

Objet : Plan directeur des transports – Partie 2

Dossier : ACS2025-PDB-TP-0012

Rapport présenté au Comité de l'infrastructure et des travaux publics

le 26 juin 2025

et au Conseil municipal le 23 juillet 2025

**Déposé le 16 juin 2025 par Jennifer Armstrong, directrice par intérim,
Planification des transports, Direction générale des services de la planification,
de l'aménagement et du bâtiment**

**Personne-ressource : Deborah Lightman, gestionnaire de programme par intérim,
Direction des réseaux et de la politique de transport, Direction générale des
services de la planification, de l'aménagement et du bâtiment**

613-580-2424, poste 16571 : deborah.lightman@ottawa.ca

Quartier : À l'échelle de la Ville

RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

Que le Comité de l'infrastructure et des travaux publics recommande au Conseil municipal :

- 1) d'approuver le Plan des infrastructures du Plan directeur des transports (PDT) reproduit dans la pièce 1 et décrit dans le présent rapport;**
- 2) de demander au personnel de la Ville de déposer les projets indiqués dans la pièce 1 pour les financer dans le cadre du processus annuel de budgétisation conformément à l'approche exposée dans le Plan des infrastructures du PDT;**
- 3) de demander au personnel de la Ville d'apporter au Plan officiel des modifications pour tenir compte des recommandations du Plan des infrastructures du PDT;**
- 4) de demander au personnel de mettre à jour l'Étude du contexte des redevances d'aménagement d'après le Plan des infrastructures du PDT et de faire appel aux redevances d'aménagement dans toute la mesure permis dans la *Loi de 1997 sur les redevances d'aménagement* dans le cadre du processus annuel de budgétisation afin de financer les projets liés à la croissance et absolument prioritaires recensés dans le Plan des infrastructures du PDT;**
- 5) de demander au personnel de la Ville de soumettre au Fonds pour le transport en commun du Canada un plan régional intégré, établi d'après les projets du Plan des infrastructures du PDT et conformément à l'analyse reproduite dans ce rapport.**

RESUME

Le Plan directeur des transports (PDT) constitue la stratégie à long terme de la Ville d'Ottawa qui sert à guider l'aménagement de son réseau de transport jusqu'en 2046. Le PDT, qui est une pièce justificative du Plan officiel de la Ville, cadre avec les objectifs de croissance et de mobilité du Plan officiel, dont l'objectif qui consiste à encourager un basculement dans les modes de déplacement durables et économes d'espace.

Dans ce rapport, nous présentons la Partie 2 du PDT, soit le Plan des infrastructures. Inspiré des politiques et des structures-cadres de priorisation établies dans la Partie 1 du PDT et approuvées par le Conseil municipal (avril 2023), le Plan des infrastructures fait état des investissements qu'il faut consacrer aux transports en commun, aux routes et au transport actif pour étayer la croissance projetée d'Ottawa et permettre

d'aménager une ville connectée et habitable. Ce plan constitue la pierre d'assise des investissements concertés à long terme à consacrer au réseau de transport d'Ottawa.

Le Plan des infrastructures se fonde sur la prévision de la demande en déplacements en faisant appel au modèle régional TRANS et rend compte des habitudes postpandémiques dans les déplacements, ainsi que des répercussions du travail hybride. Il comprend les deux réseaux suivants pour les projets de transports en commun et les projets routiers :

- Les réseaux établis d'après les besoins font état de tous les projets à réaliser pour répondre aux besoins en mobilité de la Ville sur l'horizon de planification de 2046, en fonction des projections de croissance de la population et de l'emploi du Plan officiel.
- Les réseaux prioritaires font état d'un sous-ensemble de projets des réseaux d'après les besoins dont il faut prioriser la mise en œuvre et qui devraient être réalisés d'ici 2046, selon le financement et les contraintes de l'abordabilité. Nous avons priorisé les projets en faisant appel aux structures-cadres de priorisation approuvées par le Conseil municipal pour les projets de transports en commun et les projets routiers.

En dollars de 2024, le Réseau routier prioritaire et le Réseau de transports en commun comprennent les projets d'infrastructures menés par la Ville pour une valeur d'environ 3,9 milliards de dollars, ainsi que des projets de transports en commun de 2,3 milliards de dollars et des projets routiers de 1,6 milliard de dollars. Ces investissements sont essentiellement consacrés à la réalisation des infrastructures les plus essentielles et économiques afin d'encourager la mobilité durable, d'assurer la croissance jusqu'en 2046 et d'améliorer l'accès sur tout le territoire d'Ottawa. Le Réseau prioritaire de transports en commun comprend aussi les prolongements de l'Étape 3 de l'O-Train jusqu'à Barrhaven et Kanata-Stittsville, qui coûteraient un supplément de 8,3 milliards de dollars, somme qui devrait être financée intégralement par d'autres ordres de gouvernement.

Font partie des investissements majeurs consacrés aux transports en commun dans le Réseau prioritaire, les couloirs nouveaux et agrandis du transport en commun rapide par autobus (TCRA), dont le Transitway du chemin Baseline, le Transitway de Cumberland, le Transitway Sud, le Transitway Sud-Ouest, le Transitway de Kanata-Nord et le Transitway du chemin Heron et du chemin Walkley. Font partie des autres investissements dans les transports en commun, les projets d'aménagement des voies continues réservées aux autobus sur l'avenue Carling, sur le chemin Blair, sur le

boulevard St-Laurent, sur le chemin de Montréal, sur le chemin Merivale et sur le chemin Conroy.

Le Plan des infrastructures priorise aussi les projets de transport actif approuvés avec la Partie 1 du PDT en avril 2023. Nous avons priorisé ces projets d'après leurs avantages pour la connectivité et leur potentiel d'attraction des nouveaux déplacements à vélo et à pied, pour leur potentiel de coordination avec d'autres projets planifiés, pour leur coût et la facilité de leur mise en œuvre, ainsi que pour les avantages qu'ils apportent aux quartiers prioritaires pour l'équité. En dollars de 2024, les projets de transport actif représentent des investissements en infrastructures de 350 millions de dollars.

Le Plan des infrastructures comprend aussi les réseaux absolus pour les transports en commun et les routes, ainsi que les éléments justificatifs qui guident la mise en œuvre à long terme. Il s'agit entre autres des recommandations portant sur l'actualisation du réseau de parcs relais, en tenant compte de l'évolution des habitudes dans les déplacements et des perspectives pour les aménagements axés sur les transports en commun, de l'Examen de la classification et de la désignation des routes pour s'assurer qu'il cadre avec les fonctions routières visées, et de la mise à jour des largeurs de protection des emprises routières pour étayer l'éventuel aménagement des couloirs artériels tout en équilibrant les répercussions produites sur les propriétés voisines.

Le Plan des infrastructures du PDT a été mis au point de concert avec le Plan financier à long terme des transports en commun, avec le Plan financier à long terme pour les services financés par les impôts et fait appel au point de vue de l'abordabilité pour les investissements à consacrer aux infrastructures du transport. Lorsque le Plan des infrastructures du PDT aura été approuvé, la Ville mettra à jour les plans financiers à long terme et l'Étude du contexte des redevances d'aménagement et enchaînera avec les modifications à apporter au Plan officiel pour tenir compte des changements pertinents dans le PDT. La mise en œuvre du Plan des infrastructures du PDT sera financée à même le budget annuel des dépenses en immobilisations de la Ville et dans le cadre de ses processus de planification de projets. En outre, on se servira du Plan des infrastructures pour guider la protection des couloirs et la coordination des projets dans le cadre de l'examen des demandes d'aménagement et en favorisant la collaboration soutenue avec les organismes comme la Commission de la capitale nationale (CCN), la Société de transport de l'Outaouais (STO), le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) et Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC). Nous avons établi la mise à jour du PDT conformément aux exigences des phases 1 et 2 de l'évaluation environnementale municipale de portée générale. Le PDT constituera le socle des études plus circonstanciées qui seront réalisées pour les projets assujettis à la *Loi sur les évaluations environnementales*.

CONTEXTE

Le Plan directeur des transports (PDT) constitue la stratégie à long terme adoptée par la Ville pour planifier, aménager et exploiter les réseaux piétonnables, cyclables et automobiles et les réseaux de transports en commun d'Ottawa. L'objectif du PDT consiste à créer un réseau de transport fiable, sécuritaire, efficient et durable, qui étaye la croissance et la mobilité projetées. Le PDT, qui constitue une pièce justificative du Plan officiel (PO), joue un rôle essentiel en guidant la croissance de la Ville jusqu'en 2046.

Le ministère des Affaires municipales et du Logement (MAML) a approuvé en novembre 2022 le PO d'Ottawa. Le PO prévoit une augmentation de plus de 400 000 habitants sur les 20 prochaines années; 47 % des nouveaux logements seront construits par densification, essentiellement à l'intérieur de la Ceinture de verdure. Le PO oriente le mode de croissance de la Ville au fil des ans et fait état des politiques qui guident l'aménagement du territoire et la promotion immobilière sur l'horizon de planification de 2046. Le PDT fait état des politiques sur le transport et des investissements infrastructurels destinés à étayer cette croissance. Il éclaire les budgets annuels, l'Étude du contexte des redevances d'aménagement et le Plan financier à long terme de la Ville.

La précédente version du PDT a été approuvée en 2013. Depuis, le réseau de transport et les habitudes dans les déplacements d'Ottawa ont subi une importante transformation. On a achevé la construction de la Ligne 1 de l'O-Train entre la station Tunney's Pasture et la station Blair. On a prolongé la Ligne 2 de l'O-Train dans le sens sud jusqu'à la station Limebank dans Riverside-Sud, en prévoyant entre autres une nouvelle liaison de la Ligne 4 menant à l'Aéroport international d'Ottawa en passant par la station South Keys. On aménage aussi actuellement les prolongements de l'O-Train jusqu'à la station Algonquin (Ligne 1 dans le sens sud), jusqu'à la station Trim (Lignes 1 et 3 dans le sens est) et jusqu'à la station Moodie (Ligne 3 dans le sens ouest). Parallèlement, la Ville a consacré des investissements considérables au transport actif et aux « rues complètes » multimodales, ce qui a permis d'augmenter considérablement les déplacements à pied et à vélo. Dans le même temps, la population d'Ottawa s'est enrichie de presque 200 000 nouveaux résidents depuis 2013, essentiellement en raison de l'aménagement des zones vertes de la banlieue et de la densification urbaine. La pandémie de COVID-19 a aussi remodelé les comportements dans les déplacements : de nombreux travailleurs de bureau continuent de télétravailler pendant une partie de leur emploi du temps. Dans l'ensemble, ces tendances ont mené à l'évolution et à la diversification des besoins en transport dans tous les modes de déplacement et dans tous les secteurs de la ville. La version à jour du PDT vise à miser sur les progrès accomplis depuis 2013 et à tenir compte des difficultés et des

perspectives du transport qui permettront à Ottawa de continuer de se développer jusqu'en 2046 et au-delà de cet horizon.

Le 12 juin 2019, la Ville a approuvé le périmètre des travaux de mise à jour du PDT afin de tenir compte des changements constatés depuis 2013 et de concerter les politiques et les projets de transport avec le PO. Le bouleversement des habitudes dans les déplacements causé par la pandémie a eu un impact sur l'Enquête origine-destination (O-D), qui sert d'intrant principal dans la modélisation de la demande en déplacements du PDT; l'Enquête O-D, qui devait avoir lieu en 2020, a été reportée à 2022. La mise à jour du PDT a donc été restructurée en deux parties : la Partie 1 comprend les politiques et les projets de transport actif du PDT qui ne s'en remettent pas aux résultats de l'Enquête O-D, alors que la Partie 2 est essentiellement consacrée au Plan des infrastructures.

La Partie 1 du PDT a été approuvée par le Conseil municipal le 26 avril 2023. Elle comprend :

- **les politiques du PDT** : Les 69 politiques de ce document guident les décisions et les priorités du transport jusqu'en 2046, dans le cadre de la vision de la Ville, qui entend devenir la collectivité urbaine de taille moyenne où il fait le mieux vivre en Amérique du Nord. Ces politiques établissent la structure-cadre de l'amélioration du réseau de transport d'Ottawa dans tous les modes de déplacement et sont destinés à permettre d'atteindre les objectifs du PO. Elles définissent l'orientation de la planification et des opérations journalières, éclairent les prochains budgets des dépenses en immobilisations et des frais d'exploitation et comprennent les interventions auxiliaires qui permettront de faire progresser la mise en œuvre. Plusieurs politiques de la Partie 1 du PDT ont permis de modeler directement le Plan des infrastructures. Par exemple, l'approche des « transports en commun d'abord » oblige à recenser les besoins projetés dans les transports en commun avant d'évaluer les impératifs de la capacité des routes. Dans l'ensemble, le document fait état des politiques et des interventions auxiliaires qui permettront de réaliser la vision du Conseil municipal pour un réseau de transport souple, fiable, sécuritaire et efficient;
- **les projets de transport actif, le réseau de parcours cyclables transurbains et les réseaux du transport actif rural du PDT** : On a recensé les projets piétonnables et cyclables du PDT, ainsi que les investissements à consacrer au transport actif sur les ponts et les grands ouvrages. Ces projets sont généralement indépendants, et nous ne nous attendons pas à les mettre en œuvre dans le cadre d'autres initiatives. Cette liste a remplacé les autres projets indiqués dans le Plan sur le cyclisme d'Ottawa de 2013 et dans le Plan de la

circulation piétonnière d'Ottawa de 2013. Nous avons aussi mis au point la carte actualisée des parcours cyclables transurbains, ainsi que la version à jour du réseau du transport actif rural qui indique les secteurs dans lesquels il faut aménager des accotements asphaltés sur les routes rurales au moment de la réfection de la surface de ces routes;

- **les structures-cadres de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers du Plan des infrastructures** : Ce document décrit dans ses grandes lignes le processus d'aménagement des réseaux de la Partie 2 du PDT et fait état des critères, des indicateurs et des barèmes de notation pour la priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers. Nous avons mis au point ces structures-cadres d'après les objectifs du PO, les politiques-cadres du PDT, les leçons apprises grâce au PDT de 2013 et les consultations publiques. Nous les avons appliquées au Plan des infrastructures afin de prioriser les projets d'après leurs bienfaits pour la mobilité, leur répercussion sur l'aménagement de la Ville et leurs coûts.

Le présent rapport est consacré à la Partie 2 du PDT, soit le Plan des infrastructures. Le Plan des infrastructures fait état des projets à réaliser et des investissements à consentir pour répondre aux besoins en déplacements d'Ottawa et atteindre les objectifs de la Ville. Il fait aussi état d'un sous-ensemble de projets qui devraient être mis en œuvre d'ici 2046, d'après l'abordabilité dans les plans financiers à long terme de la Ville.

Le Plan des infrastructures recense et priorise les projets routiers et les projets de transports en commun de la Ville et établit les phases du déroulement des projets de transport actif qui ont été approuvées dans la Partie 1 du PDT. Il comprend aussi des recommandations pour le réseau des parcs relais de la Ville, les mises à jour apportées aux réseaux routiers et aux réseaux de transports en commun absolus de la Ville, les mises à jour apportées aux classifications des routes, ainsi que les mises à jour apportées aux largeurs de protection des emprises routières. Enfin, ce plan fait état des cibles des parts modales, des prévisions de l'achalandage des transports en commun jusqu'en 2046 et des autres indicateurs de rendement du réseau de transport d'Ottawa.

Le Plan des infrastructures du PDT rend compte de l'évolution des habitudes dans les déplacements et étaye le PO, le Plan directeur sur les changements climatiques et les objectifs d'équité de la Ville. Il livre l'analyse des besoins des différents secteurs de la Ville, dont les secteurs de la zone rurale d'Ottawa. Il vise à surmonter les contraintes de l'abordabilité et à réaliser les projets économiques, tout en maximisant les occasions de compter sur le financement des autres ordres de gouvernement.

Nous avons mis à jour le PDT conformément aux exigences des phases 1 et 2 de l'évaluation environnementale municipale de portée générale. Le PDT constituera le fondement des prochaines études plus circonstanciées pour les projets assujettis à la *Loi sur les évaluations environnementales*. Lorsque le Plan des infrastructures du PDT aura été approuvé par le Conseil municipal, la Ville mettra à jour le PO, ainsi que les plans financiers à long terme, l'Étude du contexte des redevances d'aménagement et le règlement municipal afférent afin d'en capter les éléments pertinents.

ANALYSE

Le contexte de la Partie 2 du PDT, soit le Plan des infrastructures

Lorsque le Conseil municipal d'Ottawa a approuvé, en avril 2023, la Partie 1 du Plan directeur des transports, nous avons lancé la Partie 2, soit le Plan des infrastructures. Les principales activités exercées dans la préparation du Plan des infrastructures ont consisté à modéliser la demande en déplacements jusqu'en 2046, à établir les réseaux d'après les besoins et les réseaux prioritaires des projets de transports en commun et des projets routiers et à prioriser les projets de transports en commun, les projets routiers et les projets de transport actif. Nous avons mené une consultation en deux temps, d'abord pour connaître les inquiétudes des résidents à propos des déplacements, puis pour recueillir leurs commentaires sur les projets et les priorités proposés.

Nous avons mis au point le Plan des infrastructures du PDT en nous en remettant aux politiques établies dans la Partie 1 du PDT; le Plan des infrastructures est destiné à atteindre les objectifs suivants :

- Encourager les déplacements dans les transports en commun et dans les modes de transport actif afin de réduire la pression qui pèse sur les routes, d'atténuer les gaz à effet de serre (GES) et d'utiliser judicieusement l'espace.
- Mettre en œuvre des projets d'infrastructures de transports en commun économiques, dans les secteurs qui offrent le meilleur potentiel d'attirer de nouveaux usagers et d'améliorer les services offerts aux usagers existants
- Réaliser des projets de développement de la capacité routière donnant accès aux complexes d'aménagement et permettant de décongestionner les routes
- Investir dans les rues complètes afin d'étayer la croissance et la densification

- Continuer de miser fortement sur l'abordabilité.

La modélisation de la demande en déplacements et l'aménagement des réseaux

Le Plan des infrastructures du PDT est établi d'après les prévisions des déplacements pour 2046, qui ont été mises au point en faisant appel au modèle TRANS de planification des déplacements régionaux. Ce modèle intègre les projections de la population et de l'emploi de la Ville jusqu'en 2046 d'après le PO, en les désagrégeant selon les différents secteurs géographiques appelés les zones d'analyse de la circulation. Ce modèle intègre aussi les données de l'Enquête origine-destination de 2022; nous l'avons toutefois actualisé pour tenir compte de l'accroissement des déplacements des navetteurs depuis 2022 ainsi que des répercussions à long terme prévues dans les habitudes des travailleurs hybrides. Les prévisions tiennent donc compte à la fois de la croissance attendue de la Ville et de l'évolution des tendances dans les déplacements, ce qui constitue un fondement réaliste pour le recensement des besoins en infrastructures dans tous les modes de déplacement.

Les prévisions du modèle tiennent compte de toutes les infrastructures routières et de transport en commun « engagées », qui sont en construction à l'heure actuelle ou dont on a financé la totalité ou une partie des travaux de conception et de mise en œuvre dans le cadre du processus annuel de budgétisation. Il s'agit entre autres des prolongements mis en service récemment de la Ligne 2 de l'O-Train jusqu'à la station Limebank et jusqu'à l'aéroport, ainsi que des prolongements dans les sens est et ouest de l'Étape 2 de l'O-Train, qui seront mis en service dans les prochaines années. Les services de transport en commun du modèle tiennent compte du réseau de circuits de « L'autobus réinventé »; nous avons apporté des révisions pour pouvoir servir les nouveaux secteurs de croissance indiqués dans le PO. La modélisation tient aussi compte des projets réalisés par les organismes partenaires comme le tramway planifié de Gatineau de la STO, qui assurera la liaison avec le centre-ville d'Ottawa, via le pont du Portage.

En faisant appel au modèle TRANS, nous avons recensé les projets de transports en commun candidats pour répondre aux besoins en mobilité, pour attirer l'achalandage et pour améliorer le rendement des réseaux de transports en commun. Nous avons comparé chaque projet aux seuils de l'achalandage afin d'en confirmer la nécessité et le type d'infrastructures le mieux adapté. Nous avons repris les projets jugés viables et respectant les seuils minimums de l'achalandage pour constituer le Réseau de transports en commun d'après les besoins de 2046.

Dans la foulée de la mise au point du Réseau de transports en commun d'après les besoins, nous avons évalué la demande résiduelle des déplacements en voiture (soit

les déplacements dans lesquels on ne devrait pas faire appel aux transports en commun) afin de déterminer les secteurs dans lesquels il pourrait se révéler nécessaire d'aménager de nouvelles routes ou d'élargir des routes pour corriger les problèmes de congestion et les retards. L'approche des « transports en commun d'abord » permet de s'assurer qu'on envisage de consentir des investissements dans le réseau routier uniquement dans les cas où les transports en commun ne permettraient pas de répondre à la demande. Nous avons repris les projets de capacité routière dans le Réseau routier d'après les besoins s'ils permettaient de corriger une lacune dans la capacité régionale ou un déficit important de la capacité locale, ou encore de donner accès aux nouveaux projets d'aménagement grâce au transport.

Bien que les projets recensés dans les réseaux de transports en commun et routiers d'après les besoins soient nécessaires pour étayer la croissance, ce ne sont pas tous les projets qui sont abordables sur l'horizon de 2046. C'est pourquoi nous avons priorisé les projets en faisant appel aux Structures-cadres de priorisation des transports en commun et des routes mises au point dans la Partie 1 du PDT. À partir de ces structures-cadres, nous avons noté les projets d'après leurs bienfaits pour la mobilité, leurs répercussions sur l'aménagement de la Ville et les économies réalisées sur les coûts. La croissance de l'achalandage et l'amélioration des services ont été des facteurs essentiels dans la priorisation des projets de transports en commun, alors que la réduction de la congestion et l'accès aux projets d'aménagement ont été des facteurs clés dans la priorisation des projets routiers. Les projets les mieux notés font partie des réseaux prioritaires. Ces réseaux devraient être mis en œuvre d'ici 2046 d'après les hypothèses actuelles adoptées pour le financement. Si ces hypothèses évoluent, elles auront des répercussions conséquentes sur la mise en œuvre des projets.

En s'en remettant à cette méthodologie de mise au point et de priorisation des projets des réseaux, le Plan des infrastructures du PDT comprend les réseaux suivants : le Réseau de transports en commun d'après les besoins, le Réseau prioritaire de transports en commun, le Réseau absolu de transports en commun, le Réseau routier d'après les besoins, le Réseau routier prioritaire et le Réseau routier absolu. Nous analysons dans les détails ces réseaux dans les sections ci-après; les projets et les réseaux sont cartographiés dans le Plan des infrastructures du PDT (pièce 1).

Le Réseau de transports en commun d'après les besoins

Le Réseau de transports en commun d'après les besoins fait état des infrastructures de transports en commun nécessaires pour répondre jusqu'en 2046 aux besoins en mobilité d'Ottawa, d'après les projections de croissance de la population et de l'emploi du PO. Ce réseau est pensé pour permettre d'atteindre l'objectif de la Ville, selon lequel la moitié de tous les déplacements se font grâce à des modes durables (déplacements

à pied, à vélo, dans les transports en commun et en covoiturage), de concert avec l'accroissement des heures de service des transports en commun, les investissements dans le transport actif et d'autres initiatives destinées à encourager les choix de modes de déplacement durables. Le Réseau de transports en commun d'après les besoins comprend les prolongements du réseau de l'O-Train, les nouveaux couloirs du Transitway, les projets d'aménagement des voies continues réservées aux autobus, les couloirs prioritaires de transports en commun et les autres investissements à consacrer aux transports en commun afin d'assurer la croissance et d'améliorer les délais et la fiabilité des déplacements dans les transports en commun. Le Réseau de transports en commun d'après les besoins comprend des projets d'infrastructures au coût d'environ 4,5 milliards de dollars, en plus des 8,3 milliards de dollars à apporter par les ordres supérieurs de gouvernement pour les prolongements de l'Étape 3 du réseau de l'O Train.

Nous avons aussi recensé, dans le PDT de 2013, de nombreux projets du Réseau de transports en commun d'après les besoins. Nous mettons en lumière ci-après les changements majeurs apportés.

Le PDT de 2013 faisait état du couloir de transports en commun de l'avenue Carling (entre la station Lincoln et la Ligne 2 de l'O-Train) en indiquant qu'il s'agissait d'un projet d'aménagement du train léger sur rail; on propose toutefois aujourd'hui de le mettre en œuvre comme projet de transport en commun rapide par autobus dans le terre-plein. L'analyse a permis de constater qu'on peut facilement accueillir l'achalandage projeté en période de pointe dans ce couloir grâce à une infrastructure de transport en commun rapide par autobus dans le terre-plein et que ce projet n'atteint pas le seuil minimum typique de l'achalandage pour justifier le financement d'un projet transport en commun par train léger sur rail. Le recours à des autobus plutôt qu'à des trains apporte aussi une marge de manœuvre opérationnelle pour les circuits de transports en commun qui se poursuivent dans le sens ouest jusqu'à la station Lincoln Fields, à l'est de la rue Preston, ou encore en faisant appel à des segments de l'avenue Carling.

Le Plan indique que le Transitway de Cumberland est un couloir de transport en commun rapide exclusif au niveau de la chaussée entre la station Blair et la station Millennium, alors que dans le PDT de 2013, il devait s'agir d'un couloir dénivelé entre la station Blair et l'est du chemin Tenth Line. Cette approche révisée apporte une capacité suffisante pour accueillir l'achalandage projeté en réduisant considérablement les coûts et en améliorant la constructibilité. Le nouveau tracé suit le chemin Innes et la rocade de Blackburn Hamlet, au lieu de suivre le chemin Renaud et le chemin Anderson, comme l'indique l'évaluation environnementale de 2024. En outre, on propose désormais d'aménager une seule station dans Blackburn Hamlet, au lieu des deux

stations auparavant indiquées. Même s'il faut actualiser l'évaluation environnementale, on considère que le tracé révisé est à la fois économique et viable, alors que l'ancien tracé n'était pas viable en raison des terrains et parce que la CCN s'opposait au tracé proposé dans la Ceinture de verdure. Le Transitway de Cumberland est l'un des projets du Transitway les mieux cotés et doit être réalisé d'urgence. Si on n'apporte pas au tracé le changement proposé, la Ville n'aura pas l'appui de la CCN et le projet ne pourra pas aller de l'avant et ne pourra pas non plus être soumis pour le financement fédéral ou provincial.

Le Réseau de transports en commun d'après les besoins comprend aussi plusieurs projets d'aménagement de voies continues réservées aux autobus nouvelles ou prolongées afin de permettre d'assurer la rapidité et la fiabilité des services de transport en commun dans les couloirs artériels, dans les secteurs dans lesquels la croissance aurait par ailleurs des répercussions sur la rapidité et la fiabilité des transports en commun. Il s'agit entre autres des segments du chemin Conroy dans les secteurs dans lesquels on propose d'aménager des voies réservées d'autobus pour assurer la connectivité des transports en commun pour Findlay Creek et Tewin en aménageant une liaison directe avec la Ligne 1 de l'O-Train à la station Hurdman ou à la station St Laurent. On a aussi recensé, pour l'aménagement des voies continues réservées aux autobus, le chemin Merivale (au sud du chemin Baseline) et le chemin de Montréal (entre le boulevard St-Laurent et le chemin Blair). Font partie des autres grands changements apportés depuis le PDT de 2013, l'intégration des prolongements de l'Étape 3 de l'O-Train jusqu'à la station Hazeldean et jusqu'au centre-ville de Barrhaven, le prolongement du Transitway Sud (Chapman Mills) dans le sens ouest pour améliorer l'accès aux transports en commun dans Barrhaven, et le décalage du prolongement de l'O-Train enjambant le pont Chef-William-Commanda jusqu'à l'horizon au-delà de 2046, compte tenu de l'investissement prévu dans le Transitway de Gatineau de la STO.

Les types de projets suivants constituent des projets de « transports en commun du niveau supérieur » selon la Déclaration provinciale sur la planification de 2024 du gouvernement de l'Ontario : les projets de l'O-Train, les projets de transport en commun rapide par autobus (Transitway) et les projets d'aménagement des voies continues réservées aux autobus.

Le Réseau prioritaire de transports en commun

Le Réseau prioritaire des transports en commun est un sous-ensemble du Réseau de transports en commun d'après les besoins; il est consacré aux projets absolument prioritaires qui devraient être mis en œuvre d'ici 2046 d'après les hypothèses actuelles du financement. On s'attend entre autres à ce que ces projets soient financés par les autres ordres de gouvernement. Nous avons revu les limites et les types

d'infrastructures de ces projets pour en maximiser les économies et pour avoir les moyens de mettre en œuvre les améliorations à apporter dans l'ensemble du territoire de la Ville. On s'attend à ce que ces projets assurent la croissance et attirent de nouveaux usagers en améliorant la rapidité et la fiabilité des déplacements dans les couloirs urbains très achalandés et en assurant la liaison entre les collectivités de banlieue et les réseaux essentiels de l'O-Train et du Transitway.

Le Réseau prioritaire de transports en commun comprend les investissements infrastructurels menés par la Ville, de l'ordre de 2,3 milliards de dollars. Font partie des grands projets, les couloirs de transport en commun rapide par autobus nouveaux ou rénovés pour le Transitway du chemin Baseline et du chemin Heron, le Transitway de Cumberland, le Transitway Sud, le Transitway Sud-Ouest, le Transitway de Kanata Nord et le Transitway du chemin Heron et du chemin Walkley. Font partie des autres investissements dans les transports en commun, les projets d'aménagement des voies continues réservées aux autobus de l'avenue Carling, du chemin Blair, du boulevard St Laurent, du chemin de Montréal, du chemin Merivale et du chemin Conroy. Ces investissements devraient permettre de relever les niveaux de service de transports en commun dans ces couloirs en supposant des intervalles de 5 à 20 minutes, selon le circuit et le sens des déplacements. On s'attend au total, d'ici 2046 dans les couloirs du réseau prioritaire de transports en commun, à environ 1 200 heures de service supplémentaires en semaine. Le Plan financier à long terme des transports en commun comprendra d'autres heures de service qui tiendront compte de ces projets d'infrastructures, ainsi que des heures de service pour tenir compte de la croissance de la population et de l'achalandage sur tout le territoire de la Ville. Le Plan financier à long terme des transports en commun permettra aussi de capter les nouveaux véhicules et garages à prévoir pour permettre d'augmenter les heures de service.

Outre les projets de transports en commun menés par la Ville, le Réseau prioritaire de transports en commun comprend le prolongement de la Ligne 1 de l'O-Train entre la station Algonquin et le centre-ville de Barrhaven et le prolongement de la Ligne 3 de l'O-Train entre la station Moodie et la station Hazeldean. Ces prolongements de l'Étape 3 de l'O-Train représentent un investissement infrastructurel supplémentaire de 8,3 milliards de dollars. Leur mise en œuvre dépend toujours entièrement du financement apporté par les autres ordres de gouvernement. Or, même si les infrastructures sont financées à 100 %, les frais d'exploitation de ces projets sont très considérables, et on ne s'attend pas à ce qu'ils soient compensés substantiellement par l'augmentation des recettes tarifaires apportées par ces prolongements.

Les couloirs prioritaires de transports en commun font partie à la fois du réseau d'après les besoins et du Réseau prioritaire de transports en commun dans le Plan des infrastructures. On ne s'attend pas nécessairement à apporter les améliorations sur

toute la longueur de ces couloirs. Le Plan des infrastructures prévoit plutôt que la Ville affectera chaque année la somme de huit millions de dollars à la mise en œuvre des mesures isolées les plus importantes et des projets d'améliorations tactiques les plus critiques. Ces investissements infrastructurels devraient porter sur des mesures comme les travaux aux intersections pour ajouter des voies de saut de file d'attente, pour reconfigurer les arrêts d'autobus, pour réaménager de courts segments de voies réservées aux autobus et pour installer des feux prioritaires pour les transports en commun dans les couloirs congestionnés. Nous avons dressé, en collaboration avec OC Transpo, une liste initiale de chantiers, qui est reproduite dans la pièce 2. Nous reverrons et mettrons à jour à intervalles réguliers les projets de mise en œuvre des améliorations à apporter dans les couloirs prioritaires de transports en commun et nous les reporterons chaque année dans le cadre du processus de budgétisation. Les couloirs prioritaires de transports en commun correspondent aussi aux secteurs dans lesquels la Ville tâchera d'assurer un niveau supérieur de service pour les transports en commun lorsqu'elle aura l'occasion de le faire, par exemple dans les projets de réfection des routes.

La mise en œuvre du Réseau prioritaire de transports en commun

Ces projets sont absolument prioritaires, et la Ville se penchera sur les occasions de les mettre en œuvre lorsqu'elle disposera du financement nécessaire. Si l'ordre relatif des projets est généralement éclairé par les résultats de la structure-cadre de priorisation, on peut les remanier pour tenir compte des occasions de les concerter avec d'autres travaux d'infrastructures, avec l'admissibilité aux programmes de financement externes ou avec le degré de préparation des projets. Il est recommandé de soumettre la demande de financement de l'ensemble du Réseau prioritaire de transports en commun à même le Fonds pour le transport en commun du Canada. Les projets suivants constituent un sous-ensemble du Réseau prioritaire de transports en commun qu'il est recommandé de financer d'abord, d'après les besoins en projets et l'état de préparation de ces projets :

- le Transitway du chemin Baseline et du chemin Heron (entre le Collège Algonquin et la station Billings Bridge);
- le Transitway de Cumberland (entre le chemin Blair et la station Chapel Hill et entre la station Chapel Hill et la promenade Esprit);
- le Transitway de Kanata-Nord (entre la station March-Eagleson et la promenade Terry-Fox);
- les voies d'autobus de l'avenue Carling (entre la station Lincoln Fields et la promenade Sherwood);

- les voies d'autobus du chemin Blair (entre la station Blair et le Transitway de Cumberland);
- les voies d'autobus du boulevard St-Laurent (entre le chemin Innes et la station St-Laurent);
- les voies réservées aux autobus du chemin de Montréal (entre le boulevard St Laurent et le chemin Blair).

Nous pourrions remanier cette liste d'après le montant total du financement consenti dans le cadre du Fonds pour le transport en commun du Canada ou à verser par d'autres sources. Les priorités des projets pourraient aussi être remaniées d'après les critères d'admissibilité au financement fixés par les partenaires provinciaux ou fédéraux. Dans le Plan financier à long terme, on s'attend à ce que les deux tiers de ces projets soient financés par les autres ordres de gouvernement.

En outre, il faut mettre en œuvre le plus tôt possible, dans le cadre des projets routiers qui suivent les mêmes tracés, le Transitway Sud-Ouest entre la station Barrhaven Centre et la station Kilbirnie et le Transitway Sud entre la promenade Longfields et le chemin Greenbank. Ces infrastructures de transport en commun du terre-plein font partie des projets routiers, conformément à la politique de la Ville sur les rues complètes. Puisque ces projets sont destinés à répondre à la demande en déplacements produite par les nouveaux projets d'aménagement et à s'assurer que les autobus ne sont pas retardés par la congestion liée à la croissance, on propose que ces projets intégrés de transport en commun sur route soient financés grâce aux redevances d'aménagement pour le programme de développement des routes.

Compte tenu des contraintes de l'abordabilité, on recommande de mettre en œuvre par phases les prolongements de l'Étape 3 de l'O-Train au-delà des 10 premières années du financement apporté par le Fonds pour le transport en commun du Canada. Pour les besoins du Plan financier à long terme des transports en commun, on s'attend à ce que le prolongement de la Ligne 1 entre la promenade Moodie et la promenade Terry-Fox soit opérationnel d'abord, en enchaînant avec le prolongement de la Ligne 3 entre l'avenue Algonquin et le chemin Fallowfield. Les phases ultérieures consisteraient à prolonger encore la Ligne 3 entre le chemin Fallowfield et Barrhaven Centre et la Ligne 1 entre la promenade Terry-Fox et la promenade Palladium. La dernière phase des prolongements de l'Étape 3 de l'O-Train consisterait à étendre la Ligne 1 entre la promenade Palladium et le chemin Hazeldean. L'ordre ainsi proposé pour la mise en œuvre répond aux besoins de la planification financière seulement et peut être remanié éventuellement d'après l'état de préparation des projets, le calendrier des travaux d'aménagement et la disponibilité du financement.

Le Réseau absolu de transports en commun

Le Réseau absolu de transports en commun comprend les projets du Réseau d'après les besoins, ainsi que les projets qui devraient être nécessaires au-delà de 2046. Il s'agit entre autres de l'aménagement de la double voie et de l'électrification de la Ligne 2 de l'O-Train, d'une liaison ferroviaire enjambant le pont Chef-William-Commanda (dont une liaison du transport actif) ainsi qu'une liaison de transport en commun rapide par autobus sur le chemin Old Montreal.

Le réseau des parcs relais

Dans le Plan des infrastructures du PDT, les recommandations portant sur le réseau des parcs relais tiennent compte des projections de la population et de l'emploi d'Ottawa jusqu'en 2046, des plans d'agrandissement du réseau de transports en commun, de la prévision de la demande régionale dans l'utilisation des parcs relais, ainsi que des politiques du PO sur l'aménagement du territoire à proximité des stations de transports en commun. On continuera d'aménager des parcs relais nouveaux ou plus vastes dans les collectivités de banlieue et dans les collectivités rurales pour permettre à la Ville de se doter de nouvelles infrastructures de transports en commun lorsque les lots existants atteindront le maximum de leur capacité. Le plan du réseau des parcs relais fait aussi état des lots existants qu'il faut envisager de convertir éventuellement en aménagements axés sur les transports en commun.

Les sites des parcs relais sont représentés dans le Réseau de transports en commun d'après les besoins, et le Plan des infrastructures (pièce 1) fait état du nombre de places de stationnement disponibles dans chaque parc. La Ville exploite à l'heure actuelle 27 parcs relais regroupant 8 646 places de stationnement. En 2046, on pourra offrir une capacité de l'ordre de 11 400 places pour répondre à la demande projetée, grâce à de nouveaux parcs et en agrandissant des parcs comme on prévoit de le faire essentiellement dans les secteurs de banlieue. Les parcs nouveaux et agrandis sont destinés à améliorer l'accès au transport en commun rapide et fréquent pour les résidents de la zone rurale et de la banlieue et à réduire le nombre de déplacements en voiture dans le cœur urbain et dans l'ensemble de la Ceinture de verdure. Nous demanderons chaque année le financement des parcs relais projetés pour permettre de faire l'acquisition des terrains stratégiques dans les délais et de veiller à ce qu'on dispose de capitaux suffisants pour construire les nouvelles infrastructures d'après l'évolution de la demande.

Conformément aux politiques du PO, la Ville tient aussi compte de la possibilité de convertir certains parcs relais pour des aménagements axés sur les transports en commun. On a constaté que plusieurs parcs relais existants sont des lieux qui

pourraient permettre d'accroître l'achalandage des transports en commun s'ils sont convertis pour aménager des logements de grande densité ou des immeubles polyvalents. Font partie des sites à convertir éventuellement, Nepean Woods, la promenade Terry-Fox, le partie ouest du chemin Eagleson, l'avenue Algonquin (chemin Baseline), Greenboro et la Place d'Orléans. Il faudra réaliser une nouvelle étude afin de confirmer les considérations relatives à la viabilité, aux délais et à la mise en œuvre pour convertir ces sites, dont les répercussions sur l'accès aux transports en commun, les besoins en stationnement et le tracé selon les plans d'aménagement des environs.

Les projets routiers engagés

La Ville s'est déjà engagée à réaliser un certain nombre de projets de capacité routière. On considère que les projets suivants, dont la pièce 2 fait aussi la synthèse, font partie du scénario des opérations planifiées; on continuera d'en financer la conception et la mise en œuvre dans le cadre du processus annuel de budgétisation :

- Élargissement de la rue Bank : Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Leitrim et le chemin Blais.
- Élargissement du chemin Carp Sud : Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre l'autoroute 417 et le chemin Hazeldean.
- Nouveau tracé et élargissement du chemin Greenbank : Nouvelle route (de quatre voies de circulation) entre la promenade Chapman Mills et le chemin Cambrian.
- Élargissement du boulevard Brian Coburn : Élargissement pour passer de deux à quatre voies de circulation entre le chemin Mer-Bleue et le chemin Tenth Line.
- Nouveau tracé du chemin Renaud : Entre le boulevard Brian Coburn et le chemin Renaud, et fermeture du chemin Renaud existant non loin de Bradley Estates.
- Prolongement de l'avenue Robert Grant : Prolongement de l'avenue Robert Grant entre la rue Abbott et le chemin Hazeldean.
- Passage inférieur de la promenade Earl Grey : Prolongement de la promenade Earl Grey avec le passage inférieur de la promenade Terry-Fox.

Dans la foulée de la publication du Rapport sur l'aménagement du réseau routier et pour donner suite aux consultations de la phase 5, une révision a été apportée à la liste des projets engagés pour mieux rendre compte des priorités de la collectivité et les

conseillers municipaux dans le secteur est. Nous avons retranché le projet d'élargissement du chemin Mer-Bleue (entre la promenade Décoeur et le chemin Renaud), qui était à l'origine recensé parmi les projets engagés, et nous avons inscrit dans la Liste des projets engagés l'élargissement du boulevard Brian Coburn (entre le chemin Mer-Bleue et le chemin Tenth Line). Ce remaniement a été apporté pour donner suite aux commentaires de la collectivité et des conseillers municipaux, qui ont permis de constater que le boulevard Brian Coburn est plus prioritaire et urgent pour les résidents d'Orléans et qu'il constitue un investissement plus rentable. L'analyse technique étaye ce changement : le boulevard Brian Coburn est plus congestionné, apporte au réseau des avantages plus considérables comme solution de rechange pour le chemin Innes et se trouve dans un secteur dans lequel il y a déjà eu des projets d'aménagement dans les environs. Par contre, il n'est pas évident qu'il faut accroître la capacité du chemin Mer-Bleue d'ici 2046. Même si le coût de l'élargissement du boulevard Brian Coburn entre le chemin Mer-Bleue et le chemin Tenth Line est supérieur à celui de l'élargissement du chemin Mer-Bleue, cette substitution continue de concorder avec le niveau des investissements engagés dans les infrastructures dans d'autres secteurs de la Ville.

Le Réseau routier d'après les besoins

Le Réseau routier d'après les besoins du Plan des infrastructures (pièce 1) fait état des infrastructures routières à aménager pour répondre à la demande projetée en déplacements de 2046, que les transports en commun ne peuvent satisfaire à eux seuls. Le Réseau routier d'après les besoins comprend un ensemble de projets d'élargissement de routes, ainsi que de nouvelles artères et de nouvelles routes collectrices (projets de capacité routière). Les infrastructures piétonnables, cyclables et de transports en commun seront intégrées, le cas échéant, dans tous les projets de capacité routière, conformément à la Politique de la Ville sur les rues complètes. Ces projets sont destinés à corriger les problèmes de congestion et à permettre d'avoir accès aux nouveaux projets d'aménagement. On estime à 2,8 milliards de dollars les dépenses en immobilisations du Réseau routier d'après les besoins.

Seuls ont été intégrés dans le Réseau routier d'après les besoins les projets qui répondaient à au moins un des deux besoins essentiels en mobilité, ceux qui corrigent une lacune de la capacité routière et ceux qui assurent l'accès des moyens de transport aux nouveaux complexes d'aménagement. Compte tenu de ces critères, plusieurs projets routiers du Plan directeur des transports de 2013 ne font pas partie du Réseau routier d'après les besoins. La Ville continue d'inscrire la plupart de ces projets dans le Réseau routier absolu, d'en protéger l'emprise et d'en réévaluer la nécessité en prévision de la prochaine mise à jour du PDT puisque les habitudes dans les déplacements évoluent et que la ville continue de se développer. Or, dans de rares cas,

les projets ne seront plus reportés dans le PO. Il s'agit entre autres du segment nord du Couloir de transport Alta Vista, que nous décrivons ci-après.

On proposait à l'origine d'étendre le Couloir de transport Alta Vista entre l'intersection du chemin Conroy et du chemin Walkley, dans le sens nord en traversant la collectivité d'Alta Vista, en enjambant la rivière Rideau pour assurer la liaison avec l'avenue Nicholas à la hauteur de l'échangeur de l'autoroute 417. Nous avons protégé un couloir pour ce projet. Une tranche du projet connue sous l'appellation de chemin Hospital Link, entre la promenade Riverside et le complexe hospitalier du chemin Smyth, a été mise en service en 2018. Dans le Plan des infrastructures, on propose aujourd'hui de retrancher le prolongement nord de la rue Nicholas dans le Réseau routier absolu parce que le réseau routier est déjà congestionné dans le terminus nord et que la possibilité d'augmenter la capacité est limitée. On propose de conserver dans le Réseau d'après les besoins le prolongement sud compris entre le chemin Smyth et le chemin Walkley, ce qui permettrait d'améliorer la connectivité, de réduire la circulation traversante dans la collectivité d'Alta Vista, d'améliorer l'accès des véhicules d'urgence au complexe hospitalier et parce que ce prolongement offre la possibilité d'assurer l'avenir des transports en commun, en rehaussant la connectivité des réseaux et l'accès multimodal aux destinations phares.

Il faudra procéder à un nouvel examen des tracés de deux projets du Réseau d'après les besoins avant de les mettre en œuvre. Dans une évaluation environnementale menée en 2024 pour le prolongement du boulevard Brian Coburn et pour le Transitway de Cumberland, on recommandait d'accroître la capacité automobile dans la Ceinture de verdure en prolongeant le boulevard Brian Coburn en suivant le nouveau tracé du chemin Renaud, au sud de la rocade de Blackburn Hamlet (l'« option 7 »). Même si le Conseil municipal a approuvé ce tracé, les terrains fédéraux à aménager pour la mise en œuvre appartiennent à la CCN, qui a fait savoir qu'elle n'était pas favorable au tracé de l'option 7 en raison de ses répercussions environnementales. C'est pourquoi le Plan des infrastructures du PDT fait état d'un autre tracé, avec lequel la CCN pourrait être d'accord et qui s'apparente à l'option 1 et à l'option 4 de l'évaluation environnementale. Ce projet fait uniquement partie du Réseau routier d'après les besoins.

Relativement au projet ci-dessus, le Plan des infrastructures comprend la nouvelle liaison artérielle proposée entre le chemin Innes (à l'est du chemin Blair) et le chemin Walkley (à l'est de l'autoroute 417). Ce projet, appelé « Connectivité dans le sens est dans le secteur Innes-Walkley » dans la pièce 1 fait partie du Réseau routier prioritaire; il s'agit d'une route à deux voies de circulation, que l'on prévoit d'élargir à quatre voies et qui fait partie du Réseau routier d'après les besoins. Cette liaison permettrait de contourner un segment congestionné du chemin Innes et d'assurer une liaison plus directe et fiable pour les résidents du secteur est qui partent d'Orléans-Sud pour se

rendre à des destinations dans les secteurs du chemin Walkley et du chemin Hunt Club. On établirait les priorités et on calculerait les coûts des projets d'après le plan d'étude et le tracé établi selon l'évaluation environnementale du chemin Innes, du chemin Walkley et du chemin Hunt Club en 2005. Toutefois, le tracé et les points de raccordement de cette nouvelle liaison devront être réévalués avant les travaux de mise en œuvre; ce projet est intimement lié au projet dont il est question ci-dessus afin d'augmenter la capacité routière dans la Ceinture de verdure.

Ces deux projets sont soumis à des mises à jour de l'évaluation environnementale, ainsi qu'à d'autres examens et approbations de la CCN avant d'être mis en œuvre. La coordination de ces deux projets sera essentielle pour assurer la rentabilisation des coûts et la viabilité des travaux. Le projet destiné à améliorer la Connectivité dans le sens est dans le secteur Innes-Walkley fait partie de la deuxième phase du Réseau routier prioritaire, ce qui témoigne de son importance, ce qui rend compte de son coût attendu très élevé et ce qui permet de mener d'autres travaux de planification dans les années à venir.

Le Réseau routier prioritaire

Le Réseau routier prioritaire exposé dans le Plan des infrastructures (pièce 1) recense les projets routiers les plus critiques et économiques que l'on pourrait réaliser en respectant la capacité financière à long terme de la Ville. Nous avons sélectionné ces projets en faisant appel à la structure-cadre de priorisation approuvée par le Conseil municipal et qui permet d'évaluer les investissements consacrés aux routes d'après leur capacité à répondre aux besoins en mobilité, d'atteindre les objectifs de l'aménagement de la Ville et d'optimiser les ressources financières. Les dépenses en immobilisations du Réseau routier prioritaire s'élèvent à 1,6 milliard de dollars.

Le Réseau routier prioritaire met en lumière les projets qui cadrent avec la stratégie de gestion de la croissance du PO, dont ceux qui permettent d'assurer la densification et l'accès multimodal. Il s'agit de deux types de projets distincts :

- les projets de capacité routière : élargissement des routes et nouvelles routes ou prolongement des routes qui favorisent la croissance en augmentant la capacité automobile et en donnant accès aux projets d'aménagement;
- les projets d'urbanisation de la voirie et d'amélioration des rues principales : travaux de modernisation apportés aux rues existantes pour favoriser les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun sans augmenter la capacité automobile.

Les projets de capacité routière du Réseau prioritaire constituent un sous-ensemble du Réseau routier d'après les besoins; ils permettent de corriger les problèmes de congestion et donnent accès aux nouveaux projets d'aménagement. Les projets d'urbanisation de la voirie sont nécessaires pour étayer la croissance en aménageant des infrastructures multimodales de base dans les collectivités nouvelles et les collectivités en expansion; ils remplacent parfois les projets d'élargissement déjà recensés. Les projets d'urbanisation de la voirie sont consacrés à la modernisation des artères sans trottoirs, pour aménager des commodités comme les trottoirs, les infrastructures cyclables, les arrêts d'autobus et les lampadaires. Certains projets seront aussi réalisés dans les villages ruraux, puisque ces travaux de modernisation sont absolument essentiels dans les secteurs du contexte rural typique qui sont convertis en aménagements essentiellement collectifs plus compacts en raison de la croissance planifiée.

Les projets d'amélioration des rues principales sont consacrés à la modernisation des artères dans les secteurs prioritaires de conception pour assurer la densification et le transport durable, en permettant à un plus grand nombre de personnes de se déplacer dans les rues existantes en utilisant l'espace disponible. Ces projets permettront d'augmenter ou de moderniser les infrastructures piétonnables et cyclables, d'améliorer l'accès des transports en commun et de valoriser le domaine public. Ils sont particulièrement importants dans les secteurs de croissance dans lesquels il n'est pas pratique ni viable d'élargir les routes, ce qui oblige à faire appel à d'autres modes de transports pour se déplacer.

À la différence des projets de capacité routière, qui sont d'abord recensés dans le Réseau routier d'après les besoins puis priorisés pour la mise en œuvre, les projets d'urbanisation de la voirie et d'amélioration des rues principales sont évalués directement pour faire partie du Réseau routier prioritaire et ne sont pas représentés dans le Réseau routier d'après les besoins. C'est pourquoi les projets qui ont été évalués, mais qui n'ont pas été priorisés ne paraissent pas dans ces deux réseaux, même s'ils sont toujours des candidats importants à étudier éventuellement. Il s'agit entre autres de la rue Bank (entre l'avenue Athans et l'avenue Queensdale), du chemin Albion (entre la rue Bank et le chemin Hunt Club), du boulevard Saint-Joseph (entre le boulevard Belcourt et la promenade Duford), du chemin Carp (entre le chemin Hazeldean et la rue Stittsville Main), du chemin Fernbank (entre le chemin Shea et la promenade Terry-Fox), de la promenade Queensview et du chemin Robertson.

La mise en œuvre du Réseau routier prioritaire

Les projets routiers du Réseau prioritaire ont été organisés en deux phases pour en guider la mise en œuvre et sont inscrits dans la liste du Plan des infrastructures dans

l'ordre des priorités. Bien que l'ordre relatif des projets soit généralement éclairé par les résultats de la structure-cadre de priorisation, on peut remanier cet ordre pour tenir compte des occasions de se concerter avec d'autres ouvrages infrastructurels, de l'admissibilité aux programmes de financement externes ou du degré de préparation des projets. Les projets de capacité routière engagés, recensés ci-dessus, devraient être réalisés d'abord dans la période comprise essentiellement entre 2025 et 2029. On prévoit de mettre en œuvre ensuite les projets de la phase 1 dans la période comprise essentiellement entre 2029 et 2037, en enchaînant avec la mise en œuvre des projets de la phase 2 entre 2037 et 2046.

Les projets routiers de la phase 1 sont constitués des projets absolument prioritaires; nombreux sont ceux qui sont liés à des travaux d'aménagement qui se déroulent déjà ou qui devraient être réalisés dans le court terme. Font partie des projets de développement de la capacité routière de la phase 1, le prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Derreen), nouveau tracé du chemin Greenbank (entre le chemin Cambrian et le chemin Kilbirnie), le prolongement de l'avenue Robert Grant (entre la promenade Palladium et le chemin Hazeldean), l'élargissement de la promenade Prince of Wales (entre la rue Deakin et le croissant Amberwood), l'élargissement du boulevard Brian Coburn (entre le chemin Navan et le chemin Mer-Bleue), l'élargissement du chemin Earl Armstrong (entre la station Bowesville et la rue Bank), le nouveau tracé du chemin Greenbank (entre la promenade Kilbirnie et le chemin Barnsdale), l'élargissement de la promenade de l'Aéroport (entre le chemin Brookfield et le chemin Hunt Club) et la nouvelle route appelée à servir le projet d'aménagement non loin de la station Hurdman. Font aussi partie des projets routiers de la phase 1, les projets d'urbanisation de la voirie et d'amélioration des rues principales sur le chemin Richmond Road, le chemin Fernbank, le chemin River, la rue Manotick Main, le chemin Shea, la promenade Longfields, le chemin Maple Grove, le chemin Tenth Line, le chemin Eagleson, le chemin Borrisokane, le chemin Rockdale, la rue Stittsville Main, le boulevard St-Joseph, l'avenue Beechwood, l'avenue Bronson, la rue Bank, le chemin Merivale, l'avenue Woodroffe et la rue Booth, tous recensés dans le Plan des infrastructures (pièce 1).

Font partie des projets de développement de la capacité routière de la phase 2, l'élargissement de la promenade Prince of Wales (jusqu'au chemin Hunt Club), l'élargissement de la promenade Prince of Wales (entre le chemin Merivale et la promenade Barnstone), l'élargissement du chemin Navan (entre le chemin Renaud et la rocade de Blackburn Hamlet), l'élargissement de la promenade Prince of Wales (entre le chemin Colonnade et le chemin Hunt Club), la Connectivité dans le sens est dans le secteur Innes-Walkley, l'élargissement du chemin March (entre le chemin Maxwell Bridge et l'avenue Buckbean), l'élargissement du chemin Old Montreal (entre le chemin

Trim et l'avenue Famille-Laporte), l'élargissement de la rue Bank (entre le chemin Blais et le prolongement du chemin Earl Armstrong), l'élargissement du chemin Earl Armstrong (entre la station Limebank et la station Bowesville), la connectivité dans le sens est dans le secteur Innes-Walkley, ainsi que l'élargissement de la promenade Huntmar (entre le chemin Maple Grove et la promenade Campeau). L'élargissement de la promenade Huntmar enjambant l'autoroute 417 devrait être réalisé par le gouvernement de l'Ontario. Les projets routiers de la phase 2 comprennent aussi les projets d'urbanisation de la voirie et d'amélioration des rues principales de la promenade Prince of Wales, du chemin Hazeldean, de la rue Bank, du chemin Fallowfield, du chemin Munster, du chemin Blair, de l'avenue Carling, de l'avenue King Edward et de la promenade Strandherd, qui sont recensés dans le Plan des infrastructures (pièce 1).

Les travaux isolés d'élargissement non loin des intersections

L'analyse du PDT a permis de recenser plusieurs secteurs dans lesquels les restrictions de capacité sont localisées et peuvent être corrigées par des travaux isolés d'élargissement de la chaussée non loin des intersections. Les projets permettant de corriger ces restrictions isolées de la capacité ne font pas partie du Plan des infrastructures et seront plutôt financés dans le cadre d'autres programmes comme le Programme de modification du réseau de la Ville. La pièce 2 dresse la liste des nouveaux projets à inclure dans le Programme de modification du réseau.

Il faut signaler que dans la foulée de la publication du Rapport sur l'aménagement du réseau et qu'à la suite des consultations de la phase 5, on a retranché, dans les listes de projets routiers du PDT, l'élargissement de la promenade Terry-Fox (entre la promenade Winchester et le chemin Castlefrank). On mettra plutôt en œuvre dans les prochaines années, dans le cadre du Programme de modification du réseau, une version écourtée de ce projet pour tenir compte de la congestion localisée.

Le Réseau routier absolu

Le Réseau routier absolu fait état d'une sélection de projets de capacité routière à réaliser pour étayer la croissance au-delà de l'horizon de planification de 2046. Bien qu'il ne soit pas nécessaire que tous les projets du Réseau absolu assurent la croissance d'ici 2046, en les recensant maintenant, on veille à protéger les grands couloirs et à les intégrer dans les approbations portant sur la planification de l'aménagement du territoire et sur les projets de promotion immobilière. Ce réseau comprend un ensemble de projets réalisés par la Ville et par les promoteurs immobiliers. Outre les infrastructures projetées, les cartes du Réseau routier absolu font aussi état des reclassifications des routes dans le cadre de l'Examen de la classification

et de la désignation des routes (dont il est question ci-après). Les cartes du Réseau routier absolu sont comprises dans le Plan des infrastructures (pièce 1).

Les répercussions d'un pont à aménager dans l'est (gouvernement du Canada)

Le gouvernement du Canada a récemment annoncé qu'il s'engageait à construire un nouveau pont interprovincial qui enjambera la rivière des Outaouais, en assurant la liaison d'Ottawa et de Gatineau non loin de l'île Kettle. Ce projet vise à réduire l'achalandage interprovincial des camions dans le centre-ville et à améliorer la mobilité régionale en prévoyant un nouveau passage dans l'est. D'après les plans, il s'agira d'un pont multimodal, que pourront emprunter les automobilistes, les transports en commun, les piétons et les cyclistes. En raison de la date à laquelle le gouvernement fédéral a annoncé ce projet, nous n'en avons pas tenu compte dans la modélisation du PDT. Nous avons toutefois mené un sondage de sensibilité en faisant appel au modèle TRANS afin d'évaluer les répercussions potentielles du nouveau passage sur les projets recensés dans le Plan des infrastructures du PDT.

D'après ce sondage, la liaison interprovinciale proposée grâce à ce pont entre la promenade de l'Aviation à Ottawa et la montée Paiement à Gatineau devrait avoir un impact considérable sur les réseaux routiers urbains d'Ottawa. Les résultats du modèle font état d'une redistribution de l'achalandage automobile sur l'ensemble du territoire de la Ville, ainsi que de réductions considérables du nombre de voitures sur les passages interprovinciaux existants, soit essentiellement le pont Macdonald-Cartier, le pont du Portage et le pont des Chaudières. Nous avons aussi constaté une réduction du nombre de voitures dans les couloirs de liaison comme l'avenue King Edward, la rue St. Patrick, la promenade Sussex, la promenade Vanier et l'avenue McArthur. Dans le même temps, l'importance de l'achalandage devrait baisser dans les couloirs menant au nouveau pont, soit la promenade de l'Aviation, le boulevard St-Laurent et la promenade Sir-George-Étienne-Cartier.

Il est plus difficile de quantifier à cette étape les répercussions prévues sur les transports en commun pour le pont interprovincial de l'île Kettle puisque ces répercussions dépendront des décisions qui seront adoptées à propos des moyens selon lesquels seront aménagés les services de transport en commun sur ce pont. Si le pont comprend une infrastructure spécialisée pour assurer la rapidité, la fiabilité et la qualité de la liaison des services de transport en commun, il offre la possibilité d'accroître les déplacements interprovinciaux dans les transports en commun en améliorant la connectivité entre Ottawa et Gatineau. Si par contre on n'aménage pas de nouveaux circuits de transports en commun et que le pont sert essentiellement d'infrastructure automobile, il y a un risque, puisque l'achalandage interprovincial des transports en commun pourrait baisser en raison de l'augmentation de la capacité

automobile et de l'avantage offert aux automobilistes du point de vue des délais de déplacement. Il sera essentiel de mieux planifier et coordonner des travaux avec les partenaires fédéraux, provinciaux et municipaux pour veiller à ce que ce pont permette d'atteindre les objectifs de la Ville dans le transport durable. Dans le cadre du projet et de concert avec la Ville, il appartiendra au gouvernement fédéral de mettre en œuvre des mesures d'atténuation qui permettront de veiller à ce que le passage projeté n'impose pas de contraintes inconsidérées aux réseaux de la Ville ou aux collectivités voisines.

En définitive, le sondage de sensibilité n'a pas permis de constater qu'il fallait apporter des modifications, pour l'instant, au Plan des infrastructures du PDT. Or, ce sondage n'a pas non plus mis en lumière la nécessité de surveiller les changements dans les projections de l'achalandage — et dans le rendement correspondant des réseaux — dans le cadre de l'avancement de la planification de ce projet de pont. La Ville restera une partie prenante essentielle de ce projet.

Enfin, la Ville d'Ottawa et ses partenaires travailleront aussi de concert pour se pencher sur les possibilités d'améliorer le domaine public et les infrastructures du transport actif dans l'avenue King Edward. Les détails de l'étude et le calendrier de la mise en œuvre seront établis de concert avec les travaux à consacrer à la nouvelle liaison interprovinciale.

L'Examen de la classification et de la désignation des routes

Dans le cadre de la mise à jour du PDT, nous avons procédé à l'Examen de la classification et de la désignation des routes pour veiller à ce que les classifications routières tiennent compte de la fonction prévue des routes dans le contexte urbain comme dans le contexte rural. Une classification routière a un impact sur la conception, l'exploitation et l'entretien des routes. C'est pourquoi la reclassification d'une route peut donner lieu à des changements dans les normes d'entretien en hiver, dans les travaux de réparation de la route et dans la largeur de l'emprise nécessaire. Généralement, l'entretien est plus fréquent sur les routes du palier supérieur, il faut protéger l'emprise plus large, et ces routes permettent de mettre en œuvre les infrastructures du transport actif au moment de leur réfection. Les routes classifiées qui relèvent de la compétence de la Ville d'Ottawa sont les voies de circulation locale, les routes collectrices, les routes collectrices principales et les artères.

Cet examen a porté sur deux grandes constituantes. Nous avons d'abord mené un examen fonctionnel des classifications pour certaines routes rurales et urbaines signalées pour enquête, ainsi qu'un examen global du réseau routier rural d'après l'annexe C9 du PO (Réseau des routes rurales). Ce processus a consisté à établir des

critères clairs pour la classification des routes par fonction. Il a permis de constater que de nombreuses routes rurales sont classifiées d'après des normes qui datent d'avant la fusion des villes et qui ne sont plus d'actualité. Dans l'ensemble, on propose de redésigner 57 segments de route, dont la majorité (49 sur 57) sont des segments des routes collectrices rurales qui seraient rétrogradées au rang de routes locales, ce qui cadre mieux avec leur fonction de rues d'accès local. Ces changements permettent de faire concorder les priorités de l'entretien avec la fonction et de réduire les impératifs de protection de l'emprise, ce qui amoindrit les répercussions foncières pour les propriétaires de biens-fonds au moment du réaménagement ou du morcellement.

Le deuxième volet de cet examen a consisté à examiner la redésignation potentielle de la promenade Vanier pour en faire rue principale urbaine, conformément à la directive du Conseil municipal. Dans l'analyse, nous nous sommes penchés sur les caractéristiques typiques des rues principales et nous avons évalué le potentiel d'aménagement des terrains voisins et du zonage. Nous avons conclu qu'à la périphérie de la promenade Vanier, la profondeur des lots est généralement insuffisante pour permettre d'appliquer les modèles de réaménagement qui concordent avec une rue principale piétonnable et animée, et qu'une redésignation ne permettrait probablement pas d'attirer la densité ni la diversité des vocations nécessaires pour exercer cette fonction. C'est pourquoi il est recommandé de conserver la désignation actuelle de la promenade Vanier. Bien que nous ne recommandions pas d'en faire une rue principale désignée, la promenade Vanier devrait, au fil du temps, évoluer pour devenir une rue complète dotée de trottoirs et d'infrastructures cyclables pour s'adapter à toutes les formes de transport, ce qui cadre avec ses conventions fondatrices décrites dans l'Entente de 1974 sur la promenade Vanier. Dans le cadre de cette évolution, on pourrait se pencher sur les possibilités de réduire les limites de vitesse dans la prochaine mise à jour de la politique du zonage de la vitesse.

Les cartes du Réseau routier absolu comprises dans le Plan des infrastructures (pièce 1) font état de la version à jour de la classification et de la désignation des routes.

La mise à jour de la protection des emprises routières

L'annexe C16 (Classification des routes et protection des emprises) du Plan officiel fait état de la largeur des emprises dont la Ville peut faire l'acquisition pour l'aménagement des routes, dans les cas où il lui faut plus de place pour les infrastructures de transport projetées. L'emprise supplémentaire peut servir à aménager les nouvelles voies de transport en commun, voies automobiles, infrastructures du transport actif, ainsi que les banquettes, les arbres ou d'autres éléments obligatoires pour l'esthétique des rues.

La Partie 2 des consultations sur le TDP prévoyait un examen des moyens de protection de l'emprise, consacrés à la sélection des artères dans la zone urbaine et dans les villages. L'objectif de cet examen consistait à actualiser les moyens de protection de l'emprise d'Ottawa afin de respecter la version la plus récente des normes de conception pour les éléments de la route et du bord de la rue en minorant dans toute la mesure du possible les besoins en emprise. Cette approche permet d'aménager le territoire avec efficacité, de prioriser la grande qualité de l'esthétique urbaine et de préserver la souplesse dans les cas où les largeurs souhaitables de l'emprise pourraient ne pas être réalisables.

Cet examen a porté sur 125 segments d'artères. Chaque segment a été évalué d'après un ensemble de sections transversales standards de concert avec l'analyse du contexte du couloir. En règle générale, les moyens de protection recommandés pour l'emprise se fondent sur la section transversale correspondante. Toutefois, dans les cas où nous avons recensé des contraintes considérables sur une partie prolongée du tronçon de la route, nous avons pensé à réduire l'emprise souhaitée, en sachant qu'il faudra probablement consentir des compromis pendant les travaux ultérieurs de planification et de conception des couloirs afin de déterminer une section transversale appropriée. On recommande de réduire les moyens de protection de l'emprise de 34 % des segments évalués pour maximiser l'efficacité de l'aménagement du territoire, alors que 52 % environ de ces segments doivent faire l'objet de moyens de protection de l'emprise nouveaux ou augmentés et que 14 % ne réclament pas de changements. Les résultats font état d'un équilibre entre la réalisation des objectifs de la mobilité et les mesures à prendre pour surmonter les contraintes localisées.

Le personnel est en train de finaliser une structure-cadre établie d'après certains critères afin de pouvoir réduire les moyens de protection de l'emprise des routes rurales aménagées hors des villages. De modestes réductions seraient autorisées dans les cas où elles répondent à des considérations pratiques, par exemple pour éviter les décrochements latéraux ou pour minorer les impacts sur les terres agricoles à fort rendement, à la condition de continuer de respecter tous les impératifs de la sécurité et des infrastructures. Cette politique-cadre sera officialisée dans la prochaine modification qui sera apportée au Plan officiel.

Les changements que nous recommandons d'apporter à l'annexe C16 du Plan officiel sont décrits dans la pièce 3 et comprennent certains remaniements à apporter aux politiques dans ce document. Lorsque le Plan des infrastructures du PDT aura été approuvé, ces changements seront apportés au PO dans le cadre d'une modification du Plan officiel.

La priorisation des projets de transport actif

Dans la Partie 1, achevée en avril 2023, le Conseil municipal a approuvé plus de 240 projets de réaménagement piétonnables et cyclables à mettre en œuvre entre 2023 et 2046. Ces projets ciblent les liaisons piétonnables et cyclables essentielles manquantes et les occasions d'agrandir le réseau dans les cas où on n'a pas planifié d'autres travaux. Ils viennent augmenter ou rehausser des infrastructures comme les trottoirs, les sentiers polyvalents, les bandes et les pistes cyclables, les passages pour piétons ou les ponts et les grands ouvrages. Il s'agit généralement de projets indépendants qui ne devraient pas être mis en œuvre dans le cadre d'autres initiatives (comme des projets de construction ou de réfection de routes).

Dans la Partie 2 du PDT, le personnel a évalué la liste approuvée des projets de transport actif et a recensé les projets à mettre en œuvre dans la première phase, au cours des sept à 10 prochaines années. Il a priorisé les projets d'après plusieurs critères, à savoir :

- Les possibilités de concertation – Dans les cas où les projets se recoupent géographiquement avec d'autres travaux planifiés, il est essentiel de se concerter pour réaliser des économies sur les coûts, en permettant à la Ville de construire un plus grand nombre d'infrastructures à un moindre coût dans l'ensemble. La concertation des projets permet aussi de réduire l'impact sur les résidents en minorant les inconvénients pendant les travaux.
- La possibilité de promouvoir les nouveaux déplacements grâce au transport actif – Nous mettrons en œuvre le plus tôt possible dans le cadre du Plan les projets qui devraient permettre le mieux de favoriser les déplacements à pied et à vélo. Nous avons évalué ces projets d'après la connectivité avec les destinations comme les écoles ou les transports en commun, leur apport à l'ensemble du réseau de transport actif et les améliorations à apporter à la sécurité et au confort.
- Le coût et la facilité de la mise en œuvre – Les projets dont le coût relatif est moindre ou qui sont plus faciles à mettre en œuvre par rapport à d'autres projets réunissant des caractéristiques comparables permettent d'accélérer l'expansion des réseaux piétonnables et cyclables de la Ville.
- Le point de vue de l'équité – Les projets à réaliser dans les quartiers prioritaires pour l'équité du PDT ont été sélectionnés avant les autres projets qui offrent un potentiel comparable du point de vue de l'évolution

des parts modales et dont les frais ou la facilité de la mise en œuvre sont également comparables.

On estime à 350 millions de dollars les dépenses en immobilisations des projets de transport actif.

Enfin, il faut signaler que le Conseil municipal a approuvé trois modifications à apporter à la Liste des projets de transport actif depuis qu'elle a été approuvée en 2023. Ces changements ont été apportés dans la liste révisée des projets jointe au Plan des infrastructures (pièce 1); il s'agit :

- de l'aménagement de la liaison du sentier compris entre le chemin Tremblay et l'avenue Terminal;
- des améliorations à apporter au transport actif sur la voie Princess Patricia et sur la promenade Reine-Élizabeth;
- du retranchement de la rue McBean dans les projets d'infrastructures cyclables.

La Liste des projets de transport actif jointe au Plan des infrastructures (pièce 1) remplace la liste précédente approuvée en avril 2023.

Les indicateurs du rendement des réseaux

Le PO prévoit un ambitieux objectif qui consiste à s'assurer que la majorité des déplacements à Ottawa se dérouleront en faisant appel à des modes durables de déplacement (à pied, à vélo, dans les transports en commun ou en covoiturage) d'ici 2046. D'après l'Enquête origine-destination 2022, les modes durables représentent aujourd'hui 43,4 % des déplacements journaliers, ce qui met en lumière la nécessité de faire évoluer considérablement les comportements dans les déplacements au cours des deux prochaines dizaines d'années à l'heure où la Ville continue de se développer.

Le Réseau routier prioritaire et le Réseau de transports en commun indiqués dans le Plan des infrastructures (pièce 1) sont constitués des projets compris dans les plans financiers à long terme de la Ville, ainsi que des projets financés par des tiers, dont les prolongements de l'Étape 3 de l'O-Train et le tramway de la STO. De concert avec les projets de transport actif, les projets des réseaux prioritaires devraient, selon les prévisions, donner lieu à une part modale durable journalière de 48 % en 2046.

La réalisation d'une part modale de 48 % en 2046 représente une évolution considérable dans les moyens grâce auxquels les gens se déplacent sur le territoire de la Ville. Bien que la population d'Ottawa soit appelée, selon les projections, à augmenter d'environ 25 % entre 2025 et 2046, l'achalandage des transports en

commun devrait, selon les prévisions, croître de 59 %, soit plus du double du rythme de croissance de la population, ce qui met en lumière l'impact transformatif des investissements et des politiques recommandés du PDT dans l'évolution des comportements dans les déplacements sur la voie de l'adoption de modes plus durables. Ces chiffres mettent aussi en exergue l'importance des investissements soutenus dans les infrastructures de transports en commun, dans l'amélioration des services et dans les infrastructures de transport actif pour atteindre les objectifs du Plan officiel de la Ville.

Pour atteindre la cible de la part modale durable de 50 % du Plan officiel, il faudra consacrer d'autres investissements, en plus de ceux qui sont prévus pour les réseaux prioritaires. Font partie des facteurs qui permettraient de réaliser cette évolution de la part modale, l'augmentation des heures de service des transports en commun, l'avancement des projets supplémentaires de transport en commun dans le Réseau de transports en commun d'après les besoins, l'expansion des infrastructures de transport actif, le dépassement des projections du Plan officiel pour les aménagements axés sur les transports en commun, ainsi que l'amélioration ou la mise en œuvre des programmes et des initiatives destinés à encourager le recours à des modes durables. Il faut dans tous les cas augmenter le financement à consacrer à la mise en œuvre de ces projets.

Le lecteur trouvera dans le Plan des infrastructures (pièce 1) de plus amples renseignements sur le rendement des réseaux, par exemple la part modale projetée, les émissions de GES, le nombre de kilomètres parcourus ou d'heures de déplacement en automobile, ainsi que le nombre de kilomètres parcourus ou d'heures de déplacement comme passager d'une voiture.

La mise en œuvre et les prochaines étapes

Lorsque le Conseil municipal aura approuvé la Partie 2 du PDT, la mise en œuvre se déroulera dans le cadre de plusieurs interventions essentielles :

- **les plans financiers à long terme pour la fiscalité et les transports en commun** : Les plans financiers à long terme, que nous mettons à jour à l'heure actuelle, feront état des impératifs financiers du Réseau prioritaire et des hypothèses exposées dans le présent rapport. Dans ces plans, nous recommanderons une stratégie de financement qui s'inscrira dans les paramètres acceptables de l'abordabilité;
- **la mise à jour de l'Étude du contexte des redevances d'aménagement** : Les projets recensés dans le Réseau de transports en commun prioritaire et dans le Réseau routier prioritaire viendront éclairer

la prochaine mise à jour de l'Étude du contexte des redevances d'aménagement de la Ville, en s'assurant que les coûts liés à la croissance sont affectés comme il se doit aux travaux d'aménagement projetés;

- **les modifications du Plan officiel** : Nous mettrons à jour les annexes et les désignations du Plan officiel pour tenir compte des classifications routières révisées, des moyens de protection de l'emprise et de l'actualisation des réseaux de routes et de transports en commun. Ces mises à jour permettront de veiller à protéger les couloirs à long terme et d'harmoniser l'aménagement du territoire;
- **les documents à déposer dans le cadre des programmes de financement fédéraux et provinciaux** : Les constituantes du PDT, surtout celles du Réseau prioritaire de transports en commun et de la Liste des projets de transport actif, permettront d'établir le Plan régional intégré à soumettre au Fonds pour le transport en commun du Canada. Nous nous pencherons aussi sur le financement de la mise en œuvre des prolongements de l'Étape 3 de l'O-Train. La Ville entend maximiser le financement apporté par les autres ordres de gouvernement pour permettre de réaliser les grands projets de transports en commun et les grands projets routiers;
- **la planification annuelle des budgets et des infrastructures** : Nous reporterons peu à peu, dans le cadre du processus annuel du budget des dépenses en immobilisations de la Ville, les projets du Réseau routier prioritaire et du Réseau de transports en commun. Les délais des projets seront établis d'après la disponibilité du financement, le rythme des travaux d'aménagement, la coordination avec d'autres ouvrages infrastructurels et le degré de préparation des projets;
- **le processus de mise en œuvre des projets** : Lorsqu'un projet est recensé dans le PDT et qu'on en priorise le financement, on le soumet au processus d'étude et de réalisation de la Ville. Il s'agit entre autres d'établir les études de la conception fonctionnelle ou de l'évaluation environnementale (EE), en enchaînant avec l'étude détaillée, avec l'acquisition des propriétés dans les cas nécessaires et avec les travaux de construction. Outre les grandes interventions indiquées ci-dessus, nous ferons également appel à la Partie 2 du PDT pour guider la protection des couloirs et la coordination des projets dans le cadre de l'examen des demandes d'aménagement et nous veillerons à collaborer

continuellement avec les organismes comme la CCN, la STO, le MTO et SPAC.

La Ville entend surveiller les tendances de l'évolution des transports, les modèles d'aménagement et les comportements dans les déplacements au fil des ans. Dans la foulée de la prochaine projection de croissance du Plan officiel et de l'actualisation de l'offre foncière, nous mènerons un examen du PDT pour savoir s'il faut le mettre à jour afin de tenir compte des attentes révisées relatives à la croissance et de s'assurer que le PDT continue de cadrer avec les objectifs de planification de toute la Ville et avec les tendances observées dans les déplacements.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Le Plan des infrastructures du Plan directeur des transports (PDT) est concerté avec les plans financiers à long terme (PFLT) de la Ville et seront soumis au processus annuel de budgétisation des dépenses en immobilisations de la Ville. Le calendrier des projets sera établi d'après la disponibilité du financement, le rythme des travaux d'aménagement, la coordination avec les autres travaux d'infrastructures et l'état de préparation des projets. Les PFLT que nous mettons à jour à l'heure actuelle feront état des impératifs financiers du Réseau prioritaire et des hypothèses exposées dans le présent rapport. Dans ces plans, nous recommanderons une stratégie de financement qui s'inscrira dans les paramètres acceptables de l'abordabilité. Le PFLT et le PDT viendront éclairer les mises à jour qui seront apportées à l'Étude du contexte des frais d'aménagement et au Plan officiel.

Les incidences financières sont considérables en raison des dépenses en immobilisations substantielles et des considérations relatives au financement correspondant. Le lecteur trouvera ci-après la répartition des dépenses en immobilisations estimatives en dollars de 2024.

Synthèse des dépenses en immobilisations du Plan des infrastructures

Réseaux	Dépenses en immobilisations
Réseau de transports en commun d'après les besoins	4,5 milliards de dollars et 8,3 milliards de dollars financés par les autres ordres de gouvernement pour l'Étape 3 de l'O-Train
Réseau prioritaire de transports en commun	2,3 milliards de dollars financés par la Ville et 8,3 milliards de dollars financés par les autres ordres de gouvernement pour l'Étape 3 de l'O-Train
Réseau routier d'après les besoins	2,8 milliards de dollars
Réseau routier prioritaire	1,6 milliard de dollars

Projets de transport actif	350 millions de dollars
----------------------------	-------------------------

Dans le Réseau de transports en commun prioritaire, nous recommandons d'adopter un sous-ensemble de projets menés par la Ville pour les 10 premières années du financement dans le cadre du Fonds pour le transport en commun du Canada.

Le financement à consacrer au prolongement des lignes de l'Étape 3 de l'O-Train sera apporté par les ordres supérieurs de gouvernement. Compte tenu des contraintes dans l'abordabilité, on recommande d'échelonner la mise en œuvre du prolongement des lignes de l'Étape 3 de l'O-Train au-delà des 10 premières années du financement qui pourrait être disponible dans le cadre du Fonds pour le transport en commun du Canada. Même si 100 pour cent des dépenses en immobilisations sont financées, les coûts d'exploitation de l'Étape 3 sont très importants et on ne s'attend pas à ce qu'ils soient compensés de façon substantielle par l'augmentation des recettes tarifaires générée par ces prolongements.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Il n'y a pas de répercussions juridiques liées à l'adoption des recommandations formulées dans le présent rapport. Les modifications au Plan officiel et au Règlement municipal sur les redevances d'aménagement découlant des recommandations 3 et 4 feront l'objet d'appels devant le Tribunal ontarien de l'aménagement du territoire.

COMMENTAIRES DES COMITÉS CONSULTATIFS

Dans le cadre de la phase 5 des consultations, on a présenté le 15 avril 2025, au Comité consultatif sur l'accessibilité, un exposé sur la version provisoire du Plan des infrastructures. Le Comité n'a pas exprimé d'inquiétude ni fait de commentaires.

CONSULTATIONS

L'équipe du projet a consulté massivement les résidents et les parties prenantes dans le cadre de la mise à jour du PDT en menant un total de cinq phases majeures dans les consultations. Au printemps 2023, nous avons fait la synthèse des phases 1 à 3 des consultations dans le rapport sur la Partie 1 du PDT à l'intention du Comité et du Conseil municipal. Les phases 4 et 5 des consultations ont essentiellement porté sur l'élaboration du Plan des infrastructures; le lecteur en trouvera ci-après la synthèse, ainsi que les rapports complets sur la synthèse des consultations dans les pièces 4 et 5.

La phase 4 des consultations s'est déroulée dans la période comprise entre juin et août 2024. Durant cette phase, nous avons invité les résidents à livrer à la Ville leurs

commentaires à propos des problèmes auxquels ils sont confrontés lorsqu'ils se déplacent en voiture ou dans les transports en commun, de même que sur les priorités à attribuer aux investissements consacrés au transport. Nous avons également publié pour commentaires le Rapport sur les tendances de l'évolution des transports et le Rapport sur les besoins, perspectives et incertitudes. Nous avons réuni les commentaires dans deux sondages en ligne : le premier permettait aux résidents de signaler sur une carte virtuelle les lieux dans lesquels il y avait des difficultés de transport et dans le deuxième, nous leur demandions leur avis sur les priorités à établir dans les investissements à consacrer au transport. Les résidents ont posé sur la carte virtuelle un total de 4 526 épingles et déposé 1 108 réponses sur les priorités à attribuer aux investissements. Nous avons aussi mené un sondage sur les quartiers prioritaires pour l'équité afin de mieux connaître les besoins en transport de ces collectivités.

Les commentaires exprimés dans la phase 4 des consultations ont porté sur un large éventail de thèmes, dont la réduction de la congestion, l'expansion et la plus grande fréquence des transports en commun, la connectivité multimodale et la sécurité de tous les usagers de la route. Nous avons contreverifié par rapport aux résultats de la modélisation les sites auxquels se rapportaient les motifs d'inquiétude exprimés par les résidents à propos des transports en commun et des déplacements en voiture. Les sondages nous ont également appris que l'opinion était généralement favorable aux investissements à consacrer à tous les modes de transport.

En outre, nous avons monté sur tout le territoire de la Ville, notamment dans les zones rurales, 15 kiosques de consultation « éphémère » afin de donner aux résidents l'occasion de se renseigner sur le PDT et d'exprimer leur avis. Nous avons aussi organisé une séance de consultation publique virtuelle.

La phase 5 des consultations s'est déroulée en avril et en mai 2025. Dans ces consultations, la Ville a invité les intéressés à commenter plusieurs rapports dans lesquels on présentait les projets et les réseaux du Plan des infrastructures. Il s'agit entre autres du Rapport sur les faits saillants, du Rapport sur les perspectives dans les déplacements, du Rapport sur l'aménagement du réseau de transports en commun, du Rapport sur l'aménagement du réseau routier, du Rapport sur l'Examen de la classification et de la désignation des routes et du Rapport sur l'Examen de la protection des emprises des artères. Le processus de la phase 5 des consultations prévoyait huit séances portes ouvertes (quatre en présentiel et quatre en virtuel), dans lesquelles les résidents pouvaient consulter la version provisoire du Plan des infrastructures et en discuter avec le personnel de la Ville. La consultation en ligne prévoyait aussi deux sondages : un sondage mené à partir de la carte interactive et consacré aux projets routiers et aux projets de transports en commun dans les réseaux prioritaires, de même qu'une série de questionnaires qui ont permis de réunir les

commentaires sur les priorités données aux transports en commun, aux routes et au transport actif, ainsi que l'examen de la classification des routes et un compte rendu sur la protection de l'emprise des artères. Les résidents ont posé sur les cartes virtuelles un total de 803 épingles, et nous avons recueilli 434 réponses donnant suite aux questionnaires.

Dans les commentaires publics exprimés dans la phase 5 des consultations, nous avons constaté que l'opinion était très favorable à la réalisation, dans les meilleurs délais, des projets de transports en commun et d'infrastructures routières dans le secteur est, surtout le Transitway de Cumberland et l'élargissement du boulevard Brian Coburn. Les participants ont aussi fait savoir qu'ils approuvaient massivement les projets recommandés pour les transports en commun rapides sur le chemin Baseline, sur l'avenue Carling et sur le chemin Merivale, ainsi que l'intégration des couloirs prioritaires de transports en commun et les autres améliorations à apporter aux segments très achalandés. De même, on voyait d'un bon œil les projets d'urbanisation de la voirie et d'amélioration des rues principales, et on a demandé de prévoir un plus grand nombre de projets. Dans les commentaires exprimés sur l'élargissement proposé de la promenade de l'Aéroport (entre le chemin Brookfield et le chemin Hunt Club), les avis étaient nuancés : on était favorable à ce projet et on s'inquiétait des répercussions négatives potentielles en aval. Les participants étaient aussi très favorables aux projets de transport actif et ont livré de nombreux commentaires sur les priorités qu'ils proposaient d'adopter. Les commentaires qui nous ont été adressés ont été très utiles dans la mise au point des projets, des priorités et des réseaux proposés. Le lecteur peut consulter, dans le Rapport sur les changements donnant suite à la phase 5 (pièce 6), la synthèse des révisions qui ont été apportées.

Les phases 4 et 5 des consultations ont également permis de consulter différentes parties prenantes en interne et en externe. Des réunions ont eu lieu avec le Groupe de consultation des organismes (soit les organismes municipaux, provinciaux et fédéraux, les offices de protection de la nature et les entreprises de services publics), ainsi qu'avec le Groupe de consultation des entreprises et les groupes consultatifs communautaires (employeurs importants et institutions, groupes professionnels, associations communautaires, groupes de défense des intérêts et groupes méritant l'équité).

Dans le cadre des consultations de la phase 5, la Ville a fait directement appel à la CCN pour la version provisoire du Plan des infrastructures. La CCN a déposé plusieurs commentaires importants liés à ses priorités permanentes et à son rôle dans la planification régionale.

La CCN fait la promotion de l'initiative Construire des logements sur des terrains publics du gouvernement fédéral en assurant le réaménagement des terrains qui lui appartiennent et des terrains dont le gouvernement fédéral est propriétaire dans l'ensemble de la région de la capitale nationale. Dans ce contexte, la CCN est favorable aux projets de transport municipaux qui permettront de réaliser les projets d'aménagement de logements sur ces terrains. Il s'agit entre autres d'appuyer la nouvelle route proposée dans le secteur de l'aménagement axé sur les transports en commun du chemin Hurdman, qui constitue un projet de la phase 1 du Réseau prioritaire du PDT. Toutefois, la CCN n'est pas d'accord avec le prolongement de la rue Preston (entre la rue Albert et la rue Wellington), qui fait actuellement partie du Réseau routier d'après les besoins, et recommande de remplacer ce projet par une passerelle piétonnable et cyclable enjambant les voies de l'O-Train.

La CCN est favorable aux tracés du Transitway de Cumberland et du prolongement du boulevard Brian Coburn, qui s'apparentent mieux aux options 1 et 4 de l'évaluation environnementale. La CCN est également d'accord pour éliminer le raccordement du chemin Walkley et du chemin Hunt Club dans le Réseau routier d'après les besoins et est impatiente d'apporter sa collaboration dans la planification et dans la mise à jour de l'évaluation environnementale du projet de connectivité dans le sens est dans le secteur Innes-Walkley.

Lorsque le Conseil municipal aura approuvé le Plan des infrastructures du PDT, la Ville et la CCN commenceront à mettre à jour l'étude conjointe pour l'évaluation des effets cumulatifs des infrastructures de transport, qui permettra d'évaluer les impacts des projets du PDT sur les terrains de la Ceinture de verdure. Conformément à la *Loi sur la capitale nationale* et à la *Loi sur l'évaluation d'impact*, le gouvernement fédéral devra aussi approuver les différents projets du PDT qui ont des incidences sur les terrains qui lui appartiennent.

Les parties prenantes et le public ont aussi massivement fait appel à la boîte de réception du PDT pour adresser par courriel à l'équipe du projet, pendant toute la durée de ce projet, des questions et des commentaires.

Nous avons publié les documents de consultation sur le site Web du projet de la Ville et nous en avons fait une vaste promotion. Nous avons annoncé les activités de consultation dans les journaux, dans des courriels, dans des campagnes sur les réseaux sociaux et dans les avis publiés sur les tableaux d'affichage communautaire, dans les centres communautaires, dans les arénas et dans les bibliothèques, ainsi que dans les autobus d'OC Transpo.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Le PDT réaffirme la volonté de la Ville de veiller à ce que son réseau de transport soit pensé, exploité et entretenu afin d'assurer l'accessibilité. Les projets recensés pour être mis en œuvre dans le Plan des infrastructures continueront de respecter la version actuelle des 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 espaces publics du *Règlement sur les normes d'accessibilité intégrées*.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES ACTIFS

Les recommandations exposées dans le présent rapport concordent avec les objectifs du Programme de gestion intégrale des actifs (GIA). La mise en œuvre du Programme de la GIA permet à la Ville de gérer efficacement les infrastructures existantes et nouvelles pour en maximiser les avantages, réduire les risques et offrir aux résidents des niveaux de service sécuritaires et fiables. Ces travaux se déroulent dans le souci de la société, de la culture, de l'environnement et de l'économie.

Quand la Ville s'engage à faire l'acquisition de nouveaux actifs, elle doit également tenir compte de son engagement à financer les futurs coûts d'exploitation, d'entretien et de renouvellement. Elle doit aussi tenir compte de l'amortissement à comptabiliser dans l'examen de la durabilité financière à long terme des actifs. En revoyant les impacts à long terme de l'acquisition des actifs, il est utile de tenir compte de la valeur cumulative et du coût du cycle de la durée utile des actifs acquis et pris en charge par la Ville.

Ce rapport comprend des recommandations qui auront des répercussions considérables sur l'inventaire des actifs de transport et des actifs de transports en commun que la Ville doit gérer. Lorsqu'ils auront été mis en œuvre intégralement, les Réseaux prioritaires de la Partie 2 du PDT ajouteront approximativement :

- 43 kilomètres de voies de l'O-Train (prolongement des lignes de l'Étape 3);
- 111 kilomètres de voies du Transitway et de voies continues réservées aux autobus;
- 68 kilomètres de voies dans l'élargissement des routes et sur les nouvelles routes ou dans leur prolongement;
- 78 kilomètres de voies dans le cadre des projets d'urbanisation de la voirie et d'amélioration des rues principales;
- 48 kilomètres de trottoirs;

- 18 kilomètres de sentiers;
- 151 kilomètres d'infrastructures cyclables.

Pour aménager ces nouveaux actifs, il faudra consacrer en amont des investissements aux infrastructures et engager des frais permanents d'exploitation et d'entretien pour veiller à atteindre les niveaux de service voulus. Le lecteur trouvera ci-après la synthèse de ces frais estimatifs du cycle de la durée utile. Il faut noter que les frais d'exploitation représentés comprennent les activités opérationnelles typiques exercées dans l'emprise (balayage des rues, déneigement et nettoyage des bordures de rue, des caniveaux, des ponceaux et des fossés) et que cette synthèse ne fait pas état de tous les frais potentiels (par exemple l'entretien des ponceaux, des ponts, des glissières de sécurité et des écrans antibruit).

Synthèse de l'estimation des dépenses en immobilisations et des frais d'exploitation pour le Plan des infrastructures

Postes	Dépenses en immobilisations	Augmentation des frais d'exploitation annuels	Hausse totale des frais d'exploitation annuels en 2046
Prolongement des lignes de l'Étape 3 de l'O-Train	8,3 G\$ (Cf. la note 1.)	Veuillez consulter le Plan financier à long terme des transports en commun.	
Transitway	1,5 G\$	Veuillez consulter le Plan financier à long terme des transports en commun.	
Réseau routier prioritaire (dont les voies continues réservées aux autobus)	2,2 G\$	7 400 \$ par km de voies	1 391 200 \$
Trottoirs	350 M\$	6 800 \$ par km de voies	326 400 \$
Sentiers et infrastructures cyclables		1 300 par km de voies	219 700 \$

Note 1 : Les dépenses en immobilisations pour le prolongement des lignes de l'Étape 3 de l'O-Train devraient être entièrement financées par d'autres ordres de gouvernement.

Outre les frais d'exploitation représentés dans le tableau ci-dessus, les routes asphaltées donnent également lieu aux frais typiques suivants du cycle de la durée utile pour l'entretien.

Synthèse des frais d'entretien estimatifs du cycle de la durée utile pour les routes asphaltées

Activités du cycle de la durée utile	Calendrier typique après les premiers travaux de construction	Frais typiques par kilomètre de voie		
		Artères et routes collectrices	Routes locales	Transitway
Obturation des fissures	Année 7	24 500 \$ par km de voies	17 500 \$ par km de voies	45 000 \$ par km de voies
Travaux mineurs de réfection (fraisage et recouvrement)	Année 15	262 500 \$ par km de voies	227 500 \$ par km de voies	499 500 \$ par km de voies
Obturation des fissures	Année 18	24 500 \$ par km de voies	17 500 \$ par km de voies	45 000 \$ par km de voies
Travaux mineurs de réfection (fraisage et recouvrement)	Année 30	262 500 \$ par km de voies	227 500 \$ par km de voies	499 500 \$ par km de voies
Obturation des fissures	Année 33	24 500 \$ par km de voies	17 500 \$ par km de voies	45 000 \$ par km de voies
Travaux majeurs de réfection (fraisage et recouvrement sur toute la profondeur)	Année 45	297 500 \$ par km de voies	280 000 \$ par km de voies	720 000 \$ par km de voies

Les nouvelles routes donneront également lieu à des frais d'entretien pour l'émondage des arbres plantés dans l'emprise. Ces frais varient et sont parfois difficiles à estimer; toutefois, pour les nouvelles artères ou les nouvelles routes collectrices dans lesquelles sont plantés des arbres dans de plus grandes densités des deux côtés de la route (soit environ 200 arbres par kilomètre), les frais d'entretien annuels moyens sur une durée de 20 ans peuvent être de l'ordre de 8 800 \$ par kilomètre chaque année.

Le Plan des infrastructures ne comprend pas de plan détaillé annuel de mise en œuvre; c'est pourquoi il n'est pas possible de prévoir précisément le total des frais d'exploitation et d'entretien. Les frais réels varieront en fonction du calendrier de la mise en œuvre de certains projets d'infrastructures et seront comptabilisés chaque année

dans les nouveaux impératifs budgétaires dans le cadre du processus annuel de budgétisation.

Les nouvelles infrastructures de transports en commun et de transport en général de la Partie 2 du PDT seront intégrées dans l'analyse et dans les prévisions financières des prochaines mises à jour des plans de gestion des Services de transports en commun et des actifs pour les transports en commun.

La mise en œuvre du Plan des infrastructures offre l'occasion de concerter le calendrier et la réalisation des projets de viabilisation du transport de l'eau potable et des grands collecteurs des eaux usées se rapportant à la croissance et répertoriés dans le Plan directeur des infrastructures. Les autres études de planification liées à la croissance, dont les études directrices de viabilisation réalisées pour étayer les plans de conception communautaire dans les zones de l'expansion urbaine sont également concertées avec les projets à réaliser dans le cadre du PDT, par exemple en tenant compte des impératifs projetés dans la gestion des eaux pluviales.

RÉPERCUSSIONS CLIMATIQUES

Le Plan directeur sur les changements climatiques et le PO d'Ottawa fixent tous deux des objectifs ambitieux, qui consistent à produire des émissions de GES nettes de zéro d'ici 2050. Pour atteindre cet objectif, il faut accomplir un important virage afin de remplacer la voiture personnelle par des modes de transport plus durables. Le PDT est un outil de mise en œuvre essentiel pour accomplir ce virage. Le Plan des infrastructures du PDT permet d'enrayer les dérèglements climatiques en faisant état des investissements à consacrer aux transports en commun et aux déplacements à pied et à vélo qui permettront d'améliorer l'accessibilité, le caractère pratique et la compétitivité des déplacements durables dans l'ensemble du territoire de la Ville.

De concert avec l'approche des « transports en commun d'abord », la Partie 2 du PDT fait état d'un réseau de transport en commun d'après les besoins qui étend les infrastructures de transport en commun rapide pour servir les secteurs en expansion, pour améliorer la fiabilité des services et pour s'affranchir de la dépendance vis-à-vis des voitures occupées exclusivement par leur chauffeur. Le Plan priorise les projets essentiels de transport actif, en mettant l'accent sur les courts déplacements, sur les liaisons du premier et du dernier kilomètre avec les transports en commun et sur l'amélioration de l'accès dans les quartiers prioritaires pour l'équité.

Nous avons évalué les projets routiers en faisant appel à la structure-cadre de priorisation approuvée par le Conseil municipal, qui prévoit des critères de notation liés au climat. Dans les notes attribuées aux projets, nous tenons compte du potentiel de la

demande automobile induite ainsi que des émissions de GES correspondantes, qui ont eu un impact dans l'établissement des priorités.

Dans le Plan des infrastructures, nous analysons l'ensemble des répercussions des investissements consacrés aux réseaux de transport sur les émissions de GES, ainsi que l'apport de ces réseaux aux cibles de réduction des GES de la Ville. Le lecteur peut consulter dans la pièce 1 des renseignements complémentaires liés à cette question.

RÉPERCUSSIONS ÉCONOMIQUES

Conformément à l'objectif du PO qui consiste à faire d'Ottawa la ville de taille moyenne où il fait le mieux vivre en Amérique du Nord, la Partie 1 du PDT prévoit un certain nombre de politiques permettant de promouvoir le développement économique, notamment en aménageant un réseau de transport efficient et fiable, en se penchant sur les déplacements des personnes et sur le transport des biens en deçà et au-delà du territoire de la Ville et en aménageant des rues animées et piétonnables dans lesquelles les entreprises et les commerces peuvent prospérer. Nous nous attendons à ce que les projets du Plan des infrastructures du PDT permettent de promouvoir le développement économique en favorisant les secteurs spéciaux de la Ville, en aménageant des rues principales animées, en favorisant le transport des biens et en permettant d'atteindre les objectifs du PO pour les quartiers du quart d'heure.

Nous avons tenu compte des répercussions économiques dans la Partie 2 du PDT en faisant appel aux Structures-cadres de priorisation des transports en commun et des routes. Les projets de transports en commun proches des grandes destinations (soit les secteurs spéciaux, les secteurs économiques spéciaux, les secteurs prioritaires de conception ainsi que les secteurs des institutions et des établissements à grande échelle du PO) ont été mieux notés selon le critère de l'aménagement de la Ville. Dans la notation et la priorisation des projets routiers, nous avons tenu compte de facteurs comme le transport des biens, l'accès aux grandes destinations et la possibilité d'aménager de nouveaux terrains. En outre, les projets d'amélioration des rues principales recensés dans le plan sont destinés à moderniser les couloirs des secteurs prioritaires de conception. Bien que ces projets visent essentiellement à promouvoir la densification, ils favorisent aussi l'aménagement du lieu et le développement économique.

RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES

En mettant l'accent sur les modes de déplacement durables, le PDT produira sur l'environnement des répercussions positives, essentiellement en réduisant la proportion des déplacements en voiture occupée uniquement par leur chauffeur. L'amélioration des transports en commun et du transport actif favorise aussi la densification, en

réduisant les répercussions environnementales des projets d'aménagement plus tentaculaires.

Les Structures-cadres de priorisation des transports en commun et des routes comprennent des indicateurs permettant de mesurer l'impact des projets sur les systèmes naturels. Les projets réalisés dans les zones environnementales essentielles comme les milieux humides, la Ceinture de verdure et les infrastructures naturelles urbaines ont été moins bien notés. Les projets qui consistent à convertir l'espace des routes existantes à l'intention des transports en commun ont été les mieux notés.

Les lois fédérales et provinciales sur l'évaluation environnementale (EE) obligent la Ville à recenser et enrayer les répercussions des projets de transport sur tous les aspects de l'environnement. Le PDT et ses rapports techniques d'information générale sont appelés à devenir des pièces justificatives pour les éventuelles EE qui porteront sur certains projets de transports en commun et sur certains projets routiers (pour lesquels on n'a pas encore mené d'EE). Les études d'EE permettront d'évaluer les répercussions environnementales et les mesures recommandées pour les enrayer dans le cadre de chaque projet, en faisant appel aux règles de l'art contemporaines de la planification, de l'ingénierie et de l'environnement.

Dans la foulée de l'approbation du Plan des infrastructures, la Ville et la CCN ont l'intention de mener une étude des effets cumulatifs afin d'évaluer les répercussions des projets de transport approuvés sur la Ceinture de verdure de la capitale du Canada.

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

La Partie 1 du PDT a permis d'établir un solide socle d'équité qui cadre avec les politiques du PO pour aménager une ville plus inclusive et équitable. La Partie 2 du PDT mise sur ce socle en prévoyant des consultations ciblées, des méthodes d'évaluation des projets et une analyse de l'équité géographique.

Pour confirmer la volonté de la Ville de consulter les Autochtones, nous avons adressé des lettres aux communautés et aux organismes autochtones en 2024 et en 2025 en prévision des phases 4 et 5 des consultations pour les informer de la mise à jour du PDT et pour les inviter à commenter le processus de planification. Même si nous n'avons pas reçu de mémoire formel, la Ville continuera de nouer des liens et restera ouverte au dialogue à mesure que progressent ses travaux de planification.

Nous avons aussi consulté directement les populations méritant l'équité pendant la phase 4 des consultations en menant un sondage ciblé dans les quartiers prioritaires pour l'équité. En outre, l'évaluation des projets de transports en commun et des projets

routiers s'est déroulée conformément aux critères liés à l'équité selon les Structures-cadres de priorisation approuvées pour les transports en commun et les routes.

Nous avons également revu les projets d'urbanisation de la voirie et d'amélioration des rues principales pour assurer une répartition appropriée dans les quartiers prioritaires pour l'équité. Dans la priorisation des projets de transport actif, nous avons également tenu compte de la proximité des quartiers prioritaires pour l'équité, des écoles et des destinations communautaires, afin d'améliorer l'accès aux options durables et abordables dans les déplacements.

Dans l'ensemble, ces efforts témoignent d'une volonté soutenue d'équité, d'inclusion et de réconciliation dans le cadre du processus de mise à jour du PDT.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES RISQUES

Il n'y a pas de répercussions sur les risques.

RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES

Le Réseau routier prioritaire comprend plusieurs projets essentiels destinés aux résidents de la zone rurale, dont l'élargissement du chemin Carp, du chemin March et du chemin Old Montreal de concert avec les projets routiers à réaliser dans les villages ruraux. Ces projets sont destinés à améliorer la connectivité avec les destinations régionales, à promouvoir le développement économique local et à rehausser la sécurité et l'accès aux services et aux aires d'agrément clés dans la zone rurale.

En outre, le PDT fait état des travaux de prolongement du réseau de transports en commun qui rapprochent de la zone rurale les services de transport en commun rapide, en favorisant l'accroissement des options offertes pour les déplacements. Les résidents de la zone rurale profiteront aussi de l'agrandissement des parcs relais dans des sites comme le chemin Hazeldean, la station Bowesville et le chemin Leitrim, ce qui améliorera l'accès au réseau de transports en commun.

Nous continuons de prioriser les améliorations apportées au transport actif, en recensant sept projets piétonnables et cyclables pour la première phase de la mise en œuvre dans les villages ruraux afin d'améliorer la sécurité et de promouvoir les courts déplacements communautaires à pied ou à vélo.

De surcroît, le Plan des infrastructures prévoit un examen de la classification des routes rurales et de la protection des emprises, ce qui a eu pour effet d'abaisser la notation de certains segments des routes rurales, qui sont passés du rang de voies collectrices au rang de voies locales, ce qui correspond mieux à leur fonction première de moyens d'accès à la propriété, plutôt qu'à leur rôle dans le mouvement de l'achalandage

automobile, et ce qui réduit les impératifs de protection des emprises, dans les cas opportuns. Nous avons réduit de 26 à 24 mètres l'emprise des routes collectrices et des routes collectrices principales dans les zones rurales hors des villages, ce qui diminue les besoins en réservation pour les morcellements et ce qui permet d'aménager dans les remblais des pentes de 3/1 plutôt que des pentes de 4/1. Ces changements permettent de minorer les répercussions sur les propriétés rurales; ainsi, les propriétaires fonciers peuvent plus facilement réserver les terrains plus exploitables dans l'aménagement ou le morcellement des lots.

Enfin, outre les réseaux et les projets recensés dans le Plan des infrastructures, la sécurité est toujours une grande priorité pour la zone rurale. Le Plan d'action en matière de sécurité routière de la Ville indique que les routes rurales représentent l'un des quatre domaines prioritaires. Nous continuerons aussi de mettre en œuvre les mesures de régulation des intersections et les améliorations à apporter à la sécurité de la circulation en tenant compte des besoins des véhicules agricoles et en consultant la collectivité rurale.

PRIORITÉS DU MANDAT DU CONSEIL

Les recommandations du présent rapport cadrent avec les priorités suivantes du mandat du Conseil municipal 2023-2026 :

- Une ville offrant plus d'options de mobilité fiables, sécuritaires et accessibles;
- Une ville verte et résiliente;
- Une ville avec une économie diversifiée et prospère.

PIÈCES JUSTIFICATIVES

Pièce 1	Plan des infrastructures du Plan directeur des transports
Pièce 2	Nouveaux projets du Programme de modification du réseau et des nouveaux projets prioritaires des transports en commun
Pièce 3	Révisions à apporter à l'annexe C16 du Plan officiel
Pièce 4	Rapport sur la synthèse de la phase 4 des consultations
Pièce 5	Rapport de synthèse sur la phase 5 des consultations
Pièce 6	Rapport sur les changements intervenus dans la phase 5

SUITE À DONNER

Lorsque le Conseil municipal aura approuvé ce rapport, la Direction générale des services de la planification, de l'aménagement et du bâtiment finalisera les documents de la Partie 2 du PDT pour tenir compte des changements apportés par le Comité de l'infrastructure et des travaux publics 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.