude du contexte des redevances d'aménagement, il y a plus qu'un nombre suffisant de projets qui n'ont toujours pas été réalisés dans le cadre du PDT de 2013 pour établir une liste de projets sur 10 ans. Les estimations des coûts des projets seront actualisées pour tenir compte des normes actuelles de conception de la Ville et des coûts de construction. D'après la mise à jour des coûts, la Ville confirmera l'abordabilité des projets qui font partie de l'Étude du contexte et établira les taux applicables aux RA.

Lorsque le Plan des infrastructures du PDT sera achevé, en 2025, la Ville mettra à jour l'Étude du contexte des redevances d'aménagement et le *Règlement municipal sur les redevances d'aménagement*, au besoin.

ANALYSE

Ce rapport porte essentiellement sur la partie 1 du PDT et comprend les politiques, les projets et les réseaux de transport actif ainsi que les structures-cadres de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers du PDT. Nous décrivons

ci-après chacun de ces aspects du PDT. La partie 2 du PDT, soit le Plan des infrastructures, fera l'objet d'un rapport en 2025.

1. Politiques du PDT

1.1 Aperçu des politiques du PDT

Le nouveau PDT comprend 69 politiques qui guideront les décisions et les priorités dans le transport jusqu'en 2046. Ces politiques concourent à la vision de la Ville, qui entend devenir la ville de taille moyenne où il fait le mieux vivre en Amérique du Nord. Elles étayent l'objectif du PO selon lequel la majorité des déplacements à Ottawa en 2046 se dérouleront à pied, à vélo, dans les transports en commun ou en covoiturage. Les politiques du PDT tiennent également compte des principaux facteurs de l'évolution dans le contexte de la mobilité d'Ottawa et sont adaptées à ce contexte. Voici en quoi consistent ces facteurs de changement.

- **Croissance et densification** : Selon les projections, la population d'Ottawa devrait augmenter de 40 % entre 2018 et 2046 et se chiffrer à environ 1,4 million de personnes. La Ville a pour cible d'aménager 47 % des nouvelles habitations dans le secteur bâti existant de son territoire. Le reste de la croissance devrait se dérouler à la périphérie du secteur urbain, ce qui pèsera sur les liaisons qui traversent la Ceinture de verdure et qui mènent aux nouvelles zones de croissance. En raison de l'envergure de la croissance de la population et de la densification, Ottawa devra rehausser ses efforts dans la priorisation des modes économes d'espace et de l'aménagement de la demande exprimée pour les déplacements grâce au transport durable. Le PDT comprend différentes politiques destinées à encourager les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun, ainsi que les déplacements multimodaux qui permettront de faire fructifier les investissements d'Ottawa dans le transport ferroviaire léger. Les politiques du PDT font aussi la promotion des quartiers du quart d'heure et insistent sur l'importance de concerter l'aménagement du territoire et la planification du transport.
- **Dérèglements climatiques** : Le secteur des transports intervient à hauteur de 44 % dans l'ensemble des émissions de GES de la collectivité d'Ottawa. Il faut déployer des mesures et des investissements considérables pour atteindre les ambitieuses cibles du Plan directeur sur les changements climatiques de la Ville du point de vue de la réduction des émissions de GES, en plus de l'électrification des véhicules personnels et commerciaux des résidents et des entreprises d'Ottawa. Outre les stratégies adoptées pour maîtriser les dérèglements climatiques, Ottawa se prépare aussi à s'adapter à l'évolution du climat dans les

prochaines dizaines d'années, à l'heure où les températures moyennes augmentent et parce que les périodes de chaleur extrêmes se généralisent et que les épisodes météorologiques violents se produisent plus fréquemment. Le PDT fait état de la ferme volonté de maîtriser les émissions de GES du réseau de transport et d'accroître la résilience de ce réseau dans l'évolution des conditions climatiques.

- **Technologie et nouvelle mobilité** : Les nouvelles technologies et les nouveaux services de transport pourraient donner lieu à des résultats positifs et négatifs. Par exemple, l'automatisation accrue des fonctions de conduite automobile pourrait réduire les collisions, mais aussi augmenter la congestion si elle n'est pas bien gérée. Les nouveaux services de transport comme le hélage et les trottinettes électriques pourraient permettre d'offrir de nouvelles options pour se déplacer sur le territoire de la Ville et assurer la liaison avec le réseau du transport en commun rapide; toutefois, il se pourrait que leurs bienfaits ne soient pas équitablement répartis. Les sources de « mégadonnées » et l'analytique pourraient apporter un nouvel éclairage sur les tendances de l'évolution de la mobilité, et les nouvelles technologies pourraient étayer la gestion des réseaux de transport et les interventions dans les incidents. Le PDT prévoit des politiques-cadres grâce auxquelles la Ville pourra miser sur les technologies nouvelles, tout en s'assurant que ces technologies répondent aux objectifs liés à l'équité, à la mobilité durable et à la sécurité des usagers vulnérables.
- **Équité et accessibilité** : L'équité et l'accessibilité universelle sont des considérations essentielles dans la planification des transports. Pour certains, le transport peut constituer un obstacle quand il s'agit de trouver et de garder un emploi, d'avoir accès aux services de santé et sociaux, d'acheter des produits d'épicerie ou de participer à des activités communautaires. Les politiques du PDT visent aussi à améliorer l'accès des personnes qui doivent surmonter les obstacles liés aux transports. Il s'agit notamment de se pencher sur les besoins en mobilité et les contraintes des femmes, des enfants, des personnes âgées, des personnes en situation de handicap, des personnes qui vivent dans la pauvreté, des autochtones, des membres des communautés racisées et des autres groupes méritant l'équité. Dans la foulée du PO, le PDT définit aussi les politiques-cadres à adopter pour répondre aux besoins en transport dans les « quartiers prioritaires pour l'équité », qui regroupent de fortes concentrations de résidents socialement et économiquement vulnérables.
- **Rues sécuritaires et complètes** : Depuis de PDT de 2013, la Ville a accompli d'énormes progrès dans la promotion de la sécurité routière et des rues

complètes. Entre autres, le Conseil municipal a approuvé le Cadre de mise en œuvre des rues complètes ([ACS2015-PAI-PGM-0159](#)), qui valorise les projets planifiés de construction et de reconstruction pour mettre en œuvre des modèles de routes adaptées aux besoins de tous les utilisateurs. La Ville a aussi mis à jour le Plan d'action en matière de sécurité routière (PASR); le PASR se fonde sur la doctrine l'« approche des systèmes sécuritaires », qui précise que l'erreur humaine dans nos rues donne lieu à des décès ou à des blessures graves. Les politiques du PDT viennent conforter l'importance des rues sécuritaires et complètes et amènent la Ville à revoir les occasions de financer d'autres projets de rues complètes dans le Plan des infrastructures du PDT.

- Rues et collectivités saines :** L'environnement bâti vient modeler les décisions que prennent les ménages dans le choix des moyens grâce auxquels leurs enfants se rendent à l'école, des lieux où ils se rendent pour faire leur épicerie et des moyens de navettage, ainsi que la façon dont ils interagissent avec leurs voisins, entre autres. Ces décisions ont ensuite des répercussions sur la santé et la résilience individuelles et collectives en influant sur les taux de participation à des activités physiques, les régimes alimentaires, la santé mentale, la pollution atmosphérique, les taux de collision et les autres facteurs de risque pour la santé. La Ville fait déjà la promotion des nombreux objectifs de la santé publique dans le cadre des objectifs du PDT, par exemple l'objectif qui consiste à encourager des choix de modes durables et à améliorer la sécurité routière. Toutefois, il faut aussi tenir expressément compte de la santé publique dans la planification des transports, et le PDT comprend des politiques précises pour promouvoir les collectivités et les rues saines dans la planification et l'étude des projets. Il faut entre autres se pencher sur les répercussions, pour la santé publique, des différents projets et intégrer l'approche des rues saines dans les Lignes directrices sur les niveaux de service multimodaux ([ACS2015-PAI-PGM-0159](#)); on pourra ainsi s'assurer que les modèles de conception des rues tiennent compte des caractéristiques des rues saines et que la santé publique entre en ligne de compte lorsqu'il s'agit de consentir des compromis.
- Abordabilité :** La Ville définit l'abordabilité du point de vue des contribuables actuels et éventuels. Outre les coûts des immobilisations, les projets d'infrastructures de transport donnent lieu à des coûts considérables dans l'exploitation, l'entretien, le réaménagement et le financement de la dette sur le cycle de la durée utile des infrastructures. Les politiques du PDT tiennent compte de l'importance de l'abordabilité, du calcul des coûts du cycle de la durée utile et de la priorisation de ressources finies, parmi les nombreux impératifs à mener de front.

- **Pandémie** : La pandémie de COVID-19 a considérablement transformé les comportements des voyageurs à Ottawa, et les habitudes adoptées pour se déplacer continuent d'évoluer. Aujourd'hui, de nombreux employés de bureau continuent de télétravailler pendant au moins une partie de leur emploi du temps, et l'achalandage des transports en commun n'est pas encore revenu ce qu'il était avant la pandémie. La pandémie a aussi accéléré les tendances dans l'évolution du commerce en ligne, ce qui a donné lieu à une hausse fulgurante du nombre de véhicules de livraison balisés et non balisés dans les zones urbaines. Les politiques du PDT insistent sur l'importance de surveiller les habitudes dans les déplacements, de réagir aux changements dans le contexte de la mobilité et de tâcher d'orienter les habitudes dans les déplacements pour permettre de réaliser les objectifs de la Ville.

Les politiques du PDT sont structurées selon les 11 thèmes énumérés ci-après. Même si nous les présentons individuellement, chaque thème et chaque politique sont destinés à se déployer de concert afin d'assurer une orientation équilibrée dans l'évolution de notre réseau de transport. Les politiques qui relèvent des cinq thèmes « transversaux » s'appliquent à différents modes de déplacement et à différents secteurs.

1. **Bâtir un réseau de transport durable et résilient** – Ce chapitre fait état des moyens grâce auxquels le PDT permettra d'intervenir dans la lutte contre le changement climatique et dans les autres enjeux environnementaux.
2. **Créer un réseau de transport plus équitable** – Ce chapitre porte sur les questions d'équité dans la planification et l'exploitation du réseau de transport de la Ville.
3. **La promotion de la compétitivité régionale** – Ce chapitre porte sur les liens entre le transport et le développement économique, en priorisant essentiellement la mobilité régionale.
4. **La réaction au changement** – Ce chapitre décrit l'approche adoptée par la Ville pour gérer les nouvelles options de mobilité, pour valoriser les données et la technologie et pour aménager un réseau de transport agile.
5. **Faire appel aux transports pour promouvoir la ville que nous voulons édifier** – Ce chapitre priorise l'aménagement du territoire et le développement, notamment en faisant état des liens entre le Plan officiel et la mise à jour du PDT.

Les politiques des six thèmes « priorisés » portent sur les modes spécifiques de déplacements ou sur certains thèmes liés à la mobilité :

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

Les politiques complètes du PDT sont reproduites dans la pièce 1 de ce rapport. Nous avons également produit un document sur les « faits saillants » pour permettre aux résidents et aux intervenants de prendre connaissance des grandes politiques-cadres (pièce 2). Ces politiques, qui s’inspirent du PDT de 2013, font état des difficultés et des

perspectives nouvelles et émergentes et sont éclairées par un processus de consultation publique complet.

1.2 Mise en œuvre des politiques du PDT

Le PDT établit des politiques-cadres renouvelées qui relèvent de 11 thèmes. Les politiques à jour du PDT guideront les décisions à prendre par la Ville dans le réseau de transport pour les années à venir. Comme nous l'indiquons sous la rubrique Contexte, nombre de ces politiques ne sont pas nouvelles; le PDT reprend les politiques-cadres de nombreux autres projets de la Ville qui ont été réalisés et approuvés depuis 2013.

On peut mettre en œuvre les politiques du PDT en faisant appel à différents moyens. Par exemple, les politiques sur les réseaux de transport des nouvelles collectivités peuvent être appliquées dans le cadre des plans secondaires et de l'examen des demandes d'aménagement. Les politiques sur les arbres urbains et sur le domaine public peuvent être mises en œuvre dans les lignes de conduite sur la conception ou dans les différents projets d'étude. Les politiques sur la gestion des réseaux de déplacement et de transport des marchandises peuvent être mises en œuvre dans le cadre de projets ou d'initiatives auxiliaires menés par différentes directions générales de la Ville. D'autres politiques peuvent être mises en œuvre dans le cadre des programmes d'infrastructures, des demandes déposées pour le budget de fonctionnement annuel et dans les mises à jour à apporter aux processus opérationnels, entre autres.

Certaines politiques du PDT prévoient aussi des actions qui permettent d'en faire la promotion. On a défini des actions dans lesquelles certains projets ou certaines initiatives, généralement assortis de résultats clairs, permettent de lancer la mise en œuvre des politiques. Ces actions s'étendent à de nombreuses directions générales et à de nombreux secteurs d'activité de la Ville. Certaines actions sont déjà menées, tandis que d'autres devraient être lancées dans l'actuel mandat du Conseil municipal. Il ne s'agit pas d'une liste exhaustive des actions; la Ville mène déjà, sans nul doute, de nombreuses autres actions — ou en mènera dans les prochaines années — afin de mettre en œuvre les politiques du PDT.

Certaines actions définies dans le PDT auront des incidences sur les budgets de la Ville. On peut les catégoriser comme suit, d'après leurs incidences financières attendues :

- Il n'y a pas d'incidences financières ni de projets qui sont déjà financés.

- Les incidences financières sont limitées ou modérées; on préconisera l'application des politiques et des actions dans les plans de travail et les processus budgétaires annuels.
- Il se peut qu'il y ait des incidences financières considérables. Les impératifs budgétaires seront évalués dans le cadre d'une analyse de rentabilisation pour les projets à réaliser distinctement du PDT et seront soumis à l'approbation du Conseil municipal pour être mis en œuvre.
- Il se peut qu'il y ait des incidences financières considérables; les impératifs budgétaires seront évalués dans le cadre du Plan des infrastructures du PDT ou du Plan de gestion des infrastructures de transport et seront intégrés dans le Plan financier à long terme.

Il n'y a pas de nouvelles demandes de financement liées à ce rapport.

Voici des exemples d'actions dont les incidences financières sont limitées et qu'il faut promouvoir dans les plans de travail et les budgets annuels :

- Mise à jour ou élaboration de nouvelles lignes de conduite sur la conception : par exemple, la mise à jour des lignes de conduite sur la conception des carrefours giratoires et des artères.
- Réalisation ou mise au point des consultations publiques : par exemple, des consultations seront consacrées aux obstacles dans le domaine de l'accessibilité.
- Examen des processus opérationnels : par exemple, les processus liés à la mise en œuvre des politiques sur les rues complètes.
- Mise à jour ou élaboration de nouvelles stratégies : par exemple, la Stratégie de gestion de la demande en transport.

Il y a trois actions dont les incidences financières sont limitées ou modérées et dont les coûts sont décrits plus en détail dans la pièce 6; nous en ferons la promotion dans le cadre des processus de budgétisation des immobilisations et dans le Plan de gestion des infrastructures de transport.

- Ajouter de l'éclairage dans les nouveaux sentiers polyvalents dans les cas justifiés, d'après la politique 6-7 du PDT.
- Installer des comptoirs automatisés dans le cadre des structures nouvelles ou considérablement réaménagées et dotées d'infrastructures pour le transport actif (politique 7-11 du PDT).

- Mettre à jour les lignes de conduite et les normes de conception pour intégrer les arbres créant de l'ombre dans les infrastructures de transport nouvelles et reconstruites (politique 1-3 du PDT).

Voici la liste complète des actions qui pourraient avoir des incidences financières considérables et dans lesquelles les impératifs budgétaires seront évalués dans le cadre d'une analyse de rentabilisation pour les projets à réaliser. De nombreux secteurs d'activité sont chargés de mettre en œuvre ces politiques et ces actions.

- Répertorier les liaisons absolument prioritaires du transport actif avec les stations de transport en commun et cerner les besoins en financement et les sources de financement correspondantes.
- Cartographier les sentiers polyvalents existants qui constituent des raccourcis importants pour les piétons et établir le financement pour en assurer l'entretien en hiver.
- Mettre au point des critères pour élargir les sentiers au moment des travaux de réfection ou pour les séparer et en faire des espaces piétonniers et cyclables distincts.
- Étendre le réseau cyclable hivernal pour y intégrer des infrastructures supplémentaires menant au réseau hivernal existant ou à une station de transport en commun rapide et cerner les besoins en financement correspondants.
- Définir un ensemble priorisé d'actions et d'initiatives pour attirer les nouveaux usagers et répondre aux besoins des usagers existants.
- Mettre à jour les politiques et les lignes de conduite sur la planification des services de transport en commun, notamment en revoyant les politiques sur le prix des passages.
- Aménager des zones d'ombre le long des couloirs prioritaires en faisant appel à la cartographie des îlots thermiques urbains, du couvert forestier et de l'équité pour éclairer la priorisation des ressources.
- Lancer un projet pilote pour la conception des rues complètes afin d'en faire des « lieux » selon le concept des rues d'ambiance (« woonerven ») pour les rues locales dont l'achalandage et la vitesse de circulation sont moindres, à mesure qu'on a l'occasion de le faire.

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

Voici la liste complète des actions qui pourraient avoir des incidences financières considérables et dans lesquelles les impératifs budgétaires seront évalués dans le cadre du Plan des infrastructures ou du Plan de gestion des infrastructures de transport et intégrés dans les plans financiers à long terme. Cette liste comprend aussi les infrastructures de transport nécessaires et prévues dans le Plan officiel, mais dont les incidences financières n'ont pas été évaluées à l'époque :

- Dans le cadre du Plan des infrastructures du PDT, mettre au point un ou plusieurs scénarios de planification qui permettent d'atteindre les cibles de la Ville dans la réduction des émissions de GES dans le basculement des parts modales et établir les coûts, les avantages et les liens de dépendance correspondants, en tenant compte de l'abordabilité, des sources de financement et de la viabilité de la mise en œuvre.
- Établir la nouvelle stratégie des parcs-o-bus pour Ottawa, en tenant compte de la demande de parcs-o-bus existante et projetée.
- Dans le cadre du Plan des infrastructures du PDT, mettre au point des scénarios d'investissement caractérisés par différents niveaux de financement pour les divers types de projets, en tenant compte des contraintes de l'abordabilité et de la réalisation des objectifs de la Ville.
- Aménager des trottoirs sur au moins un côté de toutes les nouvelles rues locales dans la zone urbaine et dans les villages. Dans les rues locales existantes du secteur urbain et des villages, il faut continuer d'aménager les trottoirs dans toute la mesure du possible, sous réserve de considérations pratiques comme le contexte existant, la superficie disponible dans l'emprise, les incidences sur le réseau de collecte des eaux pluviales et sur les arbres, la connectivité des réseaux et leur abordabilité financière.
- Prévoir des infrastructures cyclables dans toutes les nouvelles routes collectrices, toutes les nouvelles routes collectrices majeures et toutes les artères dans la zone urbaine et dans les villages, en privilégiant les voies cyclables comme types d'infrastructures dans la plupart des contextes, d'après les lignes de conduite admises dans la profession pour la sélection des infrastructures. Les rues existantes doivent être modernisées pour permettre d'aménager des infrastructures cyclables au moment des travaux de reconstruction et dans les cas où ces travaux sont viables pendant le réasphaltage. Dans les cas où il faut aménager des infrastructures cyclables à

l'approche des intersections, on doit continuer d'aménager ces infrastructures dans toute l'intersection en faisant appel à des passages cyclables. Les intersections protégées constitueront l'option privilégiée de la Ville dans la construction ou le réaménagement des intersections à feux dans les cas où des infrastructures cyclables exclusives sont justifiées dans au moins une des rues de l'intersection.

- Définir la portée des projets d'infrastructures du transport en commun rapide pour intégrer les infrastructures du transport actif dans les couloirs de transport en commun rapide, en traversant ces couloirs, de même qu'entre les stations de transport en commun rapide et les quartiers voisins.
- Dans le Plan des infrastructures du PDT, revoir les occasions de financer les améliorations à apporter aux rues complètes et qui débordent le périmètre ou les limites des travaux de construction planifiés (par exemple, prolonger le périmètre des projets sur une courte distance afin de relier une nouvelle voie cyclable à des infrastructures attenantes; ou encore, augmenter le périmètre des travaux en ajoutant de l'éclairage sur les sentiers polyvalents au moment des travaux de réfection).
- Dans le Plan des infrastructures du PDT, répertorier les projets indépendants afin de reconfigurer les rues existantes pour en faire des « rues complètes », afin de promouvoir la densification et le basculement modal (notamment en rénovant la chaussée pour remplacer les coupes transversales rurales par des coupes transversales urbaines dotées de trottoirs et de pistes cyclables).

Nous exposons plus en détail, dans la pièce 6 (Incidences sur la gestion des actifs) de la partie 1 du PDT les incidences financières liées à la gestion des actifs des politiques du PDT.

La Ville doit continuer de respecter son enveloppe budgétaire dans l'abordabilité à long terme pour optimiser l'utilisation des ressources de plus en plus rares et pour assurer les infrastructures et les services dont ont besoin les résidents et les entreprises pour réussir, aujourd'hui comme demain. Le Plan des infrastructures du PDT fera état des projets abordables dans les plans financiers à long terme (PFLT) de la Ville, tout en précisant les autres besoins en investissements et les autres sources potentielles de financement que la Ville pourrait décider de prospecter. Le PFLT d'infrastructures financées grâce aux recettes fiscales éclaire l'évaluation de l'abordabilité des constituantes du PDT distinctes des transports en commun, dont les projets de capacité routière, les investissements dans les « rues complètes » ainsi que les infrastructures piétonnables et cyclables. Le PFLT des transports en commun éclaire l'abordabilité des

constituantes des transports en commun du PDT. L'analyse de l'abordabilité permettra de fixer l'enveloppe budgétaire des projets de croissance d'après les politiques et les sources de recettes actuelles. Il permettra aussi de répertorier les projets de croissance des infrastructures à intégrer dans l'Étude préliminaire sur la modification des redevances d'aménagement dans la foulée de l'établissement du Plan des infrastructures.

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

Dans les PFLT, nous recommanderons des stratégies pour corriger les déficits de financement, entre autres en prospectant d'autres sources de financement, en faisant des démarches auprès des ordres supérieurs de gouvernement pour un financement complémentaire, en augmentant les redevances d'aménagement et en modifiant les politiques financières dans la mesure nécessaire pour réaliser parfaitement les objectifs du Plan officiel et les cibles du Plan directeur sur les changements climatiques de la Ville.

En outre, les plans financiers à long terme de la Ville doivent permettre de s'assurer que l'on peut maintenir à un niveau de service satisfaisant les actifs de transport. Les plans de gestion des actifs de transport en général et de transport en commun de la Ville font état des besoins dans le maintien et le renouvellement des actifs. Ces plans font appel à une approche globale dans la gestion des infrastructures afin d'en réduire les coûts de la durée utile, tout en assurant l'entretien des actifs pour qu'ils restent en bon état et qu'ils soient sécuritaires, de même qu'en veillant à offrir les niveaux de services convenus. Dans le Plan des infrastructures du PDT, nous ferons appel au calcul des coûts du cycle de la durée utile afin d'évaluer les projets de transport; dans les mises à jour à apporter aux plans financiers à long terme de la Ville (et aux enveloppes de financement correspondantes), nous tiendrons compte à la fois des besoins en croissance et en renouvellement définis respectivement dans le Plan des infrastructures du PDT et dans les plans de gestion des actifs de transport en général et de transport en commun.

En outre, l'évaluation de l'endettement total de la Ville et de ses perspectives de recettes, de coûts et de taux d'intérêt est inhérente à l'analyse de l'abordabilité. Surtout, les récents changements apportés à la *Loi de 1997 sur les redevances d'aménagement* dans le cadre du projet de loi 23 on pose de nouvelles restrictions dans la capacité de la Ville à percevoir les redevances d'aménagement pour financer la croissance, et nous nous attendons à ce que nos efforts de lutte contre les dérèglements du climat augmentent le coût du maintien et de l'adaptation des infrastructures. La Ville continuera d'appliquer le point de vue de l'abordabilité à long terme dans la planification, la conception, la mise en œuvre et le maintien des infrastructures de transport en tenant compte de ces facteurs.

2. Projets de transport actif du PDT

Les politiques du PDT décrivent l'approche adoptée par la Ville d'Ottawa dans l'amélioration et l'expansion du réseau de transport actif, afin de favoriser la croissance et la densification et d'accroître la part des modes durables dans les déplacements :

- Ne pas créer de nouvelles lacunes – Bâtir les collectivités nouvelles et aménager les sites en prévoyant une densité et une qualité suffisantes dans les infrastructures du transport actif.
- Maximiser les possibilités grâce à la construction — Bâtir ou moderniser les infrastructures du transport actif dans les cas où l'on réasphalte, reconstruit ou réaménage des routes, ce qui est économique et moins inconvenant.
- Rénover selon les priorités – Réaliser des projets indépendants pour corriger les lacunes dans les réseaux de transport actif sur les sites prioritaires.

Les projets de transport actif du PDT (pièce 3) sont indépendants et sont destinés à « rénover selon les priorités ». Ces projets ciblent les liaisons manquantes essentielles et les perspectives d'expansion des réseaux dans les cas où la Ville ne planifie pas d'autres travaux. Ils augmentent ou rehaussent les infrastructures comme les trottoirs, les sentiers polyvalents, les bandes cyclables, les pistes cyclables, les passages pour piétons ou les ponts et les grands ouvrages. Les projets de transport actif du PDT comprennent un total de 244 projets. De ce nombre, 109 appartiennent à la catégorie des projets piétonniers et 135, à la catégorie des projets cyclables. Dans les projets cyclables, 11 projets appartiennent à la catégorie des grands projets de structures, qui seraient financés à même l'enveloppe de financement des grandes infrastructures du transport actif. Toutes les catégories comprennent certaines infrastructures qui ont une vocation commune. En particulier, de nombreux projets cyclables apportent des bienfaits à tous les usagers du transport actif; environ 40 % des projets cyclables (en valeur) du plan font aussi rejallir directement des bienfaits sur les piétons.

Les projets de transport actif viennent étoffer les infrastructures qui seront aménagées dans le cadre de projets de resurfaçage de la chaussée, de construction de routes et de transport en commun. Dans leur périmètre, il s'agit de projet de « réaménagement », plutôt que de projets de reconstruction complète des rues de la Ville sur toute leur largeur. La plupart des projets du transport actif font intervenir des travaux de construction à petite échelle, dont le coût est généralement compris entre 0,5 M\$ et 3 M\$. Le périmètre des projets est attentivement défini du point de vue de la rentabilité des coûts, pour permettre de réaliser ces projets sur de nombreux sites dans tout le territoire de la Ville grâce aux enveloppes de financement disponibles.

La sélection des projets a été éclairée par le processus d'évaluation et de consultation en plusieurs étapes décrit ci-après.

- Consultation publique sur les « liaisons manquantes » : Dans le cadre de la consultation de l'automne 2020 sur la phase 2 du PDT, on a demandé aux résidents d'Ottawa leur avis sur les liaisons manquantes du TA; ils ont placé plus de 4 000 « épinglettes » sur une carte de la Ville pour exprimer leurs inquiétudes. En outre, le public nous a adressé directement de nombreuses suggestions pendant et avant la mise à jour du PDT.
- Commentaires des conseillers municipaux : Au printemps 2021, les conseillers municipaux ont donné leur avis sur les projets piétonniers et cyclables absolument prioritaires pour les résidents de leur quartier. Dans bien des cas, les conseillers ont aussi consulté les résidents de leur quartier dans le cadre des séances organisées en ligne pour répondre à leurs questions, en demandant au personnel de la Ville de fournir l'information générale. Plus de 450 résidents ont participé à ces séances de janvier à mai 2021.
- Examen des réseaux : On a mené, sur tout le territoire de la Ville, un examen des réseaux piétonnables et cyclables, en tenant compte des commentaires des conseillers municipaux et des balises posées pendant la consultation sur la carte des « liaisons manquantes ». Dans l'examen du réseau, on s'est penché sur la connectivité de la collectivité (soit les circuits menant aux transports en commun, aux écoles, aux zones commerciales et aux autres destinations collectives), sur l'apport des réseaux (soit leur rôle pour pallier les liaisons manquantes courtes et assurer la disponibilité de circuits de rechange), sur l'amélioration de la sécurité et du confort par rapport aux conditions existantes, sur les coûts des projets, de même que sur les considérations dans la mise en œuvre, par exemple la superficie disponible dans l'emprise et les répercussions potentielles sur les arbres. Nous avons revu en particulier les quartiers prioritaires du point de vue

de l'équité du PDT pour nous assurer de recenser toutes les liaisons manquantes importantes.

- Consultation publique sur les projets de transport actif proposés dans le PDT : Dans le cadre de la consultation sur la phase 3 du PDT durant l'hiver 2021, nous avons fait appel à un outil interactif de consultation en ligne à partir de cartes pour informer les résidents et leur demander de commenter les projets candidats provisoires. Ces projets ont été affinés dans la foulée de la consultation publique sur la phase 3 et ont été revus par le personnel de la Ville. Le rapport publié sur la plateforme Participons Ottawa sous le titre [Modifications apportées aux politiques et aux projets](#) fait état de ces changements.

Les projets de transport actif du PDT remplacent les projets recensés dans le Plan sur le cyclisme d'Ottawa et dans le Plan piétonnier d'Ottawa de 2013. Ils mettent aussi en avant les nouveaux « types » de projets par rapport aux plans précédents. Dans la pièce 3, on fait la distinction des projets de transport actif du PDT d'après les types de projets suivants :

- Les projets d'infrastructures comprennent la construction des nouvelles infrastructures, conformément à la description donnée ci-dessus pour les ouvrages de construction à petite échelle portant sur les travaux de « réaménagement ». La plupart des projets relèvent de ce type.
- Les projets de marquage de la chaussée et de signalisation (infrastructures cyclables seulement) sont appelés à être mis en œuvre essentiellement grâce au balisage de la chaussée. Il s'agit d'un nouveau type de projet destiné à permettre de déployer rapidement les nouveaux kilomètres des voies cyclables dans les cas opportuns et à moindres coûts.
- Les projets des études de faisabilité comportent un degré élevé de risque ou d'inconnus, qu'il faut évaluer avant d'envisager de les mettre en œuvre. Du fait de cette incertitude, la mise en œuvre n'est pas garantie et le financement n'est pas assuré. Dans ce nouveau type de projet, on évaluera les solutions à apporter aux liaisons manquantes importantes.

Pour tous les projets de transport actif du PDT, la pièce 3 fait état du site prévu et de l'étendue des projets. Toutefois, les limites exactes, le tracé et les détails de la conception de chacune des infrastructures seront déterminés dans les processus de planification, de conception et de consultation publique des projets de la Ville.

2.1 Projets piétonniers

Les projets piétonniers sont constitués de nouveaux trottoirs ou de courts sentiers polyvalents. On propose d'aménager des trottoirs sur de nombreuses rues qui assurent la connectivité avec les écoles, avec les transports en commun, avec les parcs, avec les infrastructures récréatives, avec les zones commerciales, de même qu'avec les autres destinations communautaires. Dans la sélection des projets, on s'est aussi penché sur les conditions piétonnables existantes (dont l'achalandage automobile et le contexte des routes), sur la densité de l'aménagement du territoire et sur la densification attendue. En règle générale, on priorise les trottoirs des rues qui n'ont pas d'infrastructures piétonnables exclusives par rapport aux rues qui ont déjà un trottoir sur un côté de la chaussée. Dans les quartiers dans lesquels la couverture existante des trottoirs est faible, on propose d'aménager d'autres réseaux de trottoirs pour assurer un niveau essentiel d'accessibilité, de confort et de connectivité pour les piétons.

On a proposé d'aménager des sentiers polyvalents pour prévoir des raccourcis entre les routes dans les cas où ils devraient être techniquement viables, économiques et lorsqu'ils devraient permettre de réduire substantiellement les distances à franchir à pied pour se rendre dans les destinations communautaires. Dans les projets piétonniers, on se penche sur les améliorations à apporter aux passages pour les piétons (avec ou sans feux de circulation) dans les cas où l'on s'attend à ce qu'ils permettent de réduire les distances à franchir à pied pour se rendre dans les destinations communautaires, d'améliorer l'accès aux transports en commun et d'assurer la connectivité entre les destinations et les trottoirs sur les côtés opposés de la rue. Les passages proposés devront respecter les critères de la Ville pour la faisabilité technique avant qu'on puisse les mettre en œuvre.

La plupart des projets piétonniers (91) portent sur des infrastructures que l'on peut planifier et étudier. Quelques projets piétonniers (18) appartiennent à la catégorie des projets d'études de viabilité. Ces projets comportent de fortes incertitudes du point de vue de la solution technique ou du coût élevé des projets, ce qu'il faut mieux étudier avant de déterminer si ces projets peuvent être mis en œuvre. La viabilité des projets peut être déterminée par les coûts et par la superficie disponible dans l'emprise, le nivellement et le drainage, ainsi que par les incidences potentielles sur les arbres matures et sur les entrées privées.

2.2 Projets cyclables

Les projets cyclables sont constitués de nouvelles infrastructures cyclables, dont les voies et les bandes cyclables, les intersections protégées et les sentiers polyvalents qui sont plus longs (et qui sont également utilisés par les piétons). La plupart de ces projets (61) portent sur des infrastructures que l'on peut planifier et étudier; ils peuvent donner lieu à des travaux de construction comme la modification des intersections, la

construction de nouveaux sentiers polyvalents ou le réaménagement des bordures de rue pour permettre d'installer des bandes ou des pistes cyclables.

Trente-deux autres projets appartiennent à la catégorie des projets de marquage de la chaussée et de signalisation. Ces projets font état des segments des réseaux dans lesquels les bandes cyclables sur rue devraient être mises en œuvre en marquant la chaussée et en posant des panneaux indicateurs seulement. Les projets proposés sont généralement réalisés dans les routes collectrices principales ou mineures dans les cas où les bandes cyclables sur rue sont des infrastructures adéquates pour des projets de modernisation, compte tenu du volume et de la vitesse de circulation des véhicules. Les projets proposés peuvent consister à enlever des places de stationnement sur rue ou des voies de virage aux intersections en raison de la superficie limitée. Les projets de marquage de la chaussée et de modification des panneaux indicateurs ont été recensés essentiellement d'après la facilité avec laquelle on croit pouvoir les mettre en œuvre. Si toutefois, après analyse, on constate qu'il y a des difficultés énormes dans leur mise en œuvre, ces projets ne sont pas réalisés.

Trente et un projets appartiennent à la catégorie des projets d'études de viabilité. Ces projets ciblent d'importants segments du réseau, dans lesquels la demande de connectivité est élevée, mais dans lesquels il existe aussi d'importants obstacles dans la mise en œuvre. Les obstacles pour la viabilité peuvent consister à consentir d'importants compromis du point de vue des déplacements automobiles, de la perte majeure de places de stationnement dans les zones commerciales, des incertitudes techniques ou de l'incertitude sur la propriété ou sur les partenariats. Lorsqu'on aura terminé les études techniques et qu'on aura une meilleure idée des difficultés, des coûts et des solutions potentielles, on pourra enchaîner avec la mise en œuvre, en attendant que le financement soit disponible.

2.3 Grands projets de structures

Les grands projets de structures sont constitués de nouvelles structures ou de modifications à apporter à des structures existantes (dont les bretelles d'accès) afin de faciliter le franchissement, dans le transport actif, des grands obstacles naturels et liés aux infrastructures. Les cours d'eau, les chenaux, les couloirs autoroutiers et les couloirs ferroviaires sont des exemples de ces obstacles. Les grands projets de structures constituent un sous-ensemble des projets cyclables; ils devraient être financés (du moins en partie) grâce à l'enveloppe de financement des grandes infrastructures du transport actif.

Cinq projets appartiennent à la catégorie des projets d'infrastructures, qui s'enchaîneront avec la planification et la conception. Cette catégorie comprend

l'aménagement de nouvelles infrastructures cyclables protégées et les améliorations aux infrastructures piétonnières dans le cadre de quatre projets de franchissement de l'autoroute 417 réalisés par le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) sur le chemin Richmond, le chemin Pinecrest, le chemin Greenbank, l'avenue Woodroffe et l'avenue Maitland. Dans ces projets, on a réservé le financement de la mise en œuvre, et les calendriers cadreront avec les programmes de réfection des ponts du MTO. La portée des travaux du MTO est limitée au remplacement rapide des ponts; les politiques de ce ministère obligent la Ville à financer les surcoûts liés à l'aménagement des infrastructures cyclables qui n'existent pas à l'heure actuelle dans l'ensemble des structures. Le remplacement des ponts se déroule à des intervalles d'environ 75 ans; c'est pourquoi il est essentiel de profiter de l'occasion prochaine d'apporter des améliorations. Nous nous pencherons aussi sur les occasions de relier les nouvelles infrastructures du TA sur les ponts aux infrastructures existantes du TA dans les collectivités attenantes. Toutefois, il se peut qu'on doive reporter ces liaisons en raison des contraintes du financement ou des occasions de se concerter avec les travaux planifiés du MTO. Le cinquième projet consiste à élargir l'avenue Carling à la hauteur du passage ferroviaire souterrain Beachburg (non loin de la rue Burke) en éliminant le viaduc ferroviaire pour répondre aux préoccupations sur la sécurité des cyclistes à ce point de rétrécissement.

Sept grands projets de structures sont inscrits dans la liste des projets d'études de viabilité. Ces projets ciblent d'importants segments du réseau dans lesquels la demande exprimée pour la connectivité est forte, mais dans lesquels il existe aussi des obstacles considérables pour la mise en œuvre. Peuvent constituer des obstacles, l'impossibilité d'élargir les structures existantes en raison des limitations structurelles, les problèmes dans l'emprise disponible, les zones inondables et les réseaux naturels, ou encore les règlements d'application (dont les codes portant sur les ponts, ainsi que les politiques du MTO et des sociétés ferroviaires). À la fin des études de viabilité et lorsqu'on aura une meilleure idée des difficultés et des solutions potentielles, on pourra enchaîner avec la mise en œuvre des projets les plus impérieux, en attendant que le financement soit disponible.

2.4 Mise en œuvre des projets de transport actif du PDT

Les projets de transport actif seront mis en œuvre à partir de 2024 et seront réalisés dans la foulée de l'élaboration du Plan des infrastructures du PDT. Les enveloppes de financement des projets piétonniers, des projets cyclables et des grands projets de structures seront revues dans le cadre du Plan des infrastructures du PDT et de la mise à jour à apporter au Plan financier à long terme.

La mise en œuvre de l'ensemble du portefeuille des projets de transport actif du PDT (en excluant les projets d'études de viabilité) a un coût estimatif de l'ordre de 350 millions de dollars; selon les niveaux de financement existants, il faudra compter plus de 20 ans pour mettre en œuvre le programme. Consciente de l'importance de ces projets pour favoriser la croissance et atteindre ses objectifs, la Ville fera des démarches pour obtenir un supplément de financement afin d'accélérer la mise en œuvre des projets de transport actif du PDT. Plusieurs sources de financement possibles permettraient d'accélérer la mise en œuvre de ces projets, dont les programmes de financement du gouvernement provincial et du gouvernement fédéral, le financement complémentaire apporté par les redevances pour les avantages communautaires ou les redevances d'aménagement, ainsi que les initiatives stratégiques du Conseil municipal ou le financement des différents projets.

Le personnel de la Ville devrait prioriser la conception et la mise en œuvre des projets inscrits dans la liste approuvée des projets de transport actif du PDT en s'en remettant aux critères suivants :

- Possibilités de coordination : Dans les cas où un projet chevauche géographiquement d'autres travaux planifiés, il est essentiel d'assurer la coordination pour réaliser des économies sur les coûts et réduire le total des coûts des projets. La coordination est particulièrement importante pour les projets de construction plus modestes en raison des coûts fixes élevés dans la réalisation des projets (par exemple la préparation des chantiers de construction, la mobilisation de l'équipement, la gestion de la circulation, l'inspection des chantiers, l'examen et l'approbation des travaux de conception, ainsi que la gestion des projets).
- Statut des projets : Plusieurs projets du Plan sur le cyclisme d'Ottawa et du Plan piétonnier d'Ottawa de 2013 sont en voie de réalisation. Nous continuons de mettre de l'avant, pour les réaliser dans les cas où ils sont viables, les projets dont les études sont terminées ou en cours.
- Besoins en financement externe : Les programmes de financement du gouvernement provincial et du gouvernement fédéral précisent souvent les dates d'achèvement des travaux; pour être financés, les projets doivent être réalisés avant les échéances fixées. Nous prioriserons l'étude et la réalisation des projets portant une date butoir externe pour la mise en œuvre afin de veiller à respecter toutes les conditions du financement.
- Potentiel de basculement modal : Les projets qui devraient être les plus efficaces dans la promotion du basculement des parts modales seront mis en œuvre le

plus tôt possible dans le cadre du plan. L'évaluation du potentiel de basculement modal se fondera sur les critères exposés ci-dessus, à savoir la connectivité avec les destinations, l'apport des réseaux et les améliorations apportées à la sécurité ou au confort par rapport aux conditions existantes.

- Coûts des projets et facilité de la mise en œuvre : L'échelonnement des phases de la mise en œuvre tiendra compte des coûts des projets et de la facilité de les mettre en œuvre; on accélérera les projets dont les coûts sont moindres et ceux qui sont plus faciles à mettre en œuvre par rapport aux autres projets qui ont un potentiel comparable de basculement modal.
- Points de vue de l'équité : Nous accélérerons les projets à réaliser dans les quartiers prioritaires du point de vue de l'équité du PDT par rapport aux autres projets réunissant les caractéristiques comparables (potentiel de basculement modal, coûts des projets et facilité de la mise en œuvre).

3. Réseaux de transport actif

3.1 Réseau des parcours cyclables transurbains

La partie 1 du PDT comprend la carte à jour du réseau des parcours cyclables transurbains (pièce 5 et [geoOttawa](#)). Les parcours cyclables transurbains se veulent des circuits cyclables supérieurs qui assurent la connectivité continue sur de longs trajets. Les parcours cyclables transurbains comprennent des infrastructures sur route et hors route qui visent à assurer des trajets directs et un niveau de confort toujours aussi élevé sur toute leur longueur; on priorise aussi, pour l'entretien, les parcours cyclables transurbains.

Depuis que le réseau des parcours cyclables transurbains a été établi, en 2013, la Ville a accompli d'énormes progrès dans l'aménagement de ces parcours. Les huit parcours cyclables urbains originels constituent un socle solide, à partir duquel on peut étendre le réseau cyclable de tout le territoire de la Ville; dans la mise à jour du PDT, on propose d'apporter des modifications au réseau des parcours cyclables transurbains, ainsi qu'à d'autres circuits.

Voici les grandes caractéristiques du réseau actualisé des parcours cyclables transurbains :

- Nous avons ajouté de nouveaux circuits dans les parcours cyclables transurbains pour couvrir une plus grande superficie du territoire de la Ville. Ces circuits mènent au réseau des parcours cyclables transurbains existants, aux stations de transports en commun rapides et aux grandes destinations.

- Nous avons révisé des segments des parcours cyclables urbains originels dans les secteurs dans lesquels il y a des circuits substitués moins stressants et plus directs, qui permettent d'assurer une connectivité comparable.
- L'espacement du réseau proposé pour les parcours cyclables transurbains tient compte de la densité de résidents et des destinations, ainsi que de la possibilité d'aménager des circuits cyclables moins stressants dans différents secteurs. C'est pourquoi nous avons recensé les parcours cyclables transurbains qui sont plus rapprochés dans les transects du cœur du centre-ville et du secteur urbain intérieur.
- Ces circuits misent sur les nouvelles infrastructures cyclables qui devraient être aménagées dans le cadre des projets planifiés de réfection et de réasphaltage des routes, des grands projets de transports en commun ou des travaux de réaménagement. L'une des priorités de nombreux projets de transport actif du PDT consiste à aménager les liaisons manquantes sur les circuits des parcours cyclables transurbains.
- Les projets d'aménagement des circuits n'ont pas tous encore été définis; d'autres projets seront recensés dans les prochaines années pour permettre de parachever le réseau des parcours cyclables transurbains, en continuant de miser sur les travaux de construction planifiés.
- Les tronçons importants achevés dans les parcours cyclables transurbains seront signalés et intégrés dans les produits cartographiques.

On pourrait apporter d'autres modifications au réseau des parcours cyclables transurbains dans la partie 2 du PDT.

3.2 Réseau du transport actif en zone rurale

La partie 1 de la mise à jour du PDT fait aussi état des mises au point à apporter au Réseau du transport actif en zone rurale (pièce 5), hors de la zone urbaine et des villages. Conformément aux politiques du PDT, le réseau rural précise les secteurs dans lesquels on aménagera des accotements asphaltés sur les routes rurales au moment des travaux de réasphaltage, sous réserve de la viabilité technique (si la largeur de l'assise routière n'est pas obstruée). Les politiques du PDT et le Réseau du transport actif en zone rurale donneront lieu à d'importants investissements dans les circuits ruraux dont pourront profiter les résidents des zones urbaines et des zones rurales, ainsi que les visiteurs. Le coût de l'aménagement des nouveaux accotements asphaltés au moment des travaux de réasphaltage est considérable : les accotements asphaltés augmentent d'environ 20 % les coûts de réasphaltage par kilomètre pour une

route rurale à deux voies. La politique de l'aménagement des accotements asphaltés dans certaines routes rurales au moment des travaux de réasphaltage a été adoptée auparavant. Ces coûts sont déjà absorbés dans les budgets de la gestion des actifs et expliquent les impératifs budgétaires du Plan de gestion des infrastructures de transport.

Le Réseau du transport actif en zone rurale est le fruit d'une approche de planification différente et est adapté à des usagers cibles également différents par rapport à la zone urbaine et aux villages, selon les modalités exposées dans les politiques du PDT (politiques 7-5 et 9-1). La zone rurale d'Ottawa est caractérisée par la faible densité des habitations et des destinations, ainsi que par de longues distances à parcourir, ce qui, dans un cas comme dans l'autre, donne lieu à une plus grande dépendance vis-à-vis de l'automobile et à une moindre prévalence des déplacements à pied et à vélo pour des raisons utilitaires. Le Réseau proposé du transport actif en zone rurale prévoit une moindre densité de circuits, pour tenir compte du contexte géographique. Il vise aussi à assurer la connectivité entre les grands villages, ainsi qu'avec la zone urbaine et les grandes destinations récréatives, ainsi que les principaux sentiers ruraux, (par exemple le sentier Osgoode, le sentier Doug-Thompson et le sentier Prescott-Russell).

Les types d'infrastructures du Réseau du transport actif en zone rurale s'inspirent du cycliste cible qui parcourt de plus longs trajets et qui est soit très confiant ou assez confiant dans ses déplacements dans la circulation mixte; ces déplacements ont souvent un caractère récréatif. Le Réseau de la zone rurale fait essentiellement état des types d'infrastructures suivants :

- Circuits suggérés dans les routes secondaires de moindre volume. On a présélectionné ces circuits en fonction du volume et de la vitesse des véhicules; ces circuits devraient être confortables pour le cycliste cible du secteur rural dans ses déplacements dans la circulation mixte (sans accotements asphaltés); une part importante des cyclistes font appel à ces circuits à l'heure actuelle. On pourra déployer la signalisation sur ces circuits pour les besoins de l'orientation et pour faire savoir aux usagers qu'ils roulent sur un circuit cyclable.
- Accotements asphaltés sur les routes à grande vitesse et à volume supérieur. On ajouterait généralement des accotements asphaltés au moment des travaux de resurfacement, sous réserve de la faisabilité technique (qui est souvent liée à la largeur disponible sans obstacle de l'assise routière). On a procédé à une première présélection du point de vue de la largeur de l'assise routière dans le cadre de l'aménagement du réseau; il faudra toutefois confirmer la viabilité technique au moment des travaux de réasphaltage. En outre, ces routes pourraient comprendre de courts segments de route qui ne permettent pas

d'ajouter des accotements asphaltés. Compte tenu du cycliste cible pour le réseau rural et parce qu'on a sélectionné des couloirs qui sont déjà massivement utilisés aujourd'hui dans les déplacements à vélo, ces courts segments devraient normalement continuer d'appartenir à l'espace partagé.

- Parcours hors route pour le transport actif. Ces infrastructures seront réalisées dans les couloirs disponibles si on a l'occasion de le faire. Par exemple, en 2011, le sentier Doug-Thompson (appelé auparavant le sentier Osgoode Link) a été ouvert aux cyclistes et aux piétons. Le transport actif pourrait constituer une vocation intermédiaire pour les anciens couloirs ferroviaires, dont on pourrait finalement se servir pour les besoins du transport. Dans les projets de TA du PDT (dans la catégorie des projets cyclables), on fait état d'une étude de la viabilité pour le prolongement du sentier Doug-Thompson au sud en direction de Kemptville, en collaboration avec la municipalité de Grenville. On a aussi prévu un projet d'infrastructures pour convertir un segment initial du couloir ferroviaire du lotissement Beachburg acquis récemment pour aménager des infrastructures intermédiaires de transport actif, et on a prévu une étude de la viabilité pour explorer l'amélioration de la terminaison de l'extrémité ouest du sentier Prescott-Russell.

La version à jour du Réseau du transport actif en zone rurale comprend un total d'environ 340 kilomètres de circuits proposés dotés d'un accotement asphalté. La version provisoire de ce réseau a été diffusée publiquement dans le cadre de la consultation publique sur la phase 3 du PDT et a été affinée en tenant compte des commentaires qui nous ont été adressés.

3.3 Cartographie du transport actif, dont la carte des grandes infrastructures

On peut consulter, l'outil de cartographie en ligne [geoOttawa](#), les projets de transport actif du PDT, le Réseau des parcours cyclables transurbains et le Réseau du transport actif en zone rurale.

Les projets de transport actif du PDT sont divisés en différentes « strates » par type de projet : les projets piétonniers et les projets cyclables. L'outil geoOttawa représente aussi les infrastructures piétonnières et cyclables « en cours », qui se situent à l'étape de la planification et qui devraient être réalisées dans le cadre d'autres programmes de la Ville d'ici 2031 (en vert pâle). Par exemple, les sentiers polyvalents mis en œuvre dans le cadre de l'Étape 2 du TLR et les infrastructures cyclables réalisées dans les projets de réfection des routes font partie des infrastructures « en cours ». Dans geoOttawa, les résidents peuvent aussi prendre connaissance, en même temps, des infrastructures piétonnables et cyclables existantes, des infrastructures « en cours » et

des projets de TA du PDT pour avoir une meilleure idée de l'évolution des réseaux piétonniers et cyclables de la Ville et du rôle des projets de TA du PDT dans la correction des déficits du réseau.

Pour la carte des grandes infrastructures, les infrastructures « en cours » se situent dans la phase de la planification, mais pourraient ne pas être réalisées avant 2031. La carte des grandes infrastructures fait aussi état, en gris, des passages des usagers du TA déjà répertoriés dans les plans secondaires ou dans les plans d'aménagement axés sur le transport en commun, mais qui ne sont toujours pas financés; il ne s'agit pas de priorités pour la connectivité au moment d'écrire ces lignes et ils ne font pas partie des projets de transport actif du PDT. Nous passerons en revue les passages des usagers du TA pour les intégrer dans le Réseau des parcours ultimes (dont il est question ci-après), et on pourrait enchaîner avec la mise en œuvre de ces passages éventuellement.

Nous mettrons à jour l'outil geoOttawa pour préciser que le Plan sur le cyclisme d'Ottawa de 2013 a été annulé et remplacé. Les voies principales et les voies locales ne seront plus nécessaires dans le Réseau ultime, compte tenu de l'intention de la politique du Plan officiel selon laquelle tous les couloirs routiers du secteur urbain et des villages font partie du réseau cyclable absolu de la Ville (à l'exception des autoroutes et du Transitway). Nous garderons, dans geoOttawa, le réseau des parcours ultimes. Cette strate de la carte indique les secteurs dans lesquels il faut prévoir des liaisons pour le TA hors des couloirs routiers de la Ville. Ces liaisons sont souvent assurées grâce aux infrastructures des sentiers polyvalents le long des couloirs naturels comme les cours d'eau ou les ruisseaux. Nous mettrons également à jour, dans la partie 2 du PDT, le Réseau des parcours ultimes.

4. Priorisation des projets dans le Plan des infrastructures du PDT

4.1 Vue d'ensemble du Plan des infrastructures du PDT (partie 2 du PDT)

Comme nous l'avons vu dans la section Contexte, le Plan des infrastructures du PDT fera état des projets et des investissements à consacrer aux besoins en mobilité d'Ottawa et à la réalisation des cibles de la Ville dans les parts modales et dans la réduction des gaz à effet de serre. Ce plan fera aussi état d'un sous-ensemble de projets abordables dans le cadre des plans financiers à long terme (PFLT) de la Ville, ainsi que des délais de mise en œuvre correspondants.

La figure 1 ci-après donne une vue d'ensemble de l'approche adoptée pour mettre au point le Plan des infrastructures du PDT. Cette approche comprend les étapes suivantes :

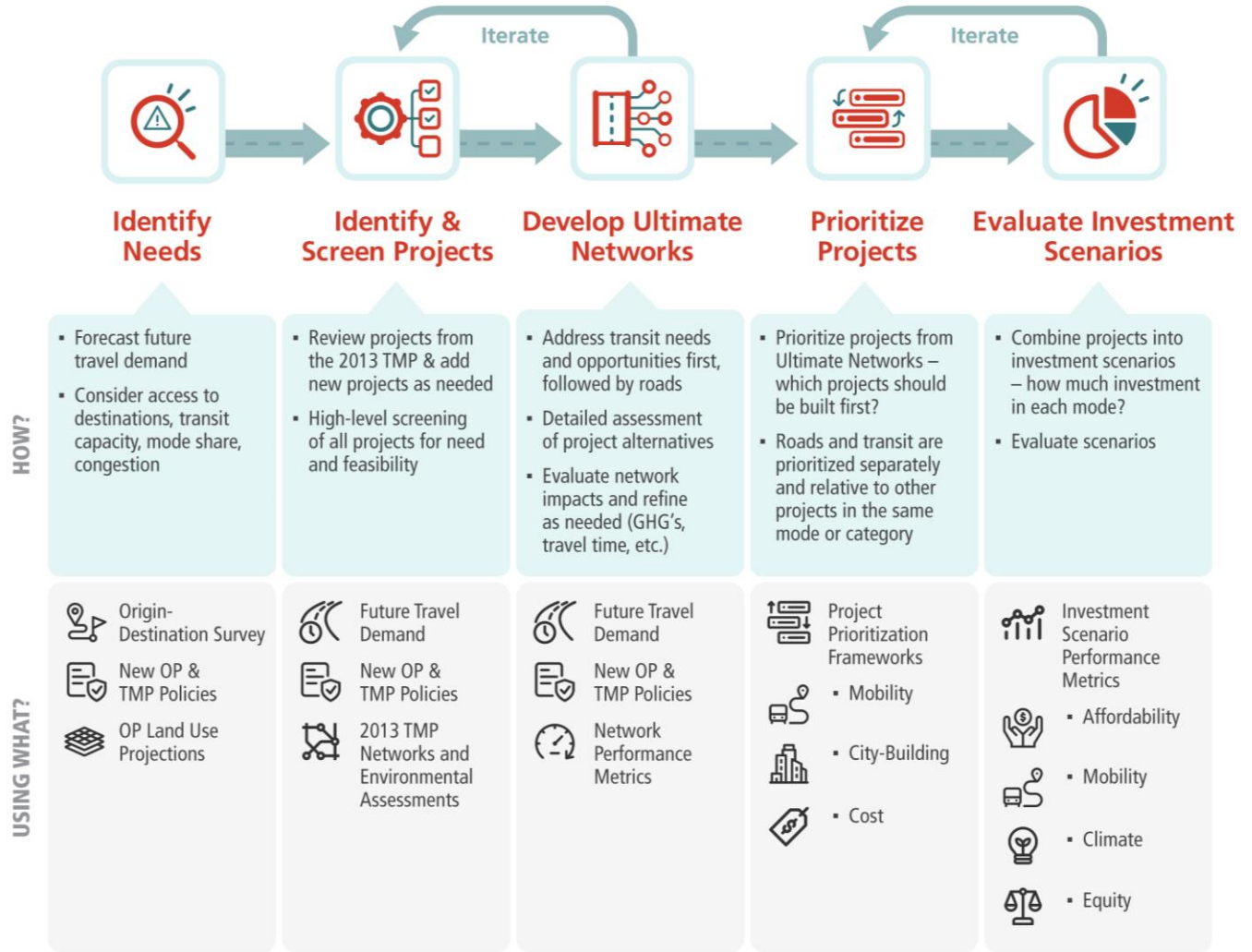
- **Recensement des besoins.** La Ville fera appel aux données réunies dans le cadre de l'Enquête sur les déplacements origine-destination (OD) de l'automne 2022 pour savoir comment, où et pourquoi les résidents se déplacent aujourd'hui. En se servant de ces données, la Ville mettra à jour son modèle de transport et prévoira la demande de déplacements jusqu'en 2046 d'après les projections de population et d'emploi du Plan officiel. Puisque les habitudes des usagers continuent d'évoluer en réaction à la pandémie, on examinera différents scénarios pour tenir compte de l'incertitude, par exemple la hausse ou la baisse du nombre de télétravailleurs. On évaluera les besoins projetés dans les transports en comparant la demande de déplacements projetée avec la capacité existante du réseau, en tenant compte d'objectifs comme l'aménagement des moyens d'accès pour se rendre aux destinations et le recours de plus en plus important aux modes durables pour se déplacer.
- **Recensement et présélection des projets.** L'étape suivante consistera à recenser et à présélectionner les projets candidats pour les inclure dans les réseaux ultimes des infrastructures routières et de transport en commun d'Ottawa. Les réseaux ultimes donnent une vision à long terme des infrastructures de transport de la Ville et comprennent des projets de transport en commun et d'aménagement de routes pour répondre à la demande de déplacements jusqu'en 2046. On reverra les projets du PDT de 2013 pour confirmer s'ils sont nécessaires et on recensera les nouveaux projets pour favoriser la croissance. On recensera aussi les projets de reconfiguration des rues existantes pour en faire des « rues complètes », afin de promouvoir la densification et le basculement modal.

Tous les projets candidats feront l'objet d'une présélection à un niveau global pour en établir la nécessité, la viabilité et pour savoir s'ils cadrent avec les politiques. Certains projets pourraient être sélectionnés à cette étape; d'autres pourraient être remaniés pour s'assurer qu'ils sont viables ou pour en minorer les répercussions environnementales. L'aménagement des réseaux visera à répondre à la demande dans les déplacements en faisant appel aux transports en commun et au transport actif; toutefois, on se penchera aussi sur les projets d'aménagement de routes dans les secteurs dans lesquels il existe une demande résiduelle qui ne peut pas être satisfaite grâce aux modes de transport durables.

- **Aménagement des réseaux ultimes.** Dans l'aménagement des réseaux ultimes, on recensera les options de transport en commun permettant de répondre à la demande de déplacements; on tiendra compte des projets qui

permettent d'augmenter la capacité des routes dans les cas nécessaires afin d'assurer l'appoint du réseau ultime de transport en commun et de répondre à la demande résiduelle de déplacements. Les réseaux ultimes de transport en commun et d'infrastructures routières seront revus et affinés d'après des indicateurs de rendement des réseaux comme l'accessibilité des destinations, les délais de déplacement et les émissions de gaz à effet de serre. Le recensement des projets et l'aménagement des réseaux ultimes se dérouleront dans le cadre d'un processus itératif.

- **Priorisation des projets dans les réseaux ultimes.** Les projets de transport en commun et d'aménagement de routes des réseaux ultimes seront priorisés en faisant appel à des structures-cadres qui tiennent compte des besoins en mobilité, de l'édification de la Ville et les coûts. Les structures-cadres serviront à comparer les projets du même type, soit à prioriser les nouvelles routes et les projets d'élargissement des routes les uns par rapport aux autres, de même qu'à prioriser les projets de transport en commun en les comparant. Le processus de priorisation permettra de déterminer les projets d'aménagement de routes et les projets de transport en commun qu'il faudra réaliser d'abord. Nous présentons dans les sections suivantes de ce document les structures-cadres proposées pour la priorisation des projets de transport en commun et des projets routiers.
- **Évaluation des scénarios d'investissement.** Hormis la priorisation des projets, la Ville se penchera sur les moyens de répartition du financement parmi les différents modes et types de projets. L'équipe du PDT s'attend de mettre au point deux ou trois scénarios d'investissement mettant en lumière différents niveaux de financement pour les divers types de projets, dont les nouvelles routes et les projets d'élargissement des routes, ainsi que les travaux de modification de la chaussée existante, les projets de transport en commun rapide et les projets prioritaires de transport en commun, ainsi que le transport actif. On évaluera les différents scénarios d'investissement d'après leur capacité à réaliser les objectifs de la Ville, en tenant compte des indicateurs de rendement liés à la mobilité, aux dérèglements climatiques, à l'équité et à l'abordabilité. Le scénario d'investissement approuvé par le Conseil déterminera l'enveloppe de financement de chaque type de projet (soit l'importance du financement consacré aux transports en commun et au transport actif, entre autres). On appliquera ensuite cette enveloppe de financement à la liste priorisée des projets pour établir les délais prévus dans la mise en œuvre.



		Itération		Itération	
	Définir les besoins.	Recenser et présélectionner les projets.	Mettre au point les réseaux ultimes.	Prioriser les projets.	Évaluer les scénarios d'investissements.
COMMENT?	<ul style="list-style-type: none"> Prévoir la demande en déplacements. Réfléchir aux moyens d'accès aux destinations, à la capacité des transports en commun, aux parts modales et à la congestion. 	<ul style="list-style-type: none"> Revoir les projets du PDT de 2013 et ajouter les nouveaux projets nécessaires. Présélectionner généralement tous les projets en fonction des besoins et de la viabilité. 	<ul style="list-style-type: none"> Se pencher d'abord sur les besoins et les perspectives des transports en commun, puis sur les routes. Évaluer dans les détails les solutions de rechange pour la réalisation des projets. Évaluer les impacts sur les réseaux et affiner les détails au besoin (GES et délais de déplacements, entre autres). 	<ul style="list-style-type: none"> Prioriser les projets des réseaux ultimes : quels projets faut-il mener d'abord? Prioriser séparément et par rapport à d'autres projets dans le même mode ou la même catégorie les projets routiers et les projets de transports en commun. 	<ul style="list-style-type: none"> Regrouper les projets dans des scénarios d'investissement : quel investissement faut-il consentir à chaque mode de déplacement? Évaluer les scénarios.

EN FAISANT APPEL À QUELS MOYENS?	Enquête origine-destination Nouveau PO et politiques du PDT Projections du PO pour l'aménagement du territoire	Demande projetée en déplacements Nouveau PO et politiques du PDT Réseaux et évaluations environnementales du PDT de 2013	Demande projetée en déplacements Nouveau PO et politiques du PDT Indicateurs du rendement des réseaux	Structure-cadre de priorisation des projets <ul style="list-style-type: none"> • Mobilité • Édification de la Ville • Coûts 	Indicateurs de rendement des scénarios d'investissement <ul style="list-style-type: none"> • Abordabilité • Mobilité • Climat • Équité
----------------------------------	--	--	---	--	--

Figure 1 : Plan des infrastructures du PDT (partie 2 du PDT)

Lorsqu'il aura été approuvé, le Plan des infrastructures du PDT guidera la mise en œuvre des nouvelles infrastructures de transport sur le territoire de la Ville. Il viendra aussi éclairer l'actualisation éventuelle des redevances d'aménagement d'Ottawa. Les réseaux ultimes seront intégrés dans le PO grâce à une modification du PO, pour assurer la protection des emprises routières et des couloirs de transport projetés. Les cibles des parts modales seront également fixées dans le Plan des infrastructures pour cadrer avec les scénarios d'investissement dans les réseaux et pour promouvoir les objectifs des parts modales du PO.

4.2 Structures-cadres de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers pour la partie 2 du PDT

Nous prioriserons la mise en œuvre des projets de transports en commun et des projets routiers des réseaux ultimes en faisant appel aux structures-cadres de priorisation de ces projets (pièce 4) que l'on recommande d'approuver dans ce rapport. Ces structures-cadres seront utilisées pour comparer les projets dans les mêmes catégories. Le processus de priorisation permettra de déterminer les projets qui seront réalisés en premier lieu dans chaque catégorie. Les projets ne seront évalués que par rapport à d'autres projets appartenant à la même catégorie afin de tenir compte de la différence importante dans les coûts et de l'incidence de chacun de ces types d'investissements.

Voici les catégories des projets de transports en commun :

- Transports en commun rapides : couloirs de transports en commun dotés d'une emprise parfaitement exclusive et de passages à croisement superposés, par exemple les couloirs du train léger et les voies réservées aux autobus. Cette catégorie comprend aussi les infrastructures de transports en commun, de même que l'emprise semi-exclusive avec séparation physique et les passages à niveau, dont les voies d'autobus du terre-plein. La priorisation sera établie d'après les rubriques de notation de l'annexe A de la pièce 4.

- Couloirs prioritaires de transports en commun : projets prévoyant des voies réservées aux autobus ou d'autres mesures prioritaires dans l'ensemble des couloirs. Outre les voies réservées aux autobus, on pourrait aménager des dispositifs comme des voies d'évitement des files d'attente, la signalisation de la priorité pour les transports en commun, ainsi que les restrictions pour les véhicules à vocation générale, entre autres. Les couloirs prioritaires de transports en commun comprendront aussi les couloirs permettant d'apporter des améliorations tactiques aux transports en commun, que l'on pourra mettre en œuvre assez rapidement et à moindres coûts. La priorisation sera établie d'après les rubriques de notation de l'annexe A de la pièce 4.
- Dispositifs prioritaires isolés : projets prioritaires de transports en commun consacrés à certaines intersections ou à certains goulets d'étranglement. Ces dispositifs peuvent comprendre entre autres des voies d'évitement des files d'attente, des feux prioritaires pour les autobus aux intersections, ainsi que des restrictions pour les véhicules à vocation générale. Le recensement et la priorisation se dérouleront séparément, en fonction des indicateurs des services existants pour les transports en commun.

Voici les catégories de projets routiers :

- Les nouvelles routes et l'élargissement des routes : projets de construction de nouvelles routes ou aménagement de voies de circulation dans les routes existantes, afin d'améliorer l'accès automobile ou d'augmenter la capacité de circulation automobile. La priorisation sera établie d'après les rubriques de notation de l'annexe A de la pièce 4.
- Les modifications apportées aux routes existantes selon le principe des rues complètes : projets de configuration des rues existantes afin de favoriser les modes de transport durables, dans le cadre de la densification et du basculement modal. La priorisation sera établie d'après les critères de la pièce 4 et selon les rubriques détaillées de la notation à mettre au point lorsque le Conseil municipal aura approuvé ces critères.

Nous avons mis au point les structures-cadres de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers (pièce 4) d'après les objectifs du PO, les politiques du PDT et les structures-cadres du PDT de 2013. On les passera en revue et on les affinera d'après les résultats de la consultation publique. La pièce 4 fait état des critères et des indicateurs de priorisation. Elle précise aussi le nombre de points attribués à chaque indicateur. On devrait attribuer à chaque projet une note totale pour permettre de le comparer à d'autres projets appartenant à la même catégorie.

Les critères et les indicateurs permettent d'évaluer l'apport de chaque projet à la réalisation des **besoins en mobilité**. Pour les projets de transport en commun, on priorisera les projets qui attirent les nouveaux usagers et qui améliorent les services de transport en commun pour les usagers existants. Pour les projets d'aménagement de nouvelles routes et d'élargissement de routes, on priorisera les projets qui permettent d'aménager de nouveaux terrains ou d'améliorer les conditions d'accès; on attribuera aussi des notes supérieures aux projets qui permettent de corriger les graves problèmes de congestion existants.

Les critères et les indicateurs permettent aussi d'évaluer l'apport positif ou négatif de chaque projet aux objectifs d'**édification de la Ville**. Pour les projets de transport en commun, ces critères et indicateurs tiennent compte de la connectivité avec les grandes destinations, de l'impact sur les réseaux naturels et du nombre attendu d'usagers qui habitent dans les quartiers prioritaires du point de vue de l'équité du PDT. Pour les projets d'aménagement de nouvelles routes et d'élargissement de routes, la note attribuée pour l'édification de la Ville tient compte des impacts sur les réseaux naturels, sur les quartiers prioritaires du point de vue de l'équité du PDT, de même que sur l'aménagement de l'espace et sur les rues saines. Cette note tient également compte des émissions de gaz à effet de serre et de la demande induite, ainsi que de l'importance des projets pour les transports en commun, les déplacements des marchandises et la connectivité avec les grandes destinations.

Enfin, les structures-cadres de priorisation tiennent compte du **coût** total du cycle de la durée utile de chaque projet. Il faut en effet prendre en compte l'importance d'utiliser judicieusement le financement limité à consacrer aux projets des infrastructures de transport.

Dans les scénarios d'investissement dans les réseaux, les projets seront regroupés selon les phases de leur mise en œuvre (à court, à moyen et à long termes) d'après leur note technique. L'échelonnement par phase pourra être affiné en tenant compte de facteurs externes comme la coordination avec d'autres projets, le calendrier des travaux d'aménagement, les considérations réseautiques et la préparation des travaux de construction. Le Plan des infrastructures établira aussi les mécanismes permettant de surveiller et de reprioriser les investissements selon l'évolution des modèles d'aménagement du territoire et de mobilité.

5. Consultation sur la partie 1 du PDT

La consultation publique sur le PDT s'est déroulée selon une approche itérative, échelonnée par phases. La partie 1 du PDT comportait trois phases de consultation, dont voici la synthèse.

Phases	Thèmes de la consultation
Phase n° 1 : La confirmation de l'orientation (automne 2019)	<ul style="list-style-type: none"> • Conditions existantes • Vision et principes directeurs
Phase n° 2 : Les liens entre les politiques (automne 2020)	<ul style="list-style-type: none"> • Liaisons manquantes du transport actif • Nouvelle mobilité • Équité et inclusion
Phase n° 3 : La voie à suivre (de l'hiver à l'été 2022)	<ul style="list-style-type: none"> • Politiques du PDT • Projets candidats de transport actif • Réseau rural du transport actif • Structures-cadres de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers • Document de travail relatif au changement climatique

Les phases 1 et 2 de la consultation publique plantent le décor des politiques provisoires et des projets candidats en réunissant les commentaires des résidents sur les conditions existantes, sur les principes conducteurs et sur leur vision des transports à Ottawa. La phase 2 a essentiellement porté sur quelques enjeux prioritaires et a consisté à réunir les commentaires sur le transport actif, sur les technologies nouvelles et sur la physionomie d'un réseau de transport plus équitable. Dans la phase 2, plus de 1 000 résidents ont posé plus de 4 000 « épingles » sur une carte pour indiquer les liaisons manquantes dans les réseaux piétonniers et cyclables de la Ville. À l'issue des phases 1 et 2, nous avons reçu près de 3 500 réponses dans le cadre du sondage. Ces commentaires ont permis de modeler les politiques et les projets provisoires publiés dans la phase 3.

La consultation publique sur la phase 3 de la partie 1 de la version provisoire du PDT a consisté à inviter la collectivité à commenter la vision et les principes directeurs, 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 PO. Dans le cadre de la phase 3, on a publié une série de 15 fiches récapitulatives faisant la synthèse des politiques; nous avons mené un sondage sur chacune de ces fiches. Ces 15 sondages ont permis de réunir un total de 4 600 réponses.

La phase 3 a aussi donné lieu à une consultation 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. Environ 3 500 résidents ont fait des commentaires sur les projets du transport actif candidats; les résidents ont ajouté plus de 300 commentaires géobalisés dans la carte de la version provisoire du Réseau du transport actif en zone rurale.

Une séance portes ouvertes en ligne s'est déroulée le 29 mars 2022 dans le cadre de la consultation qui a porté sur la phase 3. Plus de 150 personnes y ont participé, et le personnel de la Ville a répondu à près de 70 questions déposées dans le cadre de cette séance. Enfin, la phase 3 donnait aux résidents l'occasion de commenter la version provisoire des structures-cadres de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers pour le Plan des infrastructures. Ces deux sondages en ligne ont donné lieu à plus de 1 100 réponses au total.

Les trois phases de la consultation prévoyaient toutes des assemblées avec les intervenants représentant les entreprises, la profession et les organismes communautaires, avec les organismes partenaires ainsi qu'avec le Groupe de travail des ambassadeurs et des ambassadrices de la Ville (constitué par l'équipe du PO et dont les membres sont issus de différents organismes représentant les communautés de l'équité et de l'inclusion traditionnellement sous-représentées).

Dans le cadre de la consultation sur la partie 1 du PDT, l'équipe du projet a eu plus de 50 000 contacts avec des résidents grâce à des infolettres et à des visites sur la plateforme Participons Ottawa. En outre, il y a eu plus de 15 000 consultations directes auprès de résidents de tous les transects de la Ville dans des sondages, des ateliers, des événements en présentiel et des courriels. Voici entre autres les grands thèmes qui se sont fait jour dans les différentes activités de consultation :

- Sécurité et connectivité : Il faut donner une priorité absolue à la sécurité et à la connectivité des piétons et des cyclistes.
- Transport durable : Il est important de réduire la dépendance vis-à-vis de l'automobile et consacrer des investissements au transport durable.
- Transports en commun : La Ville doit offrir un service plus fréquent et fiable de transports en commun, notamment hors des périodes de pointe et du cœur du centre-ville.
- Rues complètes : La Ville doit accélérer la transition en aménageant des « rues complètes » sécuritaires et attrayantes pour tous les usagers.
- Changement climatique : La Ville devrait prendre des mesures pour lutter contre le changement climatique et pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les transports.

- Congestion automobile : La Ville doit continuer de permettre aux résidents d'avoir accès aux destinations en voiture.

Le lecteur est invité à consulter, sur la plateforme [Participons Ottawa](#), les rapports sur « Ce que nous avons entendu » pour les phases 1, 2 et 3 de la consultation sur la partie 1 du PDT.

6. Prochaines étapes

L'étape suivante de la mise à jour du PDT consiste à mettre au point le Plan des infrastructures (partie 2 du PDT). Pour ces travaux, les résultats de l'Enquête origine-destination serviront, avec d'autres éléments d'information, à évaluer les besoins projetés en déplacements, à recenser et à présélectionner les projets de transports en commun et d'aménagement de routes, à mettre en œuvre les réseaux de transport de la Ville, à prioriser les projets et à mettre au point des scénarios d'investissement dans les réseaux en tenant compte de l'abordabilité, ainsi que des objectifs de la Ville dans le basculement des parts modales et de ses cibles dans la lutte contre les dérèglements climatiques. Lorsque le Plan des infrastructures du PDT sera achevé, en 2025, la Ville mettra à jour l'Étude préliminaire sur les redevances d'aménagement et le règlement municipal au besoin.

La partie 2 du PDT prévoit deux autres phases dans la consultation publique. Pour la consultation sur la phase 4, la Ville donnera de l'information sur les habitudes existantes dans les déplacements, de même que sur les besoins et les perspectives des réseaux de transport. Elle demandera des avis sur les thèmes importants comme les principes de la répartition du financement entre les différents types d'investissements dans les transports. Pour la consultation sur la phase 5, la Ville demandera des avis sur la version provisoire du Plan des infrastructures, dont la liste priorisée des projets et des solutions de rechange pour les investissements. Dans la partie 2 du PDT, nous ferons connaître en toute transparence l'approche, la méthodologie et les compromis, pour nous assurer que le Plan des infrastructures du PDT rend compte des valeurs des résidents d'Ottawa et permet d'atteindre les objectifs approuvés par le Conseil municipal.

Le 11 décembre 2019, le Conseil municipal a approuvé la motion n° 25/20 pour constituer le « Groupe de conseillers parrains dans la mise à jour du Plan directeur des transports ». Ce groupe a fait des commentaires sur l'élaboration de la partie 1 du PDT. Le personnel de la Ville fait observer que le 7 décembre 2022, le Conseil municipal a demandé au greffier de la Ville d'adresser un rapport et les recommandations au Comité des finances et des services organisationnels et au Conseil municipal sur les questions se rapportant aux organismes consultatifs, dont le Groupe de conseillers

parrains. Le personnel s'attend à ce que cet examen soit achevé au deuxième trimestre de 2023 et tiendra compte de la constitution du nouveau Groupe de conseillers parrains pour éclairer le Plan des infrastructures du PDT et d'autres aspects du plan de travail de la partie 2.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

L'approbation de ce rapport n'a pas de répercussions financières. On se penchera sur les mesures qui ont des répercussions financières sur le financement dans les budgets, les analyse de rentabilisation ou dans le cadre du Plan des infrastructures du PDT et du Plan de gestion des infrastructures de transport, et on intégrera ces mesures dans les plans financiers à long terme.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

La mise en œuvre des recommandations contenues dans le rapport ne présente aucun obstacle de nature juridique.

CONSULTATION

En misant sur le succès du nouveau Plan officiel, l'équipe du PDT s'est engagée à s'assurer que de nombreux résidents et intervenants puissent participer aux consultations portant sur la partie 1. Les commentaires déposés dans le cadre de ce processus ont été indispensables pour éclairer et affiner les politiques et les projets de transport actif du PDT décrits dans ce rapport.

Dans le cadre des consultations des deux dernières années et demie, l'équipe du PDT a fait appel à des outils innovants comme les exercices interactifs de cartographie en ligne pour communiquer avec les résidents et a créé différents sondages et microdossiers pour réunir les commentaires sur les projets et les politiques proposés. La consultation qui a porté sur le PDT a aussi donné lieu à des réunions avec le Groupe de travail des ambassadeurs et des ambassadrices pour permettre de rejoindre les groupes méritant l'équité.

Comme l'expliquent les rapports sur « Ce que nous avons entendu » publiés sur la plateforme [Participons Ottawa](#), l'équipe du projet a eu plus de 50 000 contacts avec des résidents sous la forme d'infolettres et de visites sur cette plateforme. Cette équipe a tenu plus de 15 000 consultations directes auprès de résidents sur tout le territoire de la Ville dans le cadre de sondages, d'ateliers, d'événements en présentiel et de courriels. Le lecteur trouvera dans la section Analyse du présent rapport de plus amples renseignements sur les activités et les constats des consultations publiques.

La partie 1 du PDT a été présentée le 21 mars 2023 au Comité consultatif sur

l'accessibilité. Les membres ont posé des questions sur différents sujets, dont la terminologie, le rayonnement public et les prochaines étapes; l'équipe du PDT a répondu à ces questions. Le Comité consultatif sur l'accessibilité a pris connaissance de l'exposé présenté et a demandé au CCA de continuer de participer à intervalles réguliers au projet de mise à jour du PDT, qui a des répercussions énormes sur la mobilité des personnes en situation de handicap.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Le texte des politiques du PDT constitue un socle solide de politiques pour promouvoir l'accessibilité des réseaux de transport. Il comprend des politiques claires dans lesquelles la Ville s'engage à assurer l'équité et l'inclusion, en visant essentiellement à réduire les obstacles liés au transport dans la participation sociale et économique. Le texte de ces politiques conforte aussi les normes de la Ville pour les infrastructures du transport actif que privilégient les personnes en situation de handicap; par exemple, une politique prévoit des infrastructures cyclables et piétonnières distinctes, plutôt que des sentiers polyvalents communs, dans de nombreux contextes du secteur urbain. En outre, une action prévoit de consulter le public et les intervenants sur les cas dans lesquels il faut prioriser les travaux de rénovation, afin d'aider la Ville à prioriser les investissements à consacrer à l'accessibilité pour en récolter des bienfaits maximums.

Nous nous attendons aussi à ce que les projets du transport actif définis dans la pièce 3 fassent rejaillir d'importants bienfaits sur l'accessibilité. Ces projets corrigent d'importantes lacunes dans les réseaux de trottoirs et de sentiers cyclables, en améliorant l'accès aux transports en commun et aux destinations communautaires pour les piétons comme pour les cyclistes qui ont des handicaps physiques. Les nouvelles infrastructures piétonnières et cyclables ont été pensées en fonction des normes actuelles de l'accessibilité; ces projets consistent souvent à reconstruire des intersections à feux afin d'améliorer l'accessibilité. Les projets qui ont pour effet d'ajouter des infrastructures cyclables exclusives peuvent aussi donner lieu à des bienfaits secondaires pour les piétons en réduisant l'incidence des déplacements à vélo et à trottinette sur les trottoirs.

Toutes les nouvelles infrastructures de transport continueront de respecter les Normes de conception accessible de la Ville d'Ottawa et les exigences de la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario*, ainsi que les Normes pour la conception des lieux publics du *Règlement sur les normes d'accessibilité intégrées*. La Ville continue de moderniser ses infrastructures dans les travaux de reconstruction afin d'améliorer l'accessibilité. Les dispositions prévues pour les services de transport en commun continueront elles aussi de respecter les impératifs de l'accessibilité.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES ACTIFS

Le Programme de gestion intégrale des actifs permet à la Ville de gérer efficacement les infrastructures existantes et nouvelles pour en maximiser les avantages, réduire les risques et assurer des niveaux de services sécuritaires et fiables à l'intention des utilisateurs dans la collectivité. Pour atteindre ces objectifs, nous nous penchons sur les incidences des politiques et des actions proposées sur les coûts du cycle de la durée utile, sur les niveaux de service pris en charge et sur les risques pour les actifs infrastructurels de la Ville.

Les politiques, les actions et les projets du PDT auront pour effet d'augmenter la taille du portefeuille des actifs de transport de la Ville, pour assurer la croissance et la densification, de même que pour accroître la proportion des déplacements effectués grâce aux modes de transport durables. Si on n'apporte pas des mises au point au financement correspondant pour tenir compte de l'évolution des coûts du cycle de la durée utile, on créera des pressions sur les budgets d'exploitation et d'infrastructures actuelles de la Ville, dont les coûts de construction et d'acquisition, d'exploitation, d'entretien et de réfection. Le lecteur trouvera de plus amples renseignements dans la pièce 6.

RÉPERCUSSIONS SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Le Plan directeur sur les changements climatiques d'Ottawa établit, pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), des cibles de 100 % d'ici 2050 pour l'ensemble de la Ville et de 100 % d'ici 2040 pour la municipalité. Le secteur du transport est responsable de 44 % des émissions totales de GES à Ottawa, et pour atteindre ces cibles, il faudra prévoir des virages importants dans la technologie des véhicules et dans les habitudes de déplacement, selon les modalités exposées dans la stratégie Évolution énergétique de la Ville. La Ville est aussi en train de mettre au point la Stratégie de la résilience climatique afin d'aider Ottawa à s'adapter aux dérèglements climatiques à l'heure où les températures moyennes augmentent, que les épisodes de chaleur extrême et de gel-dégel se généralisent et que les événements météorologiques extrêmes comme les inondations se multiplient. Le PDT est l'un des nombreux moyens importants de promouvoir la réalisation des objectifs climatiques de la Ville grâce à un basculement dans les modes de transport durables, à la transition avec les technologies des véhicules propres et aux efforts croissants consacrés à la résilience des réseaux de transport. Le recours au point de vue climatique dans l'élaboration du PDT était l'une des actions prioritaires du Plan directeur sur les changements climatiques.

Les déplacements à pied et à vélo et l'utilisation des transports en commun sont

essentiels pour réduire les émissions de GES et font déjà partie intégrante de la planification des transports de la Ville. Les politiques dont fait état l'ensemble du PDT visent à prioriser et à encourager le transport durable. En outre, le Plan des infrastructures du PDT modélisera les investissements à consacrer au réseau de transport pour atteindre les cibles de la Ville dans la réduction des émissions de GES. On s'attend à ce que ces investissements tiennent compte des infrastructures nouvelles dans les transports en commun et dans le transport actif. Les hypothèses adoptées dans la transition avec les véhicules électriques et les liens de dépendance entre les infrastructures et les mesures auxiliaires de la stratégie de l'Évolution énergétique entreront également en ligne de compte dans l'analyse. On s'attend à devoir consacrer beaucoup plus de financement qu'à l'heure actuelle à la réalisation des objectifs de la lutte contre les dérèglements climatiques.

Poursuivre la transition avec les technologie des véhicules propres : On mène déjà la transition du parc de véhicules de transport en commun et de voitures de la Ville qui sont mus par les combustibles fossiles pour les convertir à des solutions plus vertes. Les délais de conversion de l'intégralité du parc d'autobus de la Ville sont indiqués dans le rapport de juin 2021 destiné à la Commission du transport en commun et au Conseil municipal et portant sur les autobus à émission zéro pour OC Transpo. Le Plan municipal de verdissement du parc automobile sera mis à jour dans les prochaines années; la Ville est aussi en train d'élaborer une stratégie pour amener les résidents à adopter les véhicules électriques. Ces initiatives dans la transition des véhicules sont distinctes de celles qui sont prévues dans le PDT, mais entreront en ligne de compte dans l'élaboration du Plan des infrastructures. Les politiques du PDT portent sur les bornes de recharge des véhicules électriques aménagées sur les rues, de même que sur les mesures adoptées pour promouvoir les vélos électriques, les vélos-cargos électriques, les trottinettes électriques et les véhicules électriques à faible vitesse.

Promouvoir des réseaux de transport climatorésilients : Les réseaux de transport d'Ottawa doivent être sécuritaires et confortables pour les usagers. Le nombre croissant de jours de canicule extrême a des incidences sur les piétons, sur les cyclistes et sur les usagers des transports en commun, et les chocs sont exacerbés par les îlots de chaleur urbains actuels. L'augmentation des épisodes météorologiques extrêmes et des inondations comporte également des risques. Le PDT prévoit des politiques pour actualiser les normes de planification et de conception du point de vue de l'adaptation aux dérèglements climatiques. Il faudra donc mieux prioriser les arbres, l'ombrage, la végétation et la gestion des eaux pluviales dans le cadre de la conception des rues complètes. En outre, le PDT précise qu'il faut mener d'autres travaux pour s'assurer que les programmes d'exploitation et d'entretien de la Ville résistent aux dérèglements climatiques d'Ottawa.

RÉPERCUSSIONS ÉCONOMIQUES

Le PO vise à faire d'Ottawa la ville de taille moyenne la plus agréable où vivre en Amérique du Nord et porte sur le développement économique à toutes les échelles, dans les mégarégions comme dans les quartiers locaux. En misant sur cette approche, les politiques du PDT étayent le développement économique en faisant la promotion d'un réseau de transport sain, efficient et fiable, qui contribue à la qualité de vie et qui favorise l'attraction et la fidélisation de travailleurs compétents. Le PDT prévoit aussi des politiques spécifiques aux déplacements des personnes et des marchandises sur le territoire de la Ville, entre Ottawa et Gatineau et entre les régions. Les politiques du PDT insistent sur la création de rues animées et piétonnables, dans lesquelles les commerces et les entreprises peuvent prospérer. Ces politiques visent aussi à promouvoir l'innovation, notamment les initiatives qui font d'Ottawa un chef de file dans la technologie des véhicules automatisés. Enfin, le PDT précise que pour conforter notre rôle de grand centre métropolitain, il faut collaborer en permanence avec les organismes partenaires dans les grands dossiers comme les transports en commun et le transport des marchandises.

RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES

Le PDT comprend des politiques à jour qui visent à réduire les répercussions environnementales des infrastructures de transport et à protéger les réseaux naturels de la Ville. Ces politiques portent aussi sur les arbres et sur la végétation, sur la gestion des eaux pluviales et sur l'application du point de vue de la santé publique dans la planification des transports. Les incidences sur les réseaux naturels et sur les « rues saines » font aussi partie des structures-cadres de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers du Plan des infrastructures du PDT.

RÉPERCUSSIONS SUR LES AUTOCHTONES, SUR LES GENRES ET SUR L'ÉQUITÉ

La partie 1 du PDT priorise essentiellement l'équité et mise sur les politiques du PO qui visent à créer une ville plus équitable. Le thème 2 du texte des politiques du PDT vise essentiellement à créer un réseau de transport plus sain et plus équitable. Il définit ainsi le réseau de transport équitable : « réseau permettant à chacun d'avoir accès aux destinations auxquelles il doit se rendre et aide à triompher des obstacles systémiques qui nuisent à la participation sociale et économique ». Par conséquent, les politiques du PDT visent à améliorer l'accès pour ceux qui doivent surmonter des obstacles liés au transport. Selon le point de vue de l'équité et de l'inclusion de la Ville, il s'agit entre autres de se pencher sur les besoins en mobilité et sur les contraintes des femmes, des enfants, des personnes âgées, des personnes en situation de handicap, de celles qui

vivent dans la pauvreté, des peuples autochtones, des membres des communautés racisées, ainsi que des autres groupes méritant l'équité.

Les politiques du thème 2 du PDT portent sur différents sujets, dont la consultation équitable, les données et les indicateurs priorisant l'équité, la conception des rues, ainsi que la planification des services de transport en commun et les politiques tarifaires. Conformément au PO, les politiques du PDT visent aussi à accélérer les investissements dans les quartiers prioritaires du point de vue de l'équité du PDT (soit les quartiers réunissant une forte concentration de résidents socialement et économiquement vulnérables, d'après l'Indice de l'équité des quartiers). En outre, les projets de transport actif du PDT et les structures-cadres de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers tiennent compte des quartiers prioritaires du point de vue de l'équité du PDT dans le recensement et la priorisation des projets, selon les modalités exposées dans la section Analyse.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES RISQUES

Il n'y a pas de répercussions sur la gestion des risques.

RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES

Le PDT fait état, dans plusieurs politiques, du caractère inestimable et singulier des zones rurales de la Ville. Comme le PO, le PDT applique l'approche du transect dans la planification. Il comprend des politiques et des projets destinés à améliorer les infrastructures piétonnables et cyclables dans les villages. Il fait aussi état du contexte des transports dans la zone rurale hors des villages et recommande de se pencher sur des solutions de transport innovantes et abordables pour le secteur rural, dans le cadre du développement économique des zones rurales. En sachant que la santé des écosystèmes est la pierre d'assise de nos collectivités rurales, le PDT prévoit des politiques destinées à minorer les incidences négatives des infrastructures de transport sur l'environnement naturel.

Les projets du transport actif regroupent les infrastructures piétonnières et cyclables à aménager dans les villages et encouragent les déplacements en faisant appel au transport actif dans les collectivités. La version à jour du Réseau de transport actif en zone rurale fait état des routes qui seront dotées d'accotements asphaltés au moment de la réfection de la chaussée, dans les cas où ces travaux sont techniquement viables. Ce réseau donnera lieu à un investissement considérable dans les circuits cyclables des zones rurales dont pourront profiter les résidents des zones urbaines et rurales et les visiteurs. Nous nous pencherons sur les sentiers hors route pour le transport actif de concert avec les couloirs déjà aménagés en fonction des possibilités.

Les résidents des zones rurales et les autres intervenants dans ces zones ont été consultés dans les trois phases des activités de consultation qui ont permis d'éclairer la partie 1 du PDT.

PIÈCES JUSTIFICATIVES

Pièce 1	Politiques du Plan directeur des transports
Pièce 2	Politiques du Plan directeur des transports – Faits saillants
Pièce 3	Projets du transport actif
Pièce 4	Structures-cadres de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers pour le Plan des infrastructures
Pièce 5	Cartes du réseau de transport actif : Réseau des parcours cyclables transurbains, Réseau du transport actif en zone rurale et carte des grandes infrastructures de transport actif
Pièce 6	Incidences, sur la gestion des actifs, de la partie 1 du Plan directeur des transports
Pièce 7	Changements apportés aux politiques et aux projets du PDT (mars 2023)
Pièce 8	Rapport sur la synthèse des consultations : Structures-cadres de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers (mars 2023)
Pièce 9	Rapport sur Ce que nous avons entendu : Politiques du PDT (juillet 2022)
Pièce 10	Rapport sur Ce que nous avons entendu : Supplément sur le transport actif (juillet 2022)

SUITE À DONNER

Lorsque le Conseil municipal aura approuvé ce rapport, la Direction générale de la planification, de l'immobilier et du développement économique finalisera les documents de la partie 1 du PDT pour y intégrer les changements apportés par le Comité des transports et par le Conseil municipal. Le personnel de la Ville enchaînera avec les étapes suivantes exposées dans le rapport et mettra en œuvre les consignes qui lui seront données dans le cadre de l'étude de ce rapport.