



Le Plan directeur des transports



Juin 2025



PARTIE 2 | PLAN DES INFRASTRUCTURES



Table des matières

Introduction	1
Teneur de ce document.....	4
Approche et méthodologie.....	6
Exigences relatives à l'évaluation environnementale	9
Tendances et prévisions dans l'évolution des transports	11
Enquête sur les déplacements des ménages (origine-destination).....	11
Évolution des habitudes dans les déplacements.....	11
Tendances dans les déplacements selon la géographie, le revenu, l'âge et le genre.....	14
Évolution des habitudes dans les déplacements depuis 2022	17
Prévisions sur les déplacements jusqu'en 2046	20
Les cibles des parts modales.....	23
Réseau de transports en commun	25
Réseau de transports en commun d'après les besoins	25
Réseau prioritaire des transports en commun.....	26
Couloirs prioritaires de transport en commun.....	27
Réseau des parcs relais.....	28
Réseau absolu de transports en commun.....	30
Réseau routier	31
Réseau routier d'après les besoins	31
Réseau routier prioritaire	32
Réseau routier absolu.....	34
Projets de transport actif.....	36
Rendement des réseaux	37
Parts modales	37
Autres indicateurs de rendement	39
Sondages de sensibilité.....	41
Mise en œuvre du Plan des infrastructures.....	43
Dépenses en immobilisations	44
Les coûts du cycle de la durée utile	45
Mise à jour de ce plan.....	46



Appendices

Annexe A – Projets de transports en commun

- Tableau A1 : Réseau de transports en commun d’après les besoins
- Tableau A2 : Réseau prioritaire des transports en commun
- Tableau A3 : Parcs relais et capacités
- Carte A1 : Réseau de transports en commun d’après les besoins
- Carte A2 : Réseau prioritaire des transports en commun

Annexe B – Projets routiers

- Tableau B1 : Réseau routier d’après les besoins
- Tableau B2 : Réseau routier prioritaire
- Carte B1 : Réseau routier d’après les besoins
- Carte B2 : Réseau routier prioritaire

Annexe C – Projets de transport actif

- Tableau C1 : Projets piétonnables et établissement des priorités
- Tableau C2 : Projets cyclables et établissement des priorités
- Carte C1 : Projets piétonnables et établissement des priorités
- Carte C2 : Projets cyclables et établissement des priorités

Annexe D – Cartes du Réseau absolu

- Carte D1 : Réseau cyclable – urbain
- Carte D2 : Réseau cyclable – rural
- Carte D3 : Réseau de transports en commun – absolu
- Carte D4 : Réseau routier – urbain
- Carte D5 : Réseau routier – secteur central/ noyau central de la ville
- Carte D6 : Réseau routier – rural
- Carte D7 : Réseau routier – certains villages



Introduction

Le Plan directeur des transports (PDT) constitue la feuille de route de la Ville pour la planification, l'aménagement et l'exploitation de ses réseaux de sentiers de randonnée, de pistes cyclables, de circuits de transport en commun et de voies automobiles dans les décennies à venir. Guidé par le Plan officiel d'Ottawa, le PDT fait état des politiques et des projets de transport adoptés pour répondre aux besoins des résidents et des entreprises d'ici à 2046. Le PDT s'inspire des plans précédents, établis en 2003, 2008 et 2013, et a été élaboré d'après les nombreux commentaires du public, en suivant le processus de l'évaluation environnementale municipale de portée générale.

Dans le nouveau Plan officiel, la Ville s'est fixé pour objectif de devenir **la ville de taille moyenne où il fait le mieux vivre en Amérique du Nord** et a mis au point les Cinq « grands changements » liés à la croissance, à la mobilité, à la santé et à la résilience, à l'esthétique urbaine et à l'économie, qui définissent toutes l'orientation stratégique à adopter pour réaliser l'ensemble de cette vision. Selon l'objectif essentiel lié à la mobilité, **la majorité des déplacements se dérouleront grâce aux modes de déplacement durables (déplacements à pied et à vélo, dans les transports en commun ou en covoiturage) d'ici 2046**. Ce PDT fait la promotion des objectifs de la mobilité du Plan officiel, en insistant sur la promotion de la croissance et de la densification, ce qui permettra d'aménager les quartiers du quart d'heure en assurant les services de transports en commun dès le début de l'aménagement des collectivités nouvelles et en créant des collectivités saines, en réagissant à l'urgence climatique et en aménageant un réseau de transport sécuritaire et durable.

Les politiques du PDT approuvées en avril 2023 établissent une structure cadre de politiques pour l'amélioration du réseau de transport d'Ottawa dans tous les modes de déplacement. Le **Plan des infrastructures du PDT** (le présent document) fait état des investissements à consacrer aux transports en commun, aux routes et au transport actif pour étayer la croissance projetée d'Ottawa et permettre à la Ville d'atteindre ses objectifs. Ce plan fait aussi état d'un sous-ensemble de projets qui devraient être mis en œuvre d'ici 2046, selon leur abordabilité.

Les projets et les réseaux dans le Plan des infrastructures du PDT contribuent à un réseau de transport multimodal intégré qui permettra d'atteindre les objectifs d'Ottawa dans la gestion de la croissance, dans l'habitabilité, dans l'équité sociale, dans la santé publique et dans la maîtrise des dérèglements climatiques. Voici les objectifs spécifiques qui guident la mise au point des réseaux :

- 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 émissions de gaz à effet de serre 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.

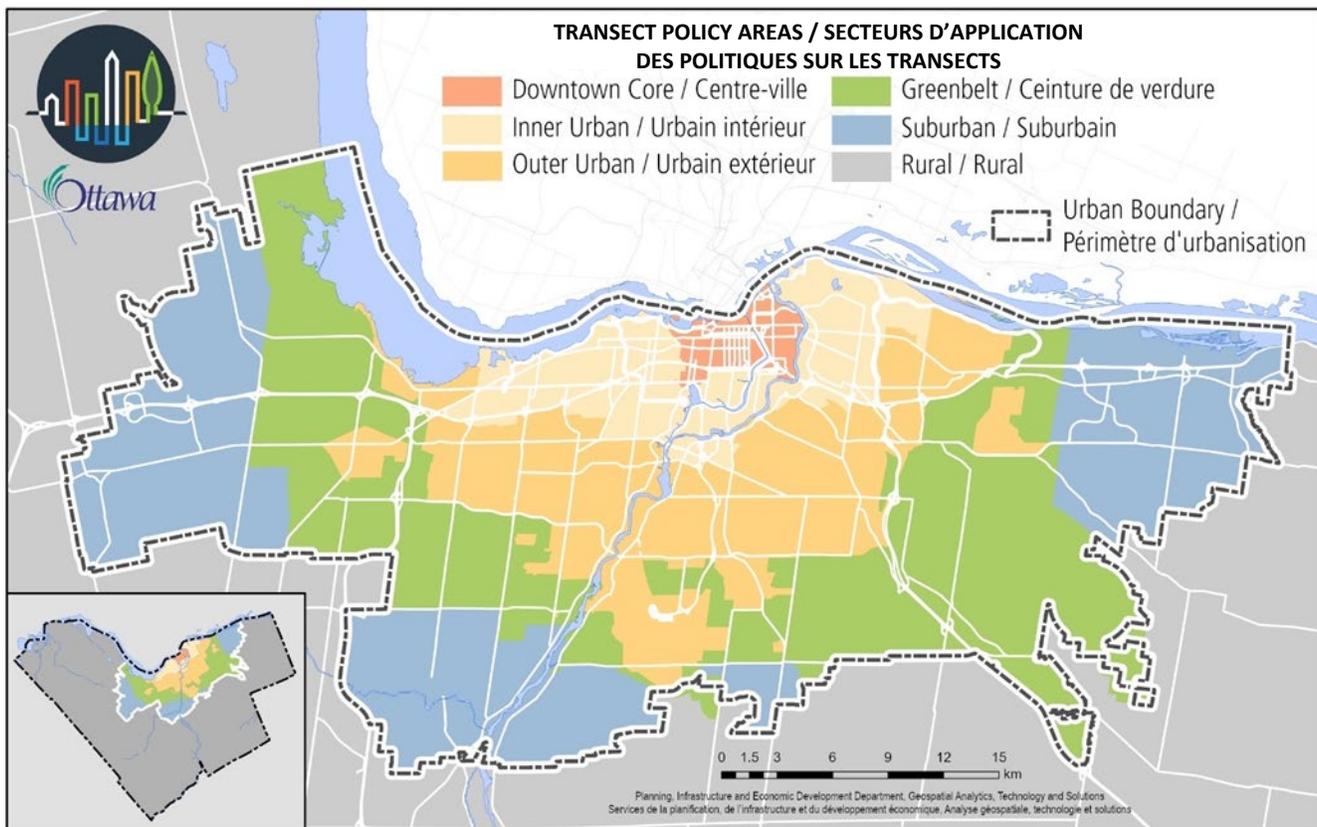


- Investir dans les « rues complètes » adaptées à tous les modes de déplacement afin d'étayer la croissance et la densification.
- Continuer de miser fortement sur l'abordabilité.

Contexte du transport

La région de la capitale nationale réunit environ 1,4 million d'habitants et constitue la sixième zone métropolitaine la plus peuplée au Canada. La Ville d'Ottawa est la plus grande municipalité dans la région de la capitale avec plus d'un million de résidents et s'étend sur une superficie de presque 2 800 kilomètres carrés. Une grande partie du territoire d'Ottawa a une vocation rurale, mais l'essentiel de la population habite dans la zone urbaine de la Ville. La Ceinture de verdure comprend généralement les quartiers urbains plus anciens, alors que les nouvelles collectivités de banlieue de Kanata, Stittsville, Barrhaven, Riverside-Sud, Findlay Creek et Orléans continuent de se développer hors de la Ceinture de verdure. Le Plan officiel catégorise les terrains du périmètre municipal d'Ottawa en six secteurs appelés « transects » qui divisent la Ville selon différents types d'environnements bâtis. Le lecteur trouvera dans la **pièce 1** la carte des transects.

Pièce 1 : Les terrains du périmètre municipal de la Ville d'Ottawa [Plan officiel – annexe A]



La vaste superficie du territoire d'Ottawa donne lieu à des difficultés dans le transport, dont la possibilité d'avoir à parcourir de longs trajets. Le réseau de transport est aussi caractérisé par plusieurs obstacles géographiques, qui constituent autant de difficultés pour la connectivité et l'accessibilité du réseau. Il



s'agit entre autres de la Ceinture de verdure, de la rivière Rideau, du canal Rideau et de la rivière des Outaouais, qui sont les pierres angulaires de l'identité culturelle et de la splendeur naturelle d'Ottawa. L'autoroute 417 traverse aussi la ville et peut constituer un obstacle, surtout pour le transport actif.

Le réseau de transport d'Ottawa assure la liaison entre deux provinces (l'Ontario et le Québec) et deux municipalités (Ottawa et Gatineau), en plus de répondre aux intérêts fédéraux, compte tenu du rôle de capitale nationale de la Ville. Dans le périmètre de la Ville, le réseau de transport d'Ottawa est géré par trois ordres de gouvernement, tous responsables de la planification, de l'étude, de la réalisation et de l'entretien de leurs propres infrastructures.

- Ville d'Ottawa – La Ville est propriétaire de la plupart des rues, des infrastructures de transports en commun et des sentiers d'Ottawa, qu'elle exploite et dont elle assure l'entretien, à savoir :
 - le réseau de l'O-Train comprendra 64,5 kilomètres de voie ferrée et 41 stations réparties parmi quatre lignes lorsqu'on achèvera le prolongement de l'Étape 2 menant à la station Moodie, à la station Algonquin et à la station Trim;
 - les infrastructures consacrées aux autobus et constituées d'environ 37 kilomètres du Transitway, de 20 km de voies d'autobus et de 20 stations du Transitway;
 - plus de 700 autobus et véhicules de transport adapté, ainsi que 27 parcs relais pour permettre aux résidents d'avoir accès au réseau de transports en commun;
 - plus de 2 000 kilomètres de trottoirs, de 300 kilomètres de sentiers et d'infrastructures cyclables physiquement séparées et de 300 kilomètres de bandes cyclables sur rue;
 - plus de 6 000 kilomètres de routes, dont plus de 800 ponts.
- Gouvernement de l'Ontario – Le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) est propriétaire et exploitant du réseau autoroutier provincial qui traverse Ottawa, dont les autoroutes 416, 417 et 7. On est aussi en train de céder au gouvernement provincial la propriété et l'exploitation de la route 174 d'Ottawa.
- Gouvernement fédéral – La Commission de la capitale nationale (CCN) est propriétaire et gestionnaire d'une part importante du territoire de la région, dont les promenades qui lisèrent le canal Rideau et un réseau substantiel de sentiers. La CCN gère aussi la Ceinture de verdure et est la fondée de pouvoir d'approbation pour tous les ouvrages construits sur les terrains appartenant au gouvernement fédéral. En outre, le gouvernement fédéral est propriétaire et exploitant de cinq ponts routiers interprovinciaux. En janvier 2025, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il avait l'intention de construire un nouveau pont interprovincial qui assurerait la liaison entre la promenade Aviation à Ottawa et la montée Paiement à Gatineau.

Ottawa est aussi servie par quatre aéroports (un aéroport international et trois aéroports d'aviation générale), par deux gares ferroviaires de voyageurs, par deux traversiers interprovinciaux, par un taxi d'eau interprovincial, par une cour de transport ferroviaire de marchandises, par des services d'autobus



interurbains et par des entreprises de taxi et de covoiturage et un programme de partage de trottinettes électriques.

La Ville d'Ottawa, en collaboration avec ses partenaires autochtones, fédéraux, provinciaux, municipaux et du secteur privé, continuera de travailler de façon concertée afin d'assurer, avec efficacité, le déplacement des personnes et le transport des biens sur l'ensemble du territoire. Cette approche vise à soutenir les collectivités urbaines et rurales et à leur permettre de connaître une croissance durable. Le Plan des infrastructures du PDT constitue une structure-cadre pour la promotion de cette vision afin de s'assurer que le réseau de transport d'Ottawa continuera pendant longtemps de servir les résidents, les entreprises et les visiteurs.

Teneur de ce document

Ce document est l'un des deux textes qui constituent le PDT :

- **Partie 1 du PDT [2023] – Politiques (document distinct)**: La Partie 1 du PDT a été approuvée en avril 2023. Elle fait état des politiques et des actions à mener pour réaliser la vision de la Ville, soit un réseau de transports souple, fiable, sécuritaire et efficace. La Partie 1 du PDT comprend aussi la Structure-cadre de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers, qui est reprise dans le Plan des infrastructures.
- **Partie 2 du PDT [2025] – Plan des infrastructures (le présent document)**: Dans le Plan, on recommande de réaliser les projets routiers et les projets de transports en commun nécessaires pour assurer la croissance et la densification. Cette version provisoire du Plan fait aussi état d'un sous-ensemble de projets abordables dans les plans financiers à long terme de la Ville et dont il faut prioriser la mise en œuvre.

Dans les sections suivantes du Plan des infrastructures du PDT, nous présentons les grandes tendances dans les déplacements d'après l'Enquête sur les déplacements des ménages (origine-destination) de 2022 et nous analysons l'évolution continue des habitudes dans les déplacements au fil du temps. Nous reproduisons ensuite les prévisions sur les déplacements jusqu'en 2046 d'après la demande prévue en déplacements en faisant appel aux projections de la croissance de la population et de l'emploi du Plan officiel. Nous dressons la liste des projets et des réseaux de transports en commun, de transport routier et de transport actif nécessaires pour assurer la croissance et permettre à la Ville d'atteindre ses objectifs de mobilité. Enfin, le Plan examine les progrès attendus vers l'atteinte des cibles de part modale énoncées dans le Plan officiel et présente les coûts estimés ainsi que les considérations liées à la mise en œuvre.



Pièce 2 : Parties 1 et 2 du PDT



PARTIE 1 | Politiques (document distinct)

- La vision et les principes directeurs du transport
- Les politiques et les actions

PARTIE 2 | Plan des infrastructures (le présent document)

- Les tendances dans l'évolution des déplacements
- Les cibles des parts modales
- Priorités des projets et des échéanciers de mise en œuvre
- Le rendement du réseau de transport et son impact sur les GES
- L'analyse de l'abordabilité et les incidences budgétaires





Approche et méthodologie

Le Plan des infrastructures est établi d'après les analyses techniques en faisant appel au modèle TRANS¹ dans le calcul de la demande régionale en déplacements, et en s'en remettant à la consultation menée auprès des résidents et des parties prenantes. Le modèle TRANS est le point de départ de la prévision de la demande en déplacements dans les transports en commun et en voiture dans le cadre du PDT. Ce modèle sert à estimer les habitudes existantes et projetées dans les déplacements dans la région de la capitale nationale (RCN), dont le nombre de déplacements effectués pour atteindre différents objectifs, les points d'origine et de destination de chaque déplacement, le mode de déplacement du trajet à parcourir ainsi que les circuits de transports en commun et les tronçons routiers empruntés pour effectuer les déplacements.

Ce modèle est pensé pour tenir compte des comportements des résidents de la RCN qui se déplacent, en puisant dans les sources de données comme les sondages menés auprès des voyageurs, les dénombrements observés dans les déplacements et l'achalandage des transports en commun. Font partie des principaux intrants, les projections de la population et de l'emploi pour chaque secteur de la Ville (extraites du Plan officiel), ainsi que les caractéristiques des réseaux routiers et de transports en commun d'Ottawa (par exemple, le nombre de voies de circulation, ainsi que les circuits et les horaires de transports en commun). Les conditions projetées — comme les changements qui interviennent dans les tendances du télétravail et la mise en service des nouvelles lignes de l'Étape 2 de l'O-Train — sont captées dans ce modèle pour analyser l'impact produit sur les déplacements des résidents, notamment leurs points de départ et de destination, leurs modes de déplacement et les moments de la journée où ils se déplacent. On se sert des extraits du modèle pour évaluer le rendement du réseau de transport, par exemple les points de congestion ou les retards dans les transports en commun.

Pour permettre de cerner les besoins en transports, nous avons mené une analyse sur les données modélisées pour la période des déplacements à l'heure de pointe du matin (de 6 h 30 à 9 h), au cours de

Le modèle TRANS

Le modèle TRANS est un outil perfectionné de prévision de la demande régionale en déplacements, auquel on fait appel pour éclairer l'évaluation des investissements majeurs consacrés aux infrastructures dans la région de la capitale nationale. On a commencé à se servir du modèle TRANS dans les années 1970, en apportant à intervalles réguliers des mises à jour à son architecture et à ses algorithmes.

Dans le cadre du PDT, nous avons fait appel au modèle TRANS pour sonder le rendement de différents scénarios de réseau et de différents investissements. Dans les cas où l'on ajoute des projets candidats — comme de nouvelles routes ou les améliorations à apporter aux transports en commun —, le modèle TRANS permet de prédire l'évolution qui en découle dans l'activité des déplacements puisque les utilisateurs changent leur mode de déplacement ou leurs trajets pour profiter du projet. Font partie des principaux intrants de ce modèle, le niveau de congestion, l'achalandage des transports en commun et les émissions de gaz à effet de serre.

¹ Le Comité TRANS coordonne les efforts de collecte et de modélisation des données sur les transports parmi les grandes organisations de planification des transports de la région de la capitale nationale. Le Comité TRANS est constitué de la Ville d'Ottawa, de la Ville de Gatineau, d'OC Transpo (Ville d'Ottawa), de la Société de transport de l'Outaouais, du ministère des Transports de l'Ontario, du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec, ainsi que de la Commission de la capitale nationale.



laquelle la demande en transports en commun atteint son point culminant. Pour l'analyse des besoins du réseau routier, nous avons fait appel à l'approche de l'heure de pointe moyenne de l'avant-midi : les volumes de l'achalandage correspondent à la demande moyenne durant toute la période de pointe. Cette approche permet de s'assurer que les besoins sont recensés uniquement dans les cas dans lesquels les problèmes de congestion perdurent pendant une plus grande partie de la journée, plutôt que dans les 60 minutes les plus achalandées seulement. La demande hebdomadaire en déplacements est moyennée du lundi au vendredi et pourrait ne pas correspondre à la demande en transports en commun et en déplacements routiers pendant le jour le plus achalandé (par exemple si les travailleurs hybrides se déplacent plus souvent au milieu de la semaine). Depuis 2013, la ville d'Ottawa a adopté cette méthode pour élaborer son plan directeur des transports.

L'élaboration du Plan des infrastructures comportait un certain nombre d'étapes, dont la préparation des prévisions de déplacements afin de recenser les lacunes et les déficiences des réseaux, l'évaluation des projets candidats, la détermination des réseaux de transports en commun et routiers nécessaires pour assurer la croissance, ainsi que la définition des projets dont il faut prioriser la mise en œuvre.

La mise au point des réseaux s'est déroulée selon un processus itératif dans lequel on a appliqué l'approche des « transports en commun d'abord » et dans laquelle on s'est penché sur différentes solutions pour l'aménagement des réseaux. En premier lieu, on a cerné les améliorations à apporter aux transports en commun pour répondre aux besoins en déplacements de 2046, ce qui a mené au Réseau de transports en commun d'après les besoins. La demande résiduelle en déplacements automobiles (soit la demande des utilisateurs qui ne devraient normalement pas prendre les transports en commun) a constitué le point de départ pour évaluer les besoins en capacité routière. Cette approche a permis d'éviter de surestimer la demande de déplacements en automobile. On a aussi tenu compte, dans l'évaluation des besoins des réseaux, les nouvelles routes donnant accès aux complexes d'aménagement. La **pièce 3** fait la synthèse du processus de mise au point des réseaux, qui est décrit dans les détails dans les sections Réseau de transports en commun et Réseaux routiers du Plan des infrastructures.



Pièce 3 : Processus de mise au point des réseaux

Recensement et analyse des projets candidats

Nous avons compilé les projets candidats d'après :

- le Plan directeur des transports de 2013 et les études de l'évaluation environnementale;
- les commentaires des intervenants en interne;
- la consultation publique sur les enjeux de transports existants;
- l'analyse des besoins et des perspectives.

Nous avons évalué les projets candidats dans la modélisation détaillée et dans l'analyse et nous les avons retenus s'ils :

- répondaient à des besoins en mobilité ou en capacité et qui étaient justifiables et réalisables;
- amélioreraient l'accès aux projets d'aménagement.

Nous avons aussi retenu les projets qui :

- cadraient avec les politiques du transport approuvées par le Conseil municipal;
- ne comportaient pas de difficultés environnementales ou techniques importantes.

Cette analyse des projets a donné lieu à un « réseau d'après les besoins » de projets de transports en commun et de projets routiers.

Évaluation et priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers

Nous avons fait appel à la Structure cadre de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers approuvées par le Conseil municipal pour noter et classer les projets en prévision de leur mise en œuvre.

La priorisation des projets de transports en commun a permis d'évaluer la croissance de l'achalandage et l'amélioration des services.

La priorisation des projets routiers a permis d'évaluer les besoins en mobilité comme l'accès aux complexes d'aménagement et la réduction de la congestion.

Pour les projets de transports en commun comme pour les projets routiers, nous avons évalué les considérations dans l'aménagement de la Ville, notamment les répercussions sur l'équité et sur les systèmes naturels, l'accès aux principales destinations, le développement économique, le transport des biens, le potentiel de demande induite et les émissions de GES. Nous avons aussi évalué les estimations des dépenses en immobilisations.

Les notes d'évaluation combinées ont permis de prioriser les projets, ce qui a donné lieu au « réseau prioritaire » des projets de transports en commun et des projets routiers.

Évaluation des projets de transports en commun



Évaluation des projets routiers





Exigences relatives à l'évaluation environnementale

Les lois sur l'évaluation environnementale (EE) obligent la Ville à recenser et à maîtriser les impacts des projets de transport, en tenant compte de tous les aspects de l'environnement. Tous les projets indiqués dans le PDT sont soumis aux différentes lois et aux processus associés de l'évaluation environnementale. En date de 2025, il s'agit des lois et des processus suivants :

- la *Loi sur les évaluations environnementales* (1990), dans sa version modifiée;
- le Règlement de l'Ontario 231/08 — Processus d'évaluation des projets de transport en commun et ferroviaires (2024);
- l'évaluation environnementale municipale de portée générale de la Municipal Engineers Association (octobre 2000), dans sa version modifiée;
- la *Loi sur l'évaluation d'impact* de 2019 (auparavant la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* de 2012);
- le Cadre d'harmonisation des évaluations environnementales de la Commission de la capitale nationale (CCN), qui s'applique aux projets portant sur les terrains de la CCN et répond aux exigences de la *Loi sur l'évaluation d'impact* et de la Politique de l'évaluation environnementale de la CCN.

Les projets de transport en général et de transports en commun de la Ville relèvent généralement de l'un des deux types de processus de l'évaluation environnementale :

1. l'évaluation environnementale municipale de portée générale (EE de portée générale) – En vertu des lois provinciales, les projets d'aménagement de routes et les projets liés à la voirie doivent se dérouler selon le processus de l'EE de portée générale, qui est approuvé en vertu de la *Loi sur les évaluations environnementales*. Les tableaux des projets d'EE de portée générale définissent le barème approprié (niveau d'évaluation) pour les travaux à réaliser. Les projets peuvent aussi être soumis à un examen préalable ou faire l'objet d'une exemption.
2. le processus d'évaluation des projets de transport en commun et des projets ferroviaires (PEPTCPF) (*Règlement de l'Ontario 231/08*) – En sa qualité de promotrice du secteur public, la Ville doit respecter le PEPTCPF pour les projets de transports en commun, liés aux transports en commun et pour les projets portant sur des infrastructures ferroviaires, sauf si les projets sont exemptés. Un projet de transports en commun peut se dérouler selon le processus de l'EE de portée générale si la Ville, en sa qualité de promotrice, adresse par écrit un avis au ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs de l'Ontario avant de lancer le processus de l'EE.

La mise à jour du PDT s'est déroulée conformément au processus d'établissement du Plan directeur des évaluations environnementales municipales de portée générale (l'« approche n° 1 »), ce qui a permis de répondre aux exigences des phases I et II de de l'EE de portée générale, ce qui consiste à recenser les problèmes et les possibilités et à sélectionner les solutions à privilégier. Le PDT et les rapports techniques



généraux correspondants deviendront le socle des prochaines études d'EE et viendront éclairer ces études. Tous les grands projets routiers et de transports en commun obligent à mener une EE approuvée, qui prévoit la consultation du public et des parties prenantes, avant de pouvoir enchaîner avec l'étude et la réalisation des travaux. **L'annexe A (Projets de transports en commun)** et **l'annexe B (Projets routiers)** comprennent respectivement la description du statut de chaque projet de transports en commun et d'infrastructures routières recensés. Les exigences de l'EE peuvent changer selon les modifications apportées aux processus de l'EE et aux lois afférentes.



Tendances et prévisions dans l'évolution des transports

Le Plan des infrastructures rend compte d'une analyse des habitudes actuelles dans les déplacements, des tendances récentes et de la demande projetée jusqu'en 2046. Dans cette section, nous faisons la synthèse des résultats de l'Enquête sur les déplacements des ménages (origine destination) de 2022, nous analysons les changements intervenus dans les déplacements depuis 2022 et nous présentons les prévisions des déplacements de 2046 qui sous-tendent le Plan.

Enquête sur les déplacements des ménages (origine-destination)

L'Enquête origine-destination (O-D) TRANS dresse un instantané temporel des habitudes des résidents d'Ottawa dans leurs déplacements. Cette enquête constitue une étude complète des déplacements des ménages dans la région de la capitale du Canada; elle permet de recueillir l'information sur les habitudes journalières des résidents dans leurs déplacements, dont les points d'origine et de destination, les modes de déplacement et les raisons pour lesquelles on se déplace. Dans cette enquête, on pose aux participants des questions sur les déplacements effectués la veille par chacun des membres de leur ménage de 5 ans ou plus. Cette enquête permet aussi de recueillir des données sur les caractéristiques des ménages et de leurs membres, par exemple le type d'habitation et la propriété des véhicules.

La plus récente Enquête origine-destination, qui s'est déroulée à l'automne 2022, a permis de réunir les données sur les déplacements de 69 501 personnes dans 31 818 ménages, en captant 162 243 déplacements. Dans l'ensemble, l'enquête a porté sur un échantillon aléatoire de 5 % des ménages dans chaque partie de la région (dont le secteur urbain, le secteur de banlieue et le secteur rural). Les précédentes enquêtes origine-destination ont eu lieu en 2011, 2005 et 1995.

Évolution des habitudes dans les déplacements

Entre l'Enquête de 2011 et celle de 2022, Ottawa a beaucoup changé, notamment en raison de la pandémie, de la construction de l'O-Train et des investissements considérables consacrés aux infrastructures piétonnables et cyclables. L'Enquête O-D 2022 fait état des changements majeurs intervenus dans les habitudes adoptées dans les déplacements, dont voici un aperçu.

Accroissement du nombre de télétravailleurs – La pandémie de COVID-19 a considérablement bouleversé les déplacements, en donnant lieu à des incidences qui s'inscriront probablement dans la durée. En particulier, on a constaté une hausse spectaculaire du télétravail. À l'automne 2022, 19 % des travailleurs d'Ottawa exerçaient toujours leurs activités professionnelles à plein temps à la maison; en outre, 35 % avaient des formules de travail hybride (et se déplaçaient en navettage à raison d'une moyenne de 1,6 jour par semaine). On a constaté que l'activité de navettage liée aux formules de travail hybride se concentrait dans le milieu de la semaine.

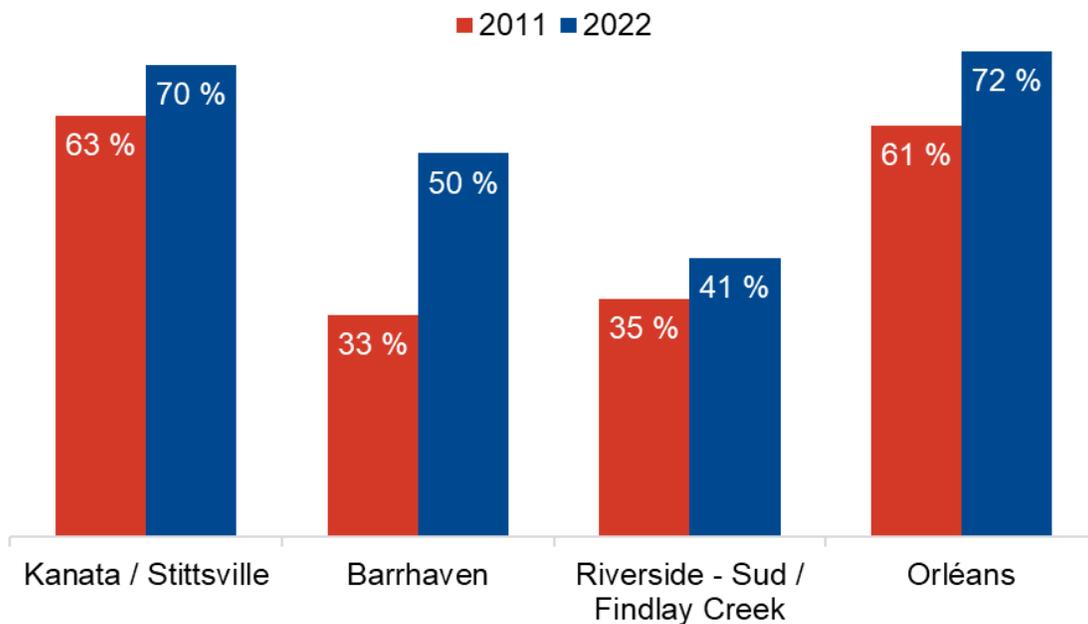


Des déplacements moins nombreux, plus courts – En raison de l’accroissement du télétravail, le nombre de déplacements journaliers par personne a diminué pour passer de 2,76 à 2,50 entre 2011 et 2022. Dans l’ensemble, le nombre total de déplacements journaliers dont le point d’origine ou de destination est Ottawa a reculé de 0,7 % au cours de cette période, malgré l’importante croissance de la population. Il s’agit d’une nette dérogation par rapport à la tendance statistique des déplacements, qui augmentent en fonction de la population.

Baisse du nombre de personnes qui se rendent au centre-ville – Par rapport à 2011, les déplacements journaliers à destination du cœur du centre-ville ont spectaculairement baissé en raison de la diminution des déplacements à caractère professionnel, alors que les déplacements effectués pour d’autres raisons sont restés relativement stables. Dans l’ensemble, les déplacements journaliers en navetage à destination du cœur du centre-ville au départ de Kanata-Stittsville, d’Orléans, de Riverside Sud/Findlay Creek et de Barrhaven ont baissé de plus de 51 % entre 2011 et 2022. Les déplacements journaliers en navetage dans les transports en commun à partir de ces secteurs ont régressé de presque 70 %.

Augmentation du nombre de déplacements « internes » dans les quartiers de banlieue – Les déplacements effectués dans les collectivités de l’extérieur de la Ceinture de verdure ont aussi été plus localisés, ce qui explique la hausse des « déplacements internes » qui ont leurs points de départ et de destination dans la même collectivité (cf. la **pièce 4**). Cette constatation laisse entendre que ces secteurs fonctionnent de plus en plus comme des collectivités complètes : on y trouve de nombreux services et commodités, ce qui cadre avec les objectifs du Plan officiel de la Ville.

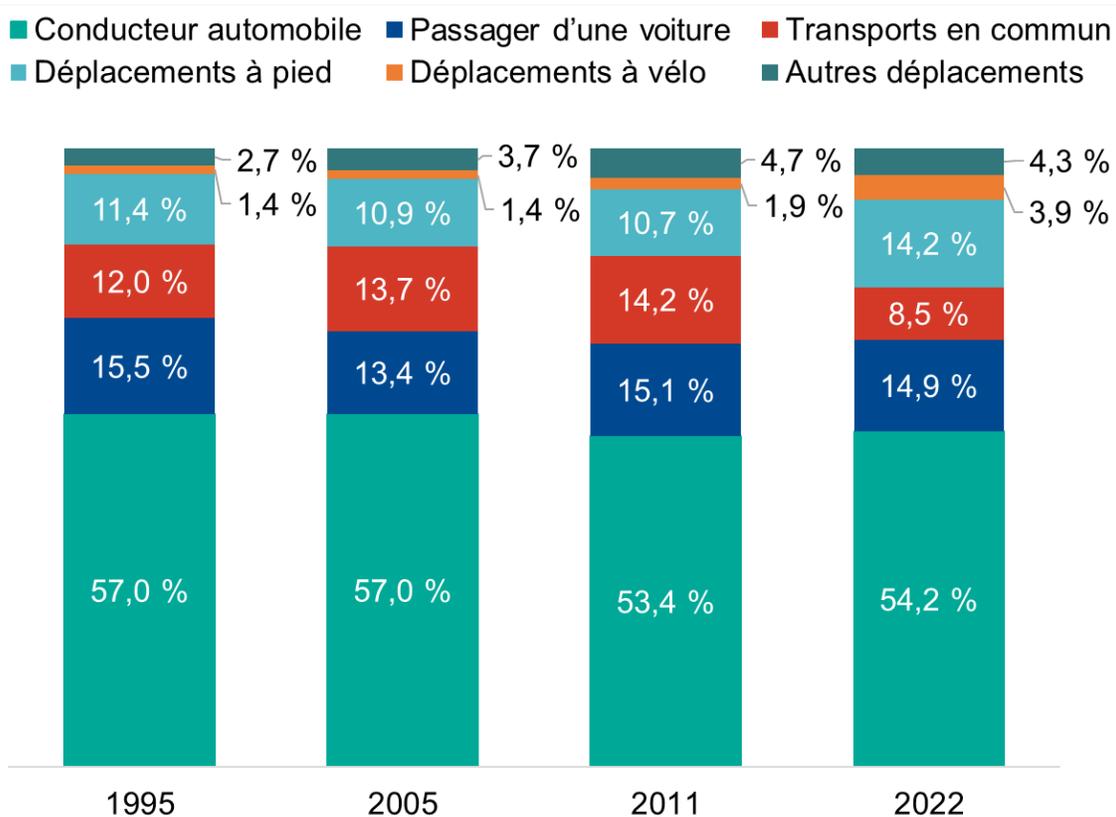
Pièce 4 : Pourcentage des déplacements dont les points d’origine et de destination correspondent au même secteur





Plus de déplacements à pied et à vélo et moins de déplacements dans les transports en commun – La proportion des déplacements qui font appel à un mode de déplacement en particulier s’appelle la « part modale ». Entre 2011 et 2022, la part modale des déplacements à pied et à vélo a augmenté considérablement : la part modale des déplacements à pied a crû pour passer de 10.7% à 14.2%, et la part modale des déplacements à vélo a plus que doublé pour passer de 1.9% à 3.9%. (Cf. la **pièce 5**). Cette augmentation compense largement la baisse de la part modale des transports en commun durant cette période, au cours de laquelle les parts modales des déplacements en automobile comme conducteur et comme passager sont restées relativement stables.

Pièce 5 : Évolution temporelle des parts modales journalières (1995-2022)





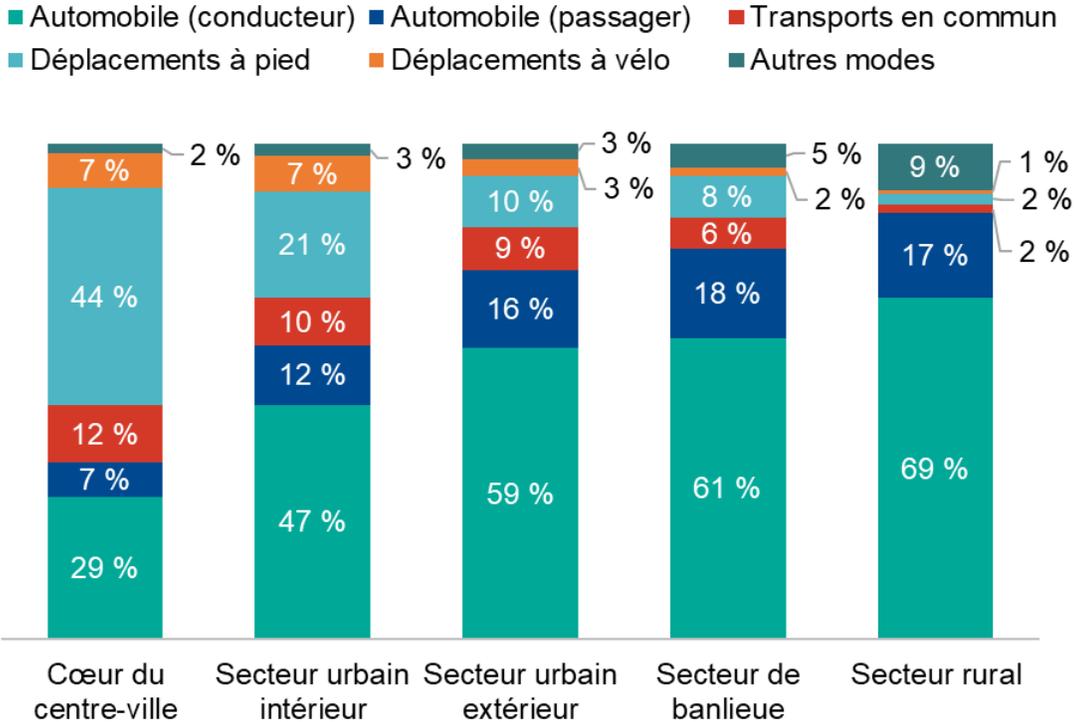
Tendances dans les déplacements selon la géographie, le revenu, l'âge et le genre

Les habitudes de ceux et celles qui se déplacent sont intimement liées à des facteurs comme la géographie, le revenu, l'âge et le genre. Voici les principaux résultats de l'Enquête origine-destination de 2022 :

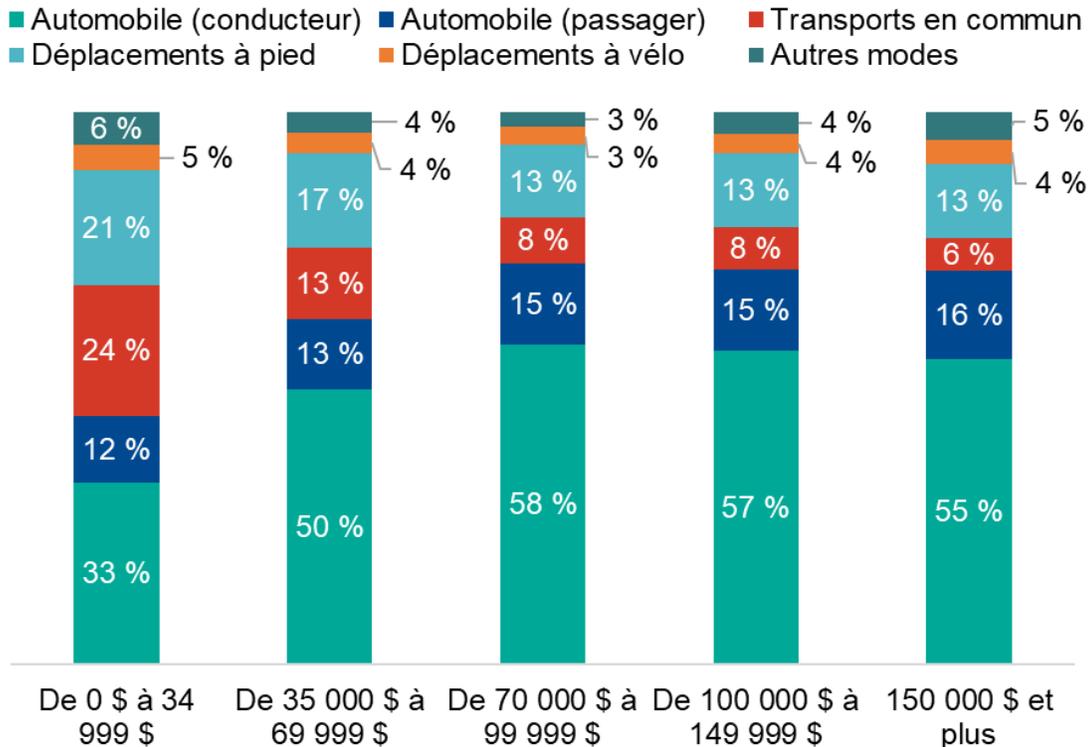
- C'est dans les déplacements dont les points d'origine sont le cœur du centre-ville et le secteur urbain intérieur que les parts modales des déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun sont les plus élevés, alors que c'est dans les déplacements dont les points d'origine sont la banlieue et le secteur rural que les parts modales des déplacements en automobile sont les plus élevées. (Cf. la **pièce 6**).
- Il est plus probable que les personnes qui font partie des ménages à revenus moindres utilisent les transports en commun et fassent des déplacements de plus longue durée. (Cf. la **pièce 7**). Il est donc plus probable qu'elles fassent des déplacements de plus longue durée, puisqu'il faut généralement compter plus de temps pour les déplacements dans les transports en commun que pour les déplacements faisant appel à d'autres modes).
- Les jeunes font très massivement appel aux transports en commun, ainsi qu'aux modes de transport actif : le pourcentage des déplacements en voiture augmente peu à peu d'après l'âge jusqu'à 60 ans. (Cf. la **pièce 8**). Dans le groupe d'âge des 61 à 70 ans, la part des déplacements en automobile (passager) et des déplacements à pied augmente alors que la part des déplacements en automobile (conducteur) baisse.
- Les hommes sont plus susceptibles de se déplacer en voiture comme conducteurs que les femmes, alors que les femmes sont plus susceptibles de se déplacer en voiture comme passagères. Il est plus probable que les hommes se déplacent à vélo, alors qu'il est un peu plus probable que les femmes se déplacent à pied et dans les transports en commun. (Cf. la **pièce 9**). En outre, on constate que celles qui se définissent comme étant non binaires ou qui préfèrent décrire elles-mêmes leur identité ont 60% moins tendance à utiliser une voiture et sont plus de deux fois plus susceptibles d'emprunter les transports en commun.



Pièce 6 : Parts modales journalières selon l'origine des déplacements (2022)

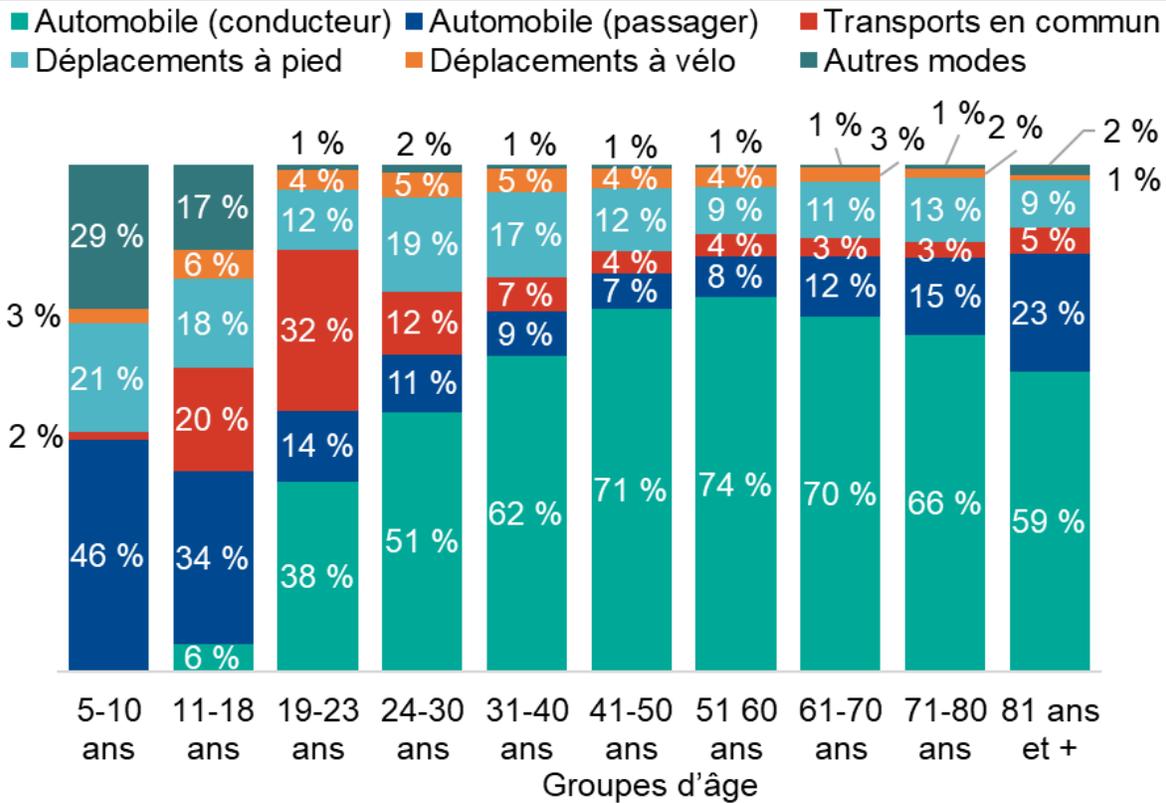


Pièce 7 : Parts modales journalières selon les revenus des ménages (2022)

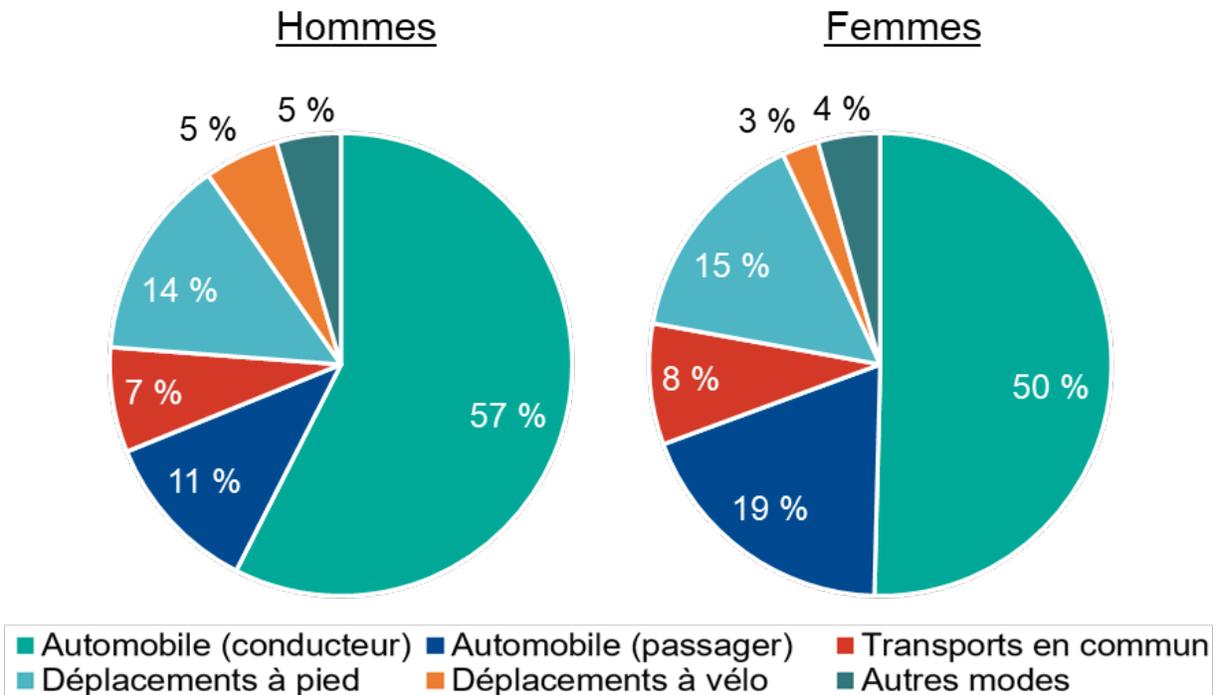




Pièce 8 : Parts modales journalières selon l'âge (2022)



Pièce 9 : Parts modales journalières des hommes et des femmes (2022)





Évolution des habitudes dans les déplacements depuis 2022

L'Enquête origine destination de 2022 a permis de capter les habitudes dans les déplacements à un moment où la région était toujours en train de se rétablir des impacts de la pandémie de COVID 19. Depuis, les comportements de ceux et celles qui se déplacent ont continué d'évoluer.

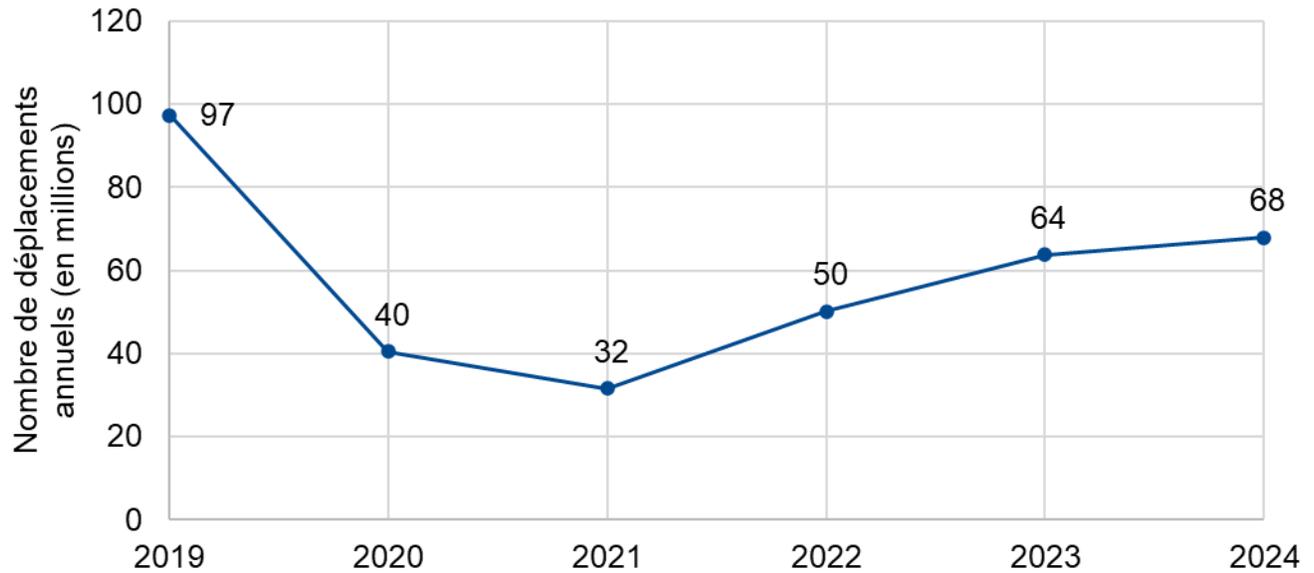
Essentiellement, le gouvernement fédéral a adopté une politique hybride obligatoire de réintégration des bureaux, qui oblige à se présenter dans les établissements de travail au moins trois jours par semaine, avec effet en septembre 2024. Par contre, les secteurs comme la construction, le commerce de détail, l'hôtellerie et la restauration, la santé et l'éducation ne permettent généralement pas de faire du travail et n'ont donc pas connu de changements importants depuis la pandémie.

Les données récentes recueillies depuis l'Enquête O-D de 2022 nous ont appris que le volume des déplacements pendant les périodes de pointe se rétablit peu à peu, probablement en raison de la hausse des taux de navettage des travailleurs hybrides :

- **Les déplacements dans les transports en commun explosent** – L'achalandage a augmenté de 35 % entre 2022 et 2024, à un niveau qui est toutefois nettement inférieur à celui d'avant la pandémie (cf. la **pièce 10**). Dans le même temps, l'achalandage de nombre des circuits les plus affairés, dont les circuits du chemin Baseline et du chemin Merivale, a rebondi pour atteindre des niveaux égaux ou supérieurs à ce qu'ils étaient avant la pandémie.
- **Les déplacements en voiture augmentent** – Les déplacements en voiture intrants dans la Ceinture de verdure au cours de la période de pointe du matin ont augmenté d'environ 9% entre 2022 et 2024, alors que les déplacements pour entrer dans les secteurs intérieurs de la ville ont progressé d'environ 26%. (Cf. la **pièce 11** et la **pièce 12**).

Les prévisions du PDT pour 2046 tiennent compte de l'augmentation des déplacements en navettage qui s'est produite depuis 2022, ainsi que des changements qui devraient intervenir dans ces déplacements d'ici 2046. Dans la modélisation du PDT de base, on suppose que les travailleurs hybrides se déplacent pour se rendre au travail à raison de trois jours en moyenne par semaine dans le secteur public et de trois jours et demi par semaine en moyenne dans le secteur privé, ce qui est beaucoup plus élevé que dans l'Enquête O-D de 2022 (1,6 jour). Les prévisions de l'PDT prennent aussi en considération les emplois qui devraient continuer de se faire exclusivement en télétravail. Il est prévu que leur nombre diminuera entre 2022 et 2046.

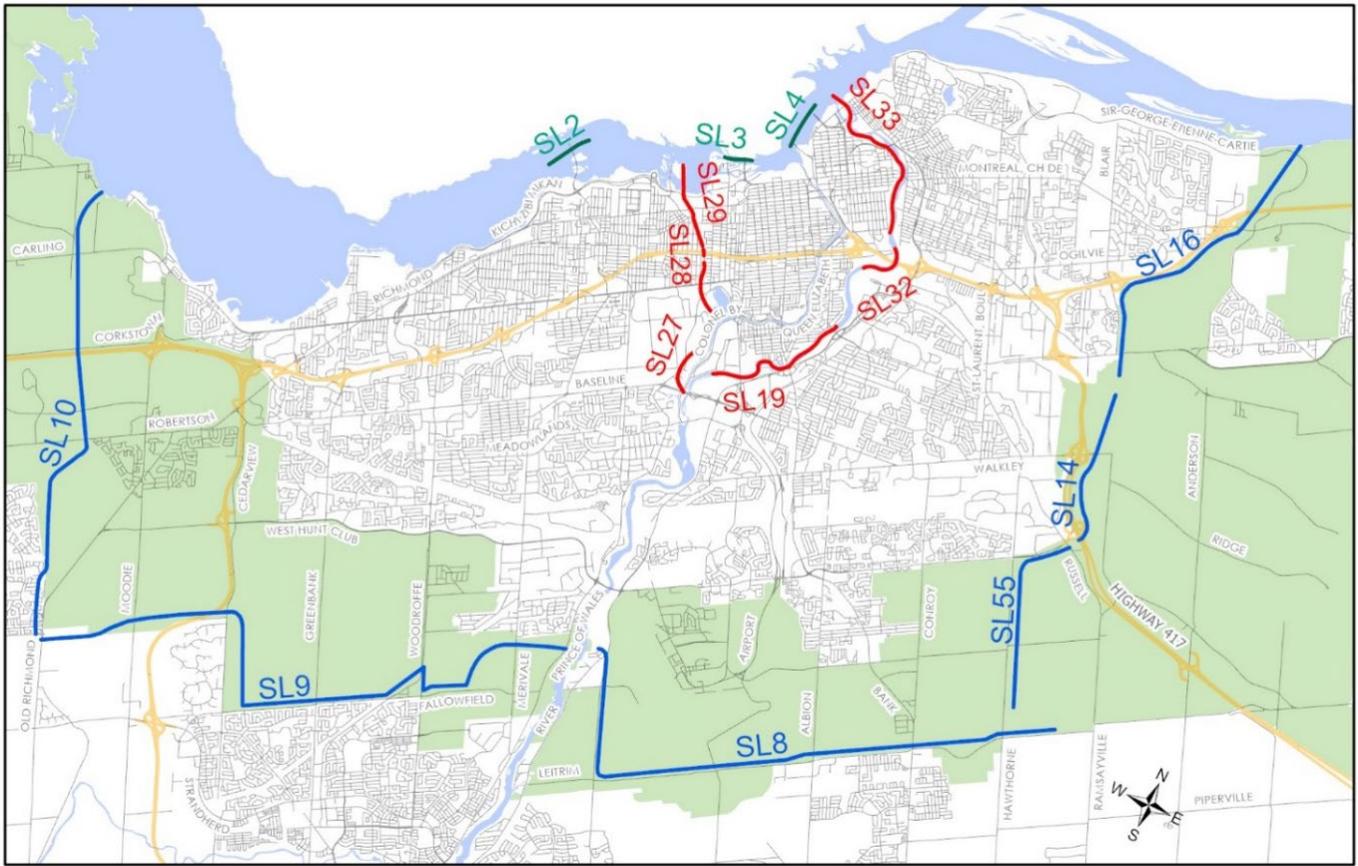
Les habitudes dans les déplacements ont basculé rapidement pendant et après la pandémie et devraient continuer d'évoluer sur l'horizon de planification de 2046. Nous continuerons de surveiller la situation pour nous assurer que les investissements consacrés au transport restent adaptés à l'évolution des besoins à terme.

**Pièce 10 : Déplacements annuels dans les transports en commun (2019 – 2024)**

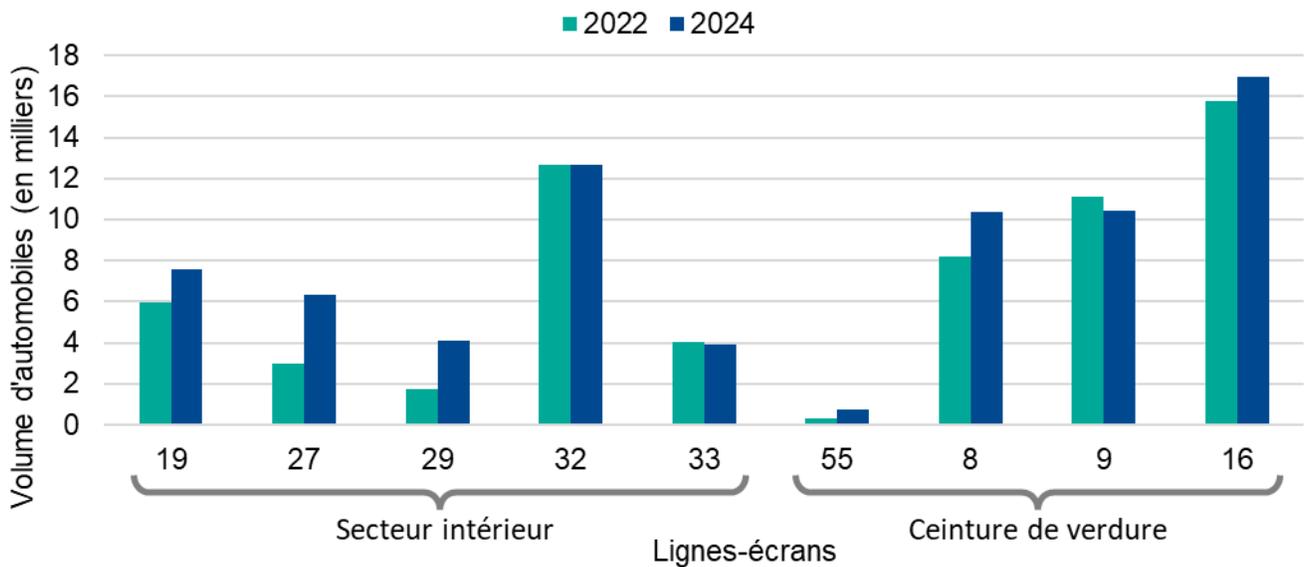
* Les données sont établies d'après les déplacements liés. Si quelqu'un monte à bord d'un autobus ou d'un train et prend une correspondance avec un autre trajet, son déplacement compte pour un déplacement lié.



Pièce 11 : Réseau des lignes-écrans de la Ville d'Ottawa



Pièce 12 : Évolution des déplacements en automobile dans la période de pointe de l'avant-midi à destination du centre-ville (2022 – 2024)



Note : Les lignes-écrans ne sont pas toutes représentées en raison des lacunes statistiques.



Prévisions sur les déplacements jusqu'en 2046

La population d'Ottawa devrait se chiffrer à 1,4 million d'habitants en 2046 : elle s'enrichit d'environ 300 000 personnes depuis 2021. La répartition de la croissance de la population a un profond retentissement sur la demande projetée en déplacements. Le Plan officiel prévoit que 47 % des nouveaux logements de la Ville seront construits dans le secteur bâti existant (soit essentiellement l'intérieur de la Ceinture de verdure), que 46 % le seront dans les zones vertes de banlieue (hors de la Ceinture de verdure) et que 7 % le seront dans les villages ruraux d'Ottawa et sur les terrains des environs.

L'analyse technique consacrée à la mise au point du Plan des infrastructures a consisté à prévoir un scénario des « opérations planifiées ». Ce scénario fait état du réseau de transport qui sera utilisé par la population projetée de la Ville en 2046, en supposant qu'il n'y aura pas d'autres investissements ni changements, sauf les projets aujourd'hui en voie de réalisation ou auxquels on s'est engagé à consacrer du financement. Il s'agit entre autres des prolongements du réseau de l'O-Train menant à la station Moodie, à la station Algonquin et à la station Trim, ainsi que du Tramway de la STO, de l'échangeur à l'angle du chemin Barnsdale et de l'autoroute 416 et de plusieurs projets de capacité routière qui sont représentés dans les cartes de l'**annexe B – Projets routiers**. Essentiellement, le scénario des opérations planifiées fait état du réseau de transport existant et du service d'autobus actuel (« L'autobus réinventé »), ainsi que de tous les projets en voie de réalisation à l'heure actuelle ou qui devraient être réalisés d'après le financement engagé (les « projets engagés »). Le scénario des opérations planifiées fait état des contraintes projetées et attendues (besoins en accès, retards des transports en commun et points de congestion), dont le PDT doit tenir compte.

L'analyse du scénario des opérations planifiées a permis de constater que les tendances actuelles dans la croissance et les déplacements à Ottawa donneront lieu à des changements, à savoir :

- **une demande chiffrée à 1,25 million de déplacements de plus** – La Ville s'attend à ce que la demande se chiffre à un supplément de 1,25 million de déplacements journaliers, dont plus de 630 000 déplacements en voiture. Il s'agit d'une hausse totale des déplacements de presque 52 %, ce qui est supérieur à la fois à la croissance de la population (34 %) et de l'emploi (25 %) et ce qui comprend l'accroissement attendu des déplacements en navettage en 2046 par rapport à 2022.
- **un plus grand nombre de déplacements au départ des collectivités de banlieue et des collectivités urbaines de la périphérie** – Comme l'indique la **pièce 13**, on relève des hausses importantes dans le nombre projeté de déplacements au départ des collectivités de banlieue et des collectivités urbaines de la périphérie dans la période de pointe de l'avant-midi. Ces déplacements constituent un ensemble de déplacements « interne » dont les points de départ et d'arrivée se situent dans le même secteur de la ville, de déplacements au départ des banlieues à destination des secteurs urbains de la périphérie et de déplacements à destination du secteur intérieur et du centre-ville. C'est pour les circuits du centre-ville et les circuits intérieurs à vocation urbaine que la croissance des déplacements dans les transports en commun devrait être la plus importante : plus de 22 000 nouveaux déplacements dans les transports en commun à l'heure sont destinés à ces secteurs durant la période de pointe de l'avant-midi contre seulement 9 700 nouveaux déplacements en automobile. C'est pour les

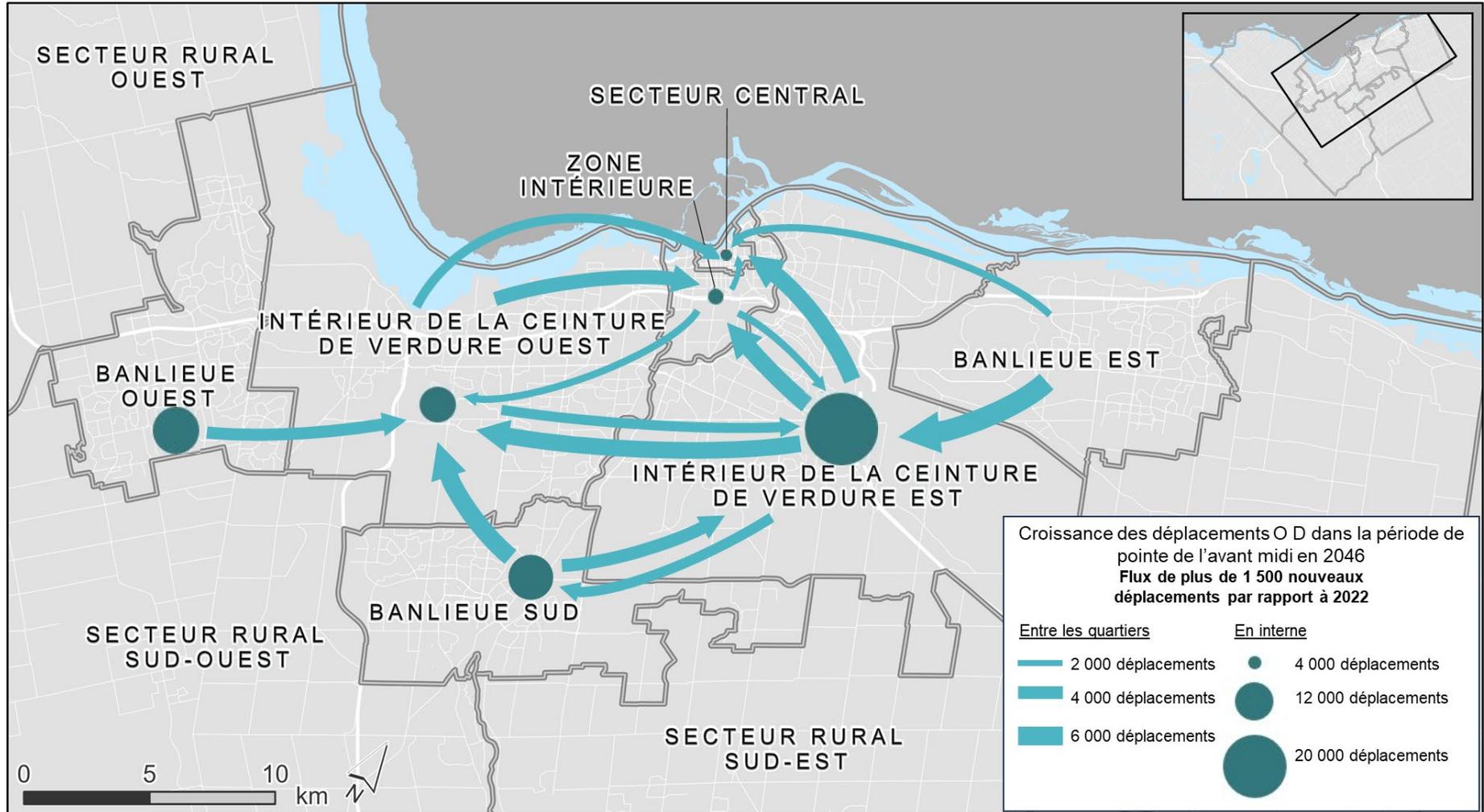


déplacements « internes » en banlieue et dans le secteur urbain de la périphérie que la croissance des nouveaux déplacements en automobile devrait être la plus importante;

- **augmentation de la congestion pour les déplacements en automobile durant la période de pointe** – De nombreuses routes traversant la Ceinture de verdure deviendront plus congestionnées. Il faut aussi s’attendre à d’autres points névralgiques de congestion localisés, surtout dans les collectivités de banlieue et sur les artères à deux voies de circulation non loin du périmètre urbain. En raison de l’accroissement de la congestion dans le scénario des opérations planifiées, les délais moyens de déplacement en voiture devraient, selon les projections, augmenter de l’ordre de deux minutes, malgré une modeste réduction de la distance moyenne parcourue;
- **une part croissante des déplacements dans les transports en commun** – La proportion des déplacements dans les transports en commun devrait, selon les projections, augmenter entre 2022 et 2046 pour passer de 8,9 % en 2022 à 11,4 % en 2046, ce qui s’explique essentiellement par le retour des travailleurs dans les bureaux du centre-ville par rapport à 2022, ainsi que par la mise en service de l’Étape 2 des prolongements de l’O-Train et par le Tramway de la STO. En raison de ces projets, les délais moyens des déplacements dans les transports en commun « dans les véhicules » devraient, selon les projections, s’améliorer de plus d’une minute, malgré la faible hausse des distances à parcourir.



Pièce 13 : Croissance des déplacements origine-destination, période de pointe de l'avant-midi, déplacements dans les transports en commun (scénario référentiel 2022 et scénario des opérations planifiées 2046)





Les cibles des parts modales

Dans le deuxième grand changement des politiques, le Plan officiel précise que :

D'après l'objectif prépondérant de la mobilité dans le Plan officiel, d'ici la fin de l'horizon de planification, plus de la moitié des déplacements se feront grâce au transport durable, par exemple les déplacements à pied, à vélo, dans les transports en commun ou en covoiturage.

Cette politique est plus ambitieuse que les cibles du PDT de 2013 et que celles des plans précédents. Dans les versions antérieures du PDT, on exprimait les cibles en parts modales à atteindre pendant la période de pointe de l'avant-midi. Il s'agit du moment de la journée au cours duquel l'achalandage des transports en commun atteint généralement son zénith, de sorte qu'il est plus facile d'atteindre une part modale durable supérieure. En adoptant une cible journalière, on respecte mieux la vision du Plan officiel selon laquelle la moitié de tous les déplacements se déroulent grâce aux modes durables de transport, en obligeant aussi à transformer les déplacements hors de la période de pointe qui se déroule plus généralement en voiture.

Comme l'indique la **pièce 14**, la réalisation de la cible des parts modales du Plan officiel obligera à augmenter de 6,6 % par rapport aux niveaux de 2022 la part des déplacements qui se déroulent grâce aux modes durables de transport. D'après les caractéristiques des déplacements observées dans l'Enquête O-D 2022 et dans les prévisions de 2046 (par exemple la durée et la destination des déplacements), on prévoit qu'il faudra assurer la majorité de ces déplacements dans les transports en commun (hausse de 5,1 %), alors qu'une moindre part sera assurée par un basculement dans le transport actif (hausse de 3,1 %). Les cibles indiquent aussi qu'on réduit la part des déplacements des passagers dans les automobiles, ce qui témoigne de la plus grande attractivité des déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun pour les résidents qui ne peuvent pas ou qui préfèrent ne pas se déplacer en voiture.

Puisque, selon les prévisions, le nombre total des déplacements effectués à Ottawa est appelé à augmenter substantiellement entre 2022 et 2046, la progression globale des déplacements dans les transports en commun et dans le transport actif devra se dérouler à un rythme supérieur à celui de l'augmentation de la part modale. Autrement dit, pour atteindre la cible de 14 % dans la part modale des transports en commun, il faudra que le nombre total de déplacements journaliers dans les transports en commun augmente de 140 %, pour passer de 215 000 déplacements en 2022 à 515 000 en 2046. De même, il faudra que les déplacements dans les transports actifs (à vélo et à pied) augmentent de 76%, pour passer de 459 000 en 2022 à 810 000 en 2046 pour pouvoir atteindre la cible de 22 %.

**Pièce 14 : Cibles des parts modales en 2046**

Mode	Parts modales effectives en 2022	Parts modales cibles en 2046
Automobile (conducteur)	56,6 %	50,0 %
Automobile (passager)	15,6 %	14,0 %
Transports en commun	8,9 %	14,0 %
Déplacements à vélo	4,1 %	6,5 %
Déplacements à pied	14,8 %	15,5 %
Parts modales durables	43,4 %	50,0 %



Réseau de transports en commun

Les transports en commun sont au cœur de la vision d'Ottawa pour une ville durable, connectée et florissante. À l'heure où la population continue d'augmenter et parce que l'aménagement urbain se densifie en deçà et au-delà de la Ceinture de verdure, les transports en commun jouent un rôle décisif dans la promotion de la mobilité, en réduisant la congestion, en diminuant les émissions de gaz à effet de serre et en favorisant l'accès équitable aux emplois et aux services.

Depuis la dernière version du PDT en 2013, Ottawa a accompli des progrès considérables dans la mise en œuvre du réseau de l'O-Train. La Ligne 1 de l'O-Train entre la station Blair et la station Tunney's Pasture a été mise en service en 2019 et constitue la cheville ouvrière du transport en commun rapide sur tout le territoire de la ville. Cette progression s'est poursuivie dans le cadre du prolongement et de la rénovation de la Ligne 2 menant à la station Limebank et de la nouvelle liaison de la Ligne 4 à destination de l'Aéroport international Macdonald-Cartier, qui a été mise en service au début de 2025. Le prolongement de la Ligne 1 et de la Ligne 3 à l'est jusqu'à la station Trim et à l'ouest jusqu'à la station Algonquin et à la station Moodie est en chantier, et ces lignes seront mises en service dans les prochaines années.

L'objectif du Plan des infrastructures du PDT consiste toujours à continuer d'aménager un réseau de transport qui répond aux besoins des résidents et qui permet de réaliser les objectifs à long terme de la Ville pour l'habitabilité, la prospérité économique et la durabilité environnementale. Ce plan fait état des projets d'aménagement de l'O-Train, du Transitway et des voies d'autobus pour améliorer la rapidité et la fiabilité des déplacements et pour porter un basculement important des parts modales journalières en favorisant les transports en commun et le transport durable.

Bien que le PDT joue un rôle important dans l'établissement des priorités des investissements à consacrer aux infrastructures, ces infrastructures ne sont qu'une partie de l'équation. Le financement permanent des opérations, assuré grâce au budget de fonctionnement des transports en commun de la Ville, est essentiel pour veiller à ce que les transports en commun soient attrayants pour les usagers. La fréquence et la fiabilité du service et l'expérience globale des clients sont des facteurs prépondérants dans le basculement des parts modales, et les investissements opérationnels et infrastructurels sont essentiels à la réalisation des objectifs d'Ottawa dans les transports en commun.

Réseau de transports en commun d'après les besoins

Le Plan directeur des transports fait état du **Réseau de transports en commun d'après les besoins**, qui répond aux besoins en mobilité de la Ville jusqu'en 2046, compte tenu des projections de la croissance de la population et de l'emploi du Plan officiel. Il s'agit des projets qui sont nécessaires pour répondre à la demande en déplacements et pour permettre d'atteindre l'objectif du Plan officiel selon lequel la moitié de l'ensemble des déplacements doit se faire grâce à des modes durables.

Les détails des projets du Réseau de transports en commun d'après les besoins sont présentés dans le **tableau A1 de l'annexe A – Projets de transports en commun**, ainsi que sur la carte du réseau



correspondante (**carte A1**). Font partie des projets, les travaux de prolongement de l'O-Train, les nouveaux couloirs du Transitway, les projets d'aménagement de voies d'autobus continues, les couloirs prioritaires de transport en commun et les autres investissements dans les transports en commun nécessaires pour assurer la croissance et améliorer les délais et la fiabilité des déplacements dans les transports en commun. L'augmentation des heures de service des transports en commun devrait accompagner les investissements majeurs dans les infrastructures.

Bien que la mise en œuvre de tous les projets recensés pour faire partie du Réseau de transports en commun d'après les besoins soit solidement justifiée et soit essentielle pour la mobilité sur tout le territoire de la ville, on ne s'attend pas à ce que l'ensemble des projets soit abordable sur l'horizon de planification de 2046. Compte tenu des contraintes de l'abordabilité, nous avons priorisé les différents projets répertoriés dans le Réseau de transports en commun d'après les besoins pour mettre au point le Réseau prioritaire, qui priorise les investissements les plus critiques pour les infrastructures de transports en commun de la Ville.

Nous avons analysé les projets du Réseau de transports en commun d'après les besoins en fonction des critères comme l'achalandage modélisé (achalandage aux heures de pointe, achalandage moyen des couloirs et croissance de l'achalandage), les coûts estimatifs et les impacts sur l'édification de la Ville. Font partie des impacts sur l'édification de la Ville, les considérations relatives à l'équité, les répercussions sur l'environnement et sur les systèmes naturels, ainsi que les indicateurs du développement économique. Le Réseau prioritaire des transports en commun est le résultat du processus de priorisation.

Réseau prioritaire des transports en commun

Le Réseau prioritaire constitue un sous-ensemble du Réseau d'après les besoins et met l'accent sur les projets absolument prioritaires qui devraient être mis en œuvre d'ici 2046 d'après les hypothèses actuelles du financement. Les détails des projets du Réseau prioritaire des transports en commun sont présentés dans le **tableau A2** de l'**annexe A – Projets de transports en commun**, accompagnés de la carte du réseau correspondante (**carte A2**).

Les projets du Réseau prioritaire des transports en commun devraient attirer de nouveaux usagers et permettre d'assurer la croissance en améliorant la rapidité et la fiabilité des déplacements dans les couloirs urbains existants et très achalandés, de même qu'en assurant la liaison des collectivités de banlieue avec les réseaux essentiels de l'O-Train et du Transitway. Nous avons défini les limites et les types d'installations des projets pour maximiser la rentabilité et permettre d'apporter des améliorations sur l'ensemble du territoire de la Ville. Comme dans le Réseau de transports en commun d'après les besoins, nous nous attendons à ce que les investissements infrastructurels majeurs soient jumelés à l'augmentation des heures de service des transports en commun pour assurer une fréquence minimum de service dans ce couloir.

Font partie des grands projets menés par la Ville, 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 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 Réseau prioritaire des transports en commun comprend aussi le prolongement de la Ligne 1 de l'O-Train jusqu'à Barrhaven Centre et le prolongement de la Ligne 3 de l'O-Train jusqu'à la station Hazeldean. La mise en œuvre de ces projets importants continue de dépendre entièrement du financement apporté par les autres ordres de gouvernement.

Il se peut que les projets du Réseau de transports en commun d'après les besoins (qui ne sont pas compris dans le Réseau prioritaire des transports en commun) soient avancés si les autres ordres ou paliers de gouvernement apportent un financement supplémentaire supérieur aux hypothèses actuelles du Plan financier à long terme de la Ville

La mise en œuvre du Réseau prioritaire des transports en commun

Les projets de Transitway et de voies réservées aux autobus continus dirigés par la Ville, présentés au **tableau A2 de l'annexe A - Projets de transport en commun**, sont énumérés en ordre de priorité. Or, tous les projets du Réseau prioritaire des transports en commun sont très importants, et l'ordre dans lequel ils seront mis en œuvre pourra être remanié selon des facteurs comme les activités de coordination ou le financement apporté par d'autres ordres de gouvernement. Dans l'ensemble, l'objectif consiste à mettre en œuvre le plus grand nombre de projets possible dans le court terme. Il se peut qu'on mette aussi en œuvre des projets de concert avec d'autres.

Les coûts de la plupart des projets d'aménagement de voies d'autobus continus ont été calculés en fonction des travaux de mise en œuvre, en élargissant entièrement ou partiellement les routes. (Exceptionnellement, on s'attend à ce que la mise en œuvre des voies d'autobus de l'avenue Carling se fasse en convertissant les voies de circulation dans de nombreux tronçons du couloir.) Lorsque les projets seront lancés, on se penchera, pour tous les couloirs, sur les possibilités de mettre en œuvre des voies réservées aux autobus en convertissant des voies de circulation. On se penchera aussi sur les segments dans lesquels il est possible de convertir des voies de circulation sans les reconstruire au-delà du bord de la rue.

En plus des projets identifiés dans le **tableau A2 de l'annexe A – Projets de transports en commun**, le Réseau Prioritaire comprend un montant annuel de 8 millions de dollars, principalement pour la mise en œuvre de mesure isolée le long des corridors donnant priorité au transport en commun, comme décrit ci-dessous. Le cout global du portefeuille du Réseau de transports en commun prioritaire est présenté dans la section intitulée **Mise en œuvre du Plan des infrastructures**.

Couloirs prioritaires de transport en commun

La carte de **l'annexe A– Projets de transports en commun** fait état du réseau de couloirs prioritaires de transport en commun de tout le territoire de la ville. Un couloir prioritaire de transport en commun est une route ou un tronçon de route qui sert de voie de circulation importante pour le service fréquent par autobus. Ces couloirs sont souvent congestionnés, ce qui donne lieu à des retards qui nuisent aux délais de déplacement et à la fiabilité du service. Peuvent faire partie des dispositifs permettant de réduire les retards et d'améliorer le service dans les couloirs prioritaires de transport en commun, les segments des



voies réservées aux autobus, les voies de saut de file d'attente aux intersections, les feux donnant la priorité aux transports en commun et les changements à apporter à la configuration des arrêts d'autobus.

On peut mettre en œuvre les améliorations à apporter dans les couloirs prioritaires de transport en commun grâce à des travaux d'infrastructures qui sortent du cadre du PDT, par exemple les projets de réfection routière intégrée. Le Plan des infrastructures du PDT fait aussi état du financement consacré à la mise en œuvre des « dispositifs isolés » et des « améliorations tactiques » dans ces couloirs.

Les projets portant sur les dispositifs isolés sont constitués des projets d'infrastructures pour apporter des améliorations aux intersections ou des changements à la configuration des arrêts d'autobus, afin d'accroître l'efficacité opérationnelle et de réduire les retards dans les transports en commun pour améliorer la fiabilité des services et l'expérience offerte aux clients. La réfection d'une intersection à feux afin d'ajouter des voies de saut de file d'attente et l'élimination de zones d'attente des autobus dans les couloirs sont des exemples de projets de dispositifs isolés. Les dispositifs prioritaires isolés seront répertoriés et priorisés d'après les indicateurs du rendement des services (par exemple les retards des autobus à l'heure actuelle, la variabilité des délais de déplacement et l'achalandage des transports en commun) afin de maximiser les économies sur les coûts opérationnels et les avantages.

On s'attend à pouvoir apporter à certains couloirs prioritaires de transport en commun — surtout ceux qui sont aménagés dans des contextes urbains entravés — des améliorations tactiques, qui pourront être mises en œuvre assez rapidement et à moindres coûts. La réaffectation du revêtement existant pour tracer la démarcation entre une voie d'autobus permanente et une voie d'autobus en période de pointe, en faisant appel au balisage de la chaussée, à la signalétique et à des trottoirs surbaissés, constitue un exemple d'amélioration tactique. La Ville procédera, au niveau des couloirs, à des travaux permettant de recenser et de mettre en œuvre des améliorations tactiques en apportant des modifications à la configuration des places de stationnement ou des voies de circulation. Des améliorations peuvent être proposées pour des segments de ces corridors ou à des endroits isolés.

Certains projets d'infrastructures à réaliser le long des corridors donnant priorité au transport en commun ne figurent pas dans le PDT, mais seront identifiés dans le processus annuel de budgétisation.

Réseau des parcs relais

Les parcs relais constituent des moyens pratiques d'accès aux transports en commun, puisqu'ils permettent aux clients de garer leur voiture ou leur vélo dans les secteurs périphériques de la ville et de faire facilement la correspondance avec les transports en commun pour compléter leur trajet. À l'heure actuelle, le réseau de transports en commun d'Ottawa tire parti du réseau de 27 parcs relais, qui comprennent un total de 8 646 places de stationnement. Ces infrastructures sont aménagées dans certaines stations de transport en commun et sur d'autres sites pour étayer le réseau de transports en commun de la Ville et encourager l'augmentation du navettage durable.

Le Plan des infrastructures fait état des infrastructures nouvelles et agrandies des parcs relais pour étayer le développement des transports en commun. Les objectifs consistent à établir un réseau pratique de parcs relais permettant d'assurer la fluidité des liaisons avec les transports en commun rapides, en priorisant les parcs de stationnement dans les banlieues éloignées et dans la périphérie urbaine pour



minorer les déplacements en voiture à destination des secteurs urbains plus denses et dans l'ensemble de la Ceinture de verdure, de même qu'à transporter les résidents des zones rurales qui habitent hors du secteur urbain. En outre, on a recensé plusieurs infrastructures de parcs relais existants comme candidats au réaménagement axés sur les transports en commun d'ici 2046.

Parce que la population d'Ottawa continue d'augmenter et qu'on agrandit les infrastructures de transport en commun, on mettra en œuvre de nouveaux parcs relais ou on agrandira ces parcs dans les secteurs de banlieue et les zones rurales afin de répondre à la demande croissante, lorsque les lots existants commenceront à se rapprocher du maximum de leur capacité. On inclura aussi de nouveaux parcs relais dans les projets de transports en commun du palier supérieur, le cas échéant, pour permettre d'avoir accès au couloir. Enfin, la Ville continuera de faire l'acquisition de terrains pour les parcs relais au fur et à mesure de leur aménagement, faute de quoi elle se privera de l'occasion de construire ces parcs relais éventuellement.

On s'attend à ce que les stations de transports en commun rapides attirent, au fil du temps, des aménagements de grande densité. Certains parcs relais voisins des infrastructures de transports en commun rapides offrent le potentiel de générer une augmentation de l'achalandage des transports en commun s'ils sont convertis en aménagements axés sur le transport en commun par rapport à leur utilisation actuelle ou planifiée comme parc de stationnement. Les infrastructures que l'on propose de convertir se trouvent dans les « carrefours » ou les « couloirs » du Plan officiel, qui constituent des secteurs où se focalise une forte croissance dans l'aménagement des habitations et dans la création des emplois et dans lesquels la Ville entend créer des collectivités florissantes et piétonnables, qui favorisent la fluidité de l'accès aux transports en commun. Il s'agit des parcs relais de Nepean Woods, de la promenade Terry-Fox, d'Eagleson (tronçon ouest seulement), Algonquin, Greenboro et de la Place d'Orléans.

Bien que les parcs relais ci-dessus fassent partie des candidats à des travaux de réaménagement, cela ne veut pas nécessairement dire qu'ils seront réaménagés sur l'horizon prévisionnel de 2046. Il est nécessaire de mener une étude complémentaire pour confirmer la viabilité, les délais et les impacts d'après la mise à jour des taux d'utilisation. Tous les travaux de réaménagement seront portés par le marché, respecteront le processus d'aliénation des biens-fonds de la Ville et devront être réalisés pour atteindre les cibles de densité minimums. Il faut aussi disposer d'autres terrains pour les parcs relais à l'intention des clients des transports en commun qui se déplacent hors du périmètre urbain. Si la Ville décide de réaménager l'intégralité ou une partie de ces lots, il faut conserver les infrastructures des parcs relais le plus longtemps possible, en éliminant ces parcs relais par phases dans les cas nécessaires. On pourra aussi se pencher sur les occasions d'intégrer des parcs relais dans les sites réaménagés, selon la nature des travaux d'aménagement et le contexte des transports en commun de la localité. Dans tous les cas, on continuera de respecter les exigences relatives aux quais d'autobus, aux boucles ainsi qu'aux autres infrastructures de transports en commun liées.

Le lecteur trouvera dans **Table A3 de l'annexe A (Projets de transports en commun)** les changements que l'on recommande d'apporter au réseau des parcs relais. On prévoit que d'ici 2046, le réseau des parcs relais permettra d'offrir une capacité totale de 11 400 places — soit une hausse de 11 % par rapport aux niveaux actuels. Ces changements tiennent compte des projections à long terme de la population et de l'emploi jusqu'en 2046, des prévisions régionales de la demande en transports en commun et des



politiques du Plan officiel qui promeuvent des projets d'aménagement du territoire plus durables dans les environs des stations de transport en commun. Nous demanderons chaque année le financement des parcs relais projetés pour permettre de faire l'acquisition en temps utile des terrains stratégiques et pour veiller à disposer d'un financement suffisant pour construire les nouvelles infrastructures afin de répondre à l'évolution de la demande.

Réseau absolu de transports en commun

Le PDT fait état du **Réseau absolu de transports en commun**, qui comprend d'autres projets de transports en commun à long terme, au-delà du Réseau de transports en commun d'après les besoins. On s'attend à ce que ces projets doivent s'étendre au-delà de l'horizon de 2046 pour étayer la croissance et la densification projetées de la Ville. Ils sont recensés dans ce plan pour sauvegarder les couloirs de transports en commun essentiels et pour étayer à long terme la planification de l'aménagement du territoire, la protection des couloirs et l'expansion du réseau.

Font partie de ces autres projets, le pont Chef-William-Commanda, appelé à devenir une liaison ferroviaire interprovinciale (dotée d'infrastructures de transport actif), la double voie et l'électrification de la Ligne 2 de l'O-Train, et un Transitway s'étendant vers l'est à partir de la station Trim le long du chemin Old Montreal. En outre, conformément aux politiques du Plan officiel, la Ville continuera de protéger les couloirs ferroviaires existants pour les déplacements potentiels projetés dans les transports en commun et de faire l'acquisition des couloirs ferroviaires abandonnés lorsqu'ils seront disponibles, en veillant sur la viabilité à long terme continue de ces couloirs pour l'expansion du réseau de transports en commun. **Carte D3 de l'annexe D (Cartes du Réseau absolu)** fait état du Réseau absolu de transports en commun.



Réseau routier

Les routes d'Ottawa permettent d'assurer la liaison avec les résidents, les marchandises, les collectivités, les pôles d'emploi, les services et les municipalités voisines. Elles constituent un élément essentiel du réseau de transport d'Ottawa dans les déplacements en autobus, à vélo, en voiture et à pied. Elles servent aussi de point d'accès menant aux entreprises et aux commerces, aux parcs, aux écoles et aux habitations, en plus d'être des lieux de rassemblement et de permettre de planter des arbres et d'aménager des zones de verdure, des parcs de stationnement pour les voitures et les vélos et les services publics.

Le Plan des infrastructures du PDT fait état des besoins et des priorités du réseau routier d'Ottawa pour assurer la croissance de la Ville jusqu'en 2046, en tenant compte des politiques et des objectifs du Plan officiel et du Plan directeur des transports. Le Plan comprend les nouvelles routes, les projets d'élargissement de la voirie, l'urbanisation des routes et les améliorations à apporter aux rues principales pour assurer la croissance, en donnant essentiellement la priorité aux artères (la plupart des routes locales et des routes collectrices étant réalisées dans le cadre des projets d'aménagement). Les projets de capacité routière — soit les nouvelles routes et les projets d'élargissement de la voirie — donnent accès aux nouvelles collectivités et corrigent les problèmes de congestion dans les cas où les solutions de rechange dans les transports en commun ne sont pas viables ou ont été épuisées. Les projets d'urbanisation de la voirie et d'amélioration des rues principales consistent à reconfigurer les rues existantes pour mieux les adapter aux modes de transport durables afin d'étayer la croissance et la densification, sans augmenter la capacité automobile.

Collectivement, ces projets routiers permettront d'aménager des infrastructures nouvelles pour accueillir les 400 000 nouveaux résidents attendus d'ici 2046, tout en permettant d'aménager les quartiers du quart d'heure et de construire des « rues complètes » pour servir tous les utilisateurs.

Réseau routier d'après les besoins

Le **Réseau routier d'après les besoins** recense les projets de capacité routière à réaliser pour répondre aux besoins en mobilité de la Ville jusqu'en 2046, compte tenu des projections de croissance de la population et de l'emploi du Plan officiel. Ces projets ont été intégrés dans le Réseau routier d'après les besoins s'ils répondaient à au moins un des deux besoins essentiels en mobilité : corriger une lacune de capacité routière ou donner accès, grâce au transport, aux nouveaux complexes d'aménagement. La mise au point du Réseau routier d'après les besoins s'est déroulée selon l'approche des « transports en commun d'abord ». Premièrement, nous avons recensé les projets d'amélioration des transports en commun dans le cadre du Réseau de transports en commun d'après les besoins. Nous avons ensuite fait appel au modèle TRANS pour calculer le reliquat de la demande en déplacements à laquelle les transports en commun ne pouvaient pas répondre à eux seuls, puis nous avons relevé les besoins correspondants dans la capacité routière. Cette approche a permis d'éviter de surestimer la demande de déplacements en automobile. Nous avons recensé les besoins en capacité d'après un ratio cible du volume par rapport à la



capacité (v/c) de 1,0²; dans les cas où le volume est supérieur à la capacité (v/c > 1,0) dans une ligne de désir en particulier, on relève des problèmes de congestion, ce qui indique qu'il faut apporter des améliorations aux routes. Nous avons appliqué cette cible à la demande moyenne en déplacements pendant toute la durée de la période de pointe (plutôt que dans l'heure de pointe) afin d'optimiser les investissements de la Ville dans les infrastructures routières et de veiller à utiliser l'espace le plus parcimonieusement possible.

Le Réseau routier d'après les besoins fait état des projets réalisés par la Ville, ainsi que des projets planifiés par d'autres ordres de gouvernement (comme le projet de l'échangeur du chemin Barnsdale et de l'autoroute 416 et le nouveau pont interprovincial enjambant la rivière des Outaouais non loin de l'île Kettle). Les infrastructures piétonnables, cyclables et de transports en commun seront intégrées, s'il y a lieu, dans tous les projets d'aménagement de la capacité routière, conformément à la Politique de la Ville sur les rues complètes. Le lecteur peut consulter **tableau B1** dans l'**annexe B (Projets routiers)** la carte et d'autres détails sur ces projets, dont leur raison d'être et le statut de leur évaluation environnementale.

Compte tenu des contraintes budgétaires, on ne s'attend pas à ce que tous les projets du Réseau routier d'après les besoins puissent être réalisés sur l'horizon de planification de 2046. C'est pourquoi nous avons priorisé les projets en faisant appel à la **Structure cadre de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers**. Nous avons priorisé les projets d'après leurs avantages du point de vue de la mobilité (réduction de la congestion et accès aux nouveaux complexes d'aménagement), leurs coûts estimatifs et leurs impacts sur l'aménagement de la Ville. Ces impacts tiennent compte des effets négatifs potentiels comme la demande induite et les émissions de gaz à effet de serre (GES), des incidences sur les quartiers prioritaires pour l'équité et des répercussions sur les systèmes naturels. Dans notre priorisation, nous avons également tenu compte de ce que les projets apportent à la spatialisation de l'espace et aux rues saines et de leur concours à la promotion des transports en commun, au transport des marchandises et au développement économique. Nous avons repris, dans le Réseau prioritaire, les projets absolument prioritaires du Réseau d'après les besoins.

Réseau routier prioritaire

Le Réseau routier prioritaire comprend trois types de projets : les projets de capacité routière, les projets d'urbanisation de la voirie et les projets d'amélioration des rues principales. Le lecteur peut consulter **tableau B2** dans l'**annexe B (Projets routiers)** la carte et la description des projets du Réseau routier prioritaire, dont la raison d'être des projets et le statut de leur évaluation environnementale.

Les projets de capacité routière représentent un sous-ensemble des projets les plus critiques et économiques du Réseau routier d'après les besoins qui peuvent être réalisés d'ici 2046 d'après les

² Le ratio du volume par rapport à la capacité correspond au ratio du volume total de la circulation automobile par rapport à la capacité routière disponible. Un segment routier dont le ratio du volume par rapport à la capacité est de 1,0 veut dire qu'on utilise les infrastructures selon le maximum de leur efficacité, même si on peut observer certains points de congestion isolés pendant de courtes durées. Un ratio inférieur à 1,0 veut dire que la route a une capacité résiduelle permettant d'assurer un achalandage supplémentaire et qu'on n'en utilise pas tout le potentiel. Un ratio supérieur à 1,0 veut dire que la demande automobile dépasse la capacité routière, ce qui donne lieu à des problèmes de congestion et à des retards.



hypothèses actuelles du financement. Font partie des projets de capacité routière du Réseau prioritaire, les projets d'élargissement stratégiques, les nouvelles liaisons routières et les prolongements qui permettent de résoudre directement les problèmes de congestion et qui donnent accès aux nouveaux complexes d'aménagement. Ces projets sont essentiels pour étayer la croissance dans les secteurs de banlieue et dans les zones en voie d'aménagement.

Les projets d'urbanisation de la voirie permettent eux aussi d'étayer la croissance en réaménageant les routes existantes du palier supérieur (soit essentiellement les artères) construites avec des sections transversales rurales³ et sans trottoirs. Ces projets permettront d'aménager d'autres commodités urbaines comme des trottoirs et des infrastructures cyclables, des arrêts d'autobus et des lampadaires; dans certains projets, on modernisera aussi des routes pour en faire des sections transversales urbaines ou semi-urbaines. Ils sont destinés à donner accès aux services et aux commodités disponibles et à permettre d'atteindre les objectifs du Plan officiel pour les quartiers du quart d'heure. Ils sont nécessaires pour étayer la croissance en aménageant les infrastructures multimodales de base dans les collectivités nouvelles et en densification, ainsi que dans les secteurs dont le contexte rural typique est converti pour en faire des zones d'aménagement plus compactes et à vocation collective en raison de la croissance planifiée. Dans plusieurs secteurs, les projets d'urbanisation de la voirie remplacent les projets d'élargissement de la chaussée déjà recensés, à réaliser à un moindre coût (par rapport à l'élargissement de la chaussée) dans les collectivités nouvelles et en expansion.

Les projets d'amélioration des rues principales sont destinés à moderniser les couloirs artériels dans les secteurs prioritaires de la conception et le long des couloirs de rues principales pour étayer directement la densification, la spatialisation de l'espace et le développement économique. Ces projets améliorent le domaine public et permettent aux rues existantes d'accueillir un plus grand nombre de personnes dans le même espace grâce aux investissements consacrés aux infrastructures piétonnables et cyclables, à l'amélioration de l'accès aux transports en commun et aux commodités publiques. Ces améliorations routières sont particulièrement importantes dans les secteurs aménagés dans lesquels l'élargissement physique pour accroître la capacité automobile n'est pas viable et dans lesquels la croissance dépend des infrastructures de transport durable de grande qualité.

Nous avons recensé les projets d'urbanisation de la voirie et d'amélioration des rues principales à partir d'une « longue liste » de projets candidats. Pour les projets d'urbanisation de la voirie, cette longue liste comprenait les routes du palier supérieur dans le périmètre urbain de la ville et les villages qui n'ont pas de trottoirs ni de sentiers polyvalents. Pour les projets d'amélioration des rues principales, cette longue liste était constituée des couloirs de rues principales ou des routes du palier supérieur aménagés dans les secteurs prioritaires de la conception sans infrastructures piétonnables et cyclables. Nous avons ensuite présélectionné les projets et nous les avons priorisés d'après les critères qui découlaient des **Structures-cadres de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers**. Les projets d'urbanisation de la voirie et d'amélioration des rues principales qui ont été évalués sans être priorisés pour la mise en œuvre ne font pas partie du Réseau routier d'après les besoins; ils continuent toutefois de représenter des projets candidats à étudier éventuellement. Nous avons aussi intégré, dans le

³La section transversale rurale s'entend d'un chemin dont les accotements, asphaltés ou non, sont attenants aux voies de circulation, ainsi qu'aux fossés ou aux rigoles pour gérer le ruissellement des eaux pluviales.



Plan des infrastructures, une modeste provision de financement « indéfini » pour les projets d'urbanisation de la voirie et les projets d'amélioration des rues principales. Nous puiserons généralement dans cette provision pour répondre à des besoins imprévus sur les artères qui longent ou qui jouxtent les façades des complexes d'aménagement.

Le lecteur trouvera dans le **tableau B2** de l'**annexe B** la description des projets d'urbanisation de la voirie et d'amélioration des rues principales recommandés. Ces descriptions sont établies d'après des avant-projets préliminaires seulement. Les modèles d'avant-projet gardent l'aménagement existant des voies automobiles et visent à empiéter sur les emprises routières existantes afin de minorer les besoins dans l'acquisition des propriétés. Nous reverrons et confirmerons les types d'infrastructures privilégiés dans les prochaines étapes de la conception, sous réserve des changements qui interviendront dans la foulée des études techniques, des consultations publiques et des progrès fonctionnels de la conception.

Mise en œuvre du Réseau routier prioritaire

Nous avons organisé en deux phases les projets routiers du Réseau prioritaire afin de guider les travaux de mise en œuvre; ces projets sont listés dans le **tableau B2** de l'**annexe B** dans l'ordre des priorités. Si la Ville a généralement l'intention de réaliser les projets dans l'ordre indiqué dans la liste, il se peut qu'il y ait des cas dans lesquels la mise en œuvre d'un projet en particulier soit retardée ou devancée. Par exemple, on peut apporter des mises au point pour tenir compte de facteurs comme les activités de coordination avec d'autres travaux d'infrastructures l'état de préparation des projets, les besoins dans l'acquisition des propriétés ou la disponibilité du financement.

Font partie des projets de la phase 1, les ouvrages absolument prioritaires, dont la plupart sont liés à des secteurs dans lesquels les travaux d'aménagement sont en cours ou seront réalisés incessamment. Les projets de la phase 2 s'enchaîneront dans les années suivantes de l'horizon de planification. Conformément aux politiques de la Partie 1 du PDT, la Ville surveillera les progrès accomplis et passera en revue les priorités attribuées aux projets à peu près tous les cinq ans, ce qui permettra de s'assurer que les projets cadrent toujours avec les nouveaux complexes d'aménagement, les modèles de croissance, la disponibilité du financement et les besoins émergents dans le transport.

Réseau routier absolu

Le **Réseau routier absolu** définit les artères et les routes collectrices à aménager à long terme et qui devraient se révéler nécessaires pour assurer la mobilité au-delà de l'horizon de planification de 2046, d'après les tendances actuelles et les modèles de croissance. Même si le Réseau absolu ne fait pas état de toutes les routes nécessaires projetées, en recensant maintenant certains projets, dans la mesure du possible, on s'assure que les grands couloirs sont protégés et qu'on peut les intégrer dans la planification de l'aménagement du territoire, même s'ils ne sont pas nécessaires en 2046. Le réseau comprend un ensemble de projets à réaliser par la Ville et par les promoteurs. Outre les infrastructures projetées, les cartes du Réseau routier absolu font aussi état de la classification des routes pour chaque route de la Ville, en tenant compte des changements à apporter dans la foulée du récent Examen de la classification et de la désignation des routes.



Le Réseau routier d'après les besoins ne comprend pas plusieurs projets routiers inscrits dans la liste des projets obligatoires dans les politiques du Plan directeur des transports de 2013. La majorité des projets continuent d'être indiqués dans le Réseau routier absolu, dans le but de protéger l'emprise routière; ces projets feront l'objet d'une réévaluation dans le cadre de la prochaine mise à jour du PDT puisque la ville continue de se développer et que les habitudes dans les déplacements évoluent.

Toutefois, dans de rares cas, nous avons retranché des projets entièrement dans les politiques du Plan directeur des transports et nous ne les reprendrons plus dans le Plan officiel. Il s'agit du segment nord du couloir de transport Alta Vista entre le chemin Hospital Link existant et la rue Nicholas d'une part et, d'autre part, les bretelles d'accès de l'autoroute 417. La modélisation de la demande en déplacements indique qu'une liaison routière dans ce segment ne permettrait pas de décongestionner efficacement le secteur, essentiellement en raison des contraintes de capacité en aval. Le segment nord du couloir de transport Alta Vista est donc exclu du Réseau routier d'après les besoins et du Réseau routier absolu, et le terrain ne sera plus protégé pour un éventuel projet de transport.

Le lecteur peut consulter dans l'**annexe D (Cartes du Réseau absolu)** les cartes du Réseau routier absolu pour le secteur rural, le secteur urbain et le secteur de l'intérieur de la ville, ainsi que pour les villages sélectionnés.



Projets de transport actif

Dans la Partie 1 du PDT achevée en avril 2023, le Conseil municipal a approuvé plus de 240 projets de rénovation des infrastructures piétonnables et cyclables à mettre en œuvre entre 2023 et 2046. Ces projets ciblent les chaînons manquants essentiels dans les infrastructures piétonnables et cyclables et les occasions d'étendre le réseau dans les cas dans lesquels la Ville n'a pas planifié d'autres travaux d'infrastructures. Ils viennent rehausser ou moderniser des infrastructures comme les trottoirs, les sentiers polyvalents, les bandes cyclables, les voies cyclables, les passages pour piétons et les ponts ou d'autres grandes infrastructures. Ces projets sont généralement indépendants et sont réalisés dans les secteurs dans lesquels il est improbable qu'on apporte des améliorations au transport actif dans le cadre d'autres ouvrages d'infrastructures ou projets de rénovation planifiés.

Dans la Partie 2 du PDT, nous avons évalué la liste approuvée des projets de transport actif et nous avons recensé les projets absolument prioritaires pour les mettre en œuvre dans la première phase, au cours des sept à 10 prochaines années. Nous avons priorisé les projets d'après plusieurs critères, dont les activités de coordination, la possibilité de promouvoir le transport actif pour les nouveaux déplacements, le coût et la facilité de la mise en œuvre ainsi que les impacts sur l'équité. La première phase de la mise en œuvre comprend 149 des 238 projets de transport actif. On peut devancer les projets qui ne font pas partie de la première phase de la mise en œuvre si on en a l'occasion, par exemple pour les coordonner avec d'autres projets ou selon la disponibilité du financement apporté par d'autres ordres de gouvernement. La liste finale des projets de transport actif comprend aussi quelques changements apportés aux projets en fonction des décisions récentes du Conseil municipal.

Le lecteur peut consulter dans l'**annexe C (Projets de transport actif)** la liste des projets de transport actif à jour et priorisés. Les projets de transport actif font partie des réseaux prioritaires du Plan des infrastructures.



Rendement des réseaux

Parts modales

En mettant en œuvre les réseaux prioritaires du PDT pour les transports en commun, les routes et le transport actif, de concert avec les politiques de la Partie 1 du PDT, on pourrait accomplir des progrès très considérables dans l'adoption des modes de déplacement durables par rapport à l'Enquête origine-destination de 2022. Les parts modales de 2046 correspondant aux réseaux prioritaires donnent une part modale durable journalière de 48 % sur l'ensemble du territoire de la Ville, comme l'indique la **pièce 15**.

Pièce 15 : Parts modales de 2046 des réseaux prioritaires du PDT et comparaison avec 2022

Mode	Enquête origine-destination 2022		Réseaux prioritaires 2046	
	Nombre de déplacements journaliers	Part modale	Nombre de déplacements journaliers	Part modale
Automobile (conducteur)	1 373 000	56,6 %	1 915 000	52,0 %
Automobile (passager)	379 000	15,6 %	515 000	14,0 %
Transports en commun	215 000	8,9 %	479 000	13,0 %
Déplacements à vélo	99 000	4,1 %	221 000	6,0 %
Déplacements à pied	360 000	14,8 %	552 000	15,0 %
Total des modes durables	1 053 000	43,4 %	1 767 000	48,0 %
Total	2 426 000	100 %	3 682 000	100 %

Ces parts modales tiennent compte des facteurs directs suivants : les projets de transports en commun « engagés » (soit l'Étape 2 des prolongements du réseau de l'O-Train et le Tramway de la STO); les nouveaux investissements consacrés aux infrastructures et aux services de transports en commun indiqués dans le Réseau prioritaire des transports en commun; enfin, les améliorations à apporter au transport actif dans le cadre des projets indépendants du PDT et de la politique de la Ville sur les « rues complètes ». Ces cibles tiennent également compte des changements de contexte dans l'aménagement du territoire et dans le transport, dont l'augmentation des déplacements des travailleurs qui retournent dans les bureaux après la pandémie, et les politiques du Plan officiel pour la promotion des collectivités polyvalentes et compactes.

La **pièce 16** fait état de la part modale par transect de résidence pour les réseaux prioritaires du PDT. Dans les transects du centre-ville et du secteur urbain intérieur, on s'attend à atteindre des parts modales durables journalières très élevées de 79,5 % et de 59,0 %. Toutefois, on ne s'attend pas à ce que la cible soit atteinte dans les transects du secteur urbain extérieur, de la banlieue et des zones rurales. Malgré l'importante densification planifiée pour les centres de banlieue, on s'attend à ce que les moindres densités et les délais de déplacement plus longs continuent de limiter la compétitivité des modes de transport durables par rapport à la voiture. Dans le même temps, on s'attend à ce que dans tous les



secteurs de la Ville, le pourcentage des déplacements effectués grâce aux modes durables augmente par rapport à 2022. Nous présentons pour comparaison, dans la **pièce 17**, les parts modales observées par transect dans l’Enquête origine-destination de 2022.

Pièce 16 : Parts modales journalières des réseaux prioritaires du PDT en 2046 selon le transect de résidence

Modes	Centre-ville	Secteur urbain intérieur	Secteur urbain extérieur	Secteur de banlieue	Secteur rural
Automobile (conducteur)	20,5 %	41,0 %	54,0 %	63,0 %	74,0 %
Automobile (passager)	7,5 %	11,0 %	14,5 %	15,0 %	19,0 %
Transports en commun	15,0 %	12,5 %	14,0 %	9,5 %	3,0 %
Déplacements à vélo	11,0 %	11,5 %	5,0 %	2,5 %	1,0 %
Déplacements à pied	46,0 %	24,0 %	12,5 %	10,0 %	3,0 %
Total des modes durables	79,5 %	59,0 %	46,0 %	37,0 %	26,0 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Pièce 17 : Parts modales journalières observées en 2022 selon le transect de résidence

Modes	Centre-ville	Secteur urbain intérieur	Secteur urbain extérieur	Secteur de banlieue	Secteur rural
Automobile (conducteur)	26,0 %	45,4 %	57,5 %	62,5 %	75,8 %
Automobile (passager)	7,8 %	12,1 %	16,4 %	18,8 %	18,4 %
Transports en commun	12,7 %	10,3 %	10,1 %	7,1 %	2,3 %
Déplacements à vélo	7,1 %	7,7 %	3,5 %	1,8 %	0,7 %
Déplacements à pied	46,5 %	24,5 %	12,5 %	9,8 %	2,9 %
Total des modes durables	74,0 %	54,6 %	42,5 %	37,5 %	24,2 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

En atteignant en 2046 une part modale de 48 %, on réalise une évolution substantielle dans les habitudes de déplacement sur tout le territoire de la Ville. Alors que la population de la ville devrait croître d’environ 34 % entre 2022 et 2046, le nombre de déplacements en transport en commun devrait plus que doubler, dépassant largement la croissance démographique. Cela met en évidence l’effet transformateur des investissements et des politiques recommandées dans le PDT dans le basculement, en faveur des modes de déplacement plus durables, des comportements adoptés par ceux et celles qui se déplacent. Cette augmentation met aussi en relief l’importance de consacrer 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 50 % des parts modales durables du Plan officiel, il faudra consacrer d’autres investissements au-delà des réseaux prioritaires. Font partie des facteurs qui permettraient de réaliser cet



autre basculement modal, l'augmentation des heures de service des transports en commun, l'avancement des projets de transports en commun supplémentaires dans le Réseau de transports en commun d'après les besoins, l'expansion des infrastructures du 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 l'utilisation des modes durables. Il faut consacrer un financement supplémentaire pour réaliser tous ces objectifs.

Autres indicateurs de rendement

La mise en œuvre des réseaux prioritaires pour les routes et les transports en commun apportera d'autres avantages aux résidents et aux entreprises, en plus des changements dans les parts modales. Le lecteur trouvera ci-après certains indicateurs liés à la mobilité, à la durabilité, à l'équité et à la santé publique.

Amélioration des délais de déplacement dans les transports en commun

L'accélération des délais de déplacement dans les transports en commun permet d'accroître l'attractivité des transports en commun pour se déplacer. Dans le scénario des opérations planifiées, la durée moyenne des déplacements dans les transports en commun⁴ s'établit à 20,4 minutes. Dans le réseau prioritaire, cette moyenne s'améliore de 11 % pour se hisser à 18,2 minutes. Cette amélioration des délais moyens de déplacement dans les transports en commun est le résultat des améliorations plus spectaculaires apportées dans les différents couloirs des projets. Par exemple, dans le couloir du chemin Baseline compris entre le Collège Algonquin et le pont Billings Bridge, les délais de déplacement dans les transports en commun devraient augmenter de 30 % par rapport au scénario des opérations planifiées.

Réduction de la congestion

La mise en œuvre des réseaux prioritaires a pour effet de réduire la congestion du réseau routier de la Ville. Dans le scénario des opérations planifiées, le nombre de kilomètres-véhicules parcourus dans la période de pointe de l'avant-midi sur les artères et les routes collectrices congestionnées⁵ de la Ville s'élève à 305 000. Dans ce réseau, le nombre de kilomètres-véhicules parcourus sur les artères et les routes collectrices congestionnées baisse de 12 %. La moyenne de la vitesse automobile sur les routes de la ville dans la période de pointe de l'avant-midi s'améliore elle aussi légèrement, de 0,5 kilomètre par heure.

Émissions de gaz à effet de serre

Dans le scénario des opérations planifiées, les voitures particulières émettent environ 2 479 000 kg CO₂e. Ce chiffre baisse pour s'inscrire à 2 461 000 kg CO₂e avec les réseaux prioritaires. Il s'agit d'une très légère

⁴ Les délais moyens de déplacement dans les transports en commun excluent le temps d'attente au début du déplacement, mais tiennent compte de la durée de la correspondance entre les circuits.

⁵ Les routes congestionnées sont celles dont le ratio du volume par rapport à la capacité dans la période de pointe de l'avant-midi est supérieur à 1,0. Cet indicateur exclut les déplacements sur les autoroutes provinciales et sur la route 174 d'Ottawa, qu'on est en train de céder au gouvernement provincial.



baisse par rapport à la diminution de la part modale de l'automobile, en raison de la part plus importante des voitures électriques dans l'avenir. Cet « instantané temporel » de 2046 ne fait pas état de l'importance du basculement des parts modales dans la première décennie du Plan des infrastructures, alors que la pénétration des voitures électriques reste lente. La réduction des déplacements en voiture dans le court terme réduira le total des émissions de la collectivité d'Ottawa entre 2025 et 2046.

Équité

Nous avons estimé l'ensemble du rendement de chaque réseau du point de vue de l'équité en tenant compte de l'accessibilité de l'emploi grâce aux transports en commun dans un rayon de moins de 30 minutes des quartiers prioritaires pour l'équité du PDT. Le nombre d'emplois accessibles grâce aux transports en commun a augmenté de 631 000 emplois dans le scénario des opérations planifiées à 682 000 avec la mise en œuvre des réseaux prioritaires, ce qui veut dire que ces réseaux améliorent l'accessibilité de l'emploi.

Santé publique

L'un des principaux moyens grâce auxquels le réseau de transport permet d'atteindre les objectifs de la santé publique consiste à encourager le transport actif comme forme d'activité physique. Nous avons évalué l'activité physique exercée dans le transport d'après le nombre total estimatif de kilomètres parcourus à pied et à vélo, en tenant compte des déplacements effectués entre le lieu d'habitation et un arrêt ou une station de transports en commun. La distance parcourue à pied et à vélo (en tenant compte des déplacements effectués pour se rendre aux transports en commun) a augmenté pour passer de 1 088 000 kilomètres dans le scénario des opérations planifiées à 1 178 000 avec la mise en œuvre des réseaux prioritaires. Cette augmentation de l'activité physique aurait des effets positifs sur la santé.⁶

Aménagements axés sur les transports en commun

Nous nous attendons à ce que la mise en œuvre des projets de transports en commun des réseaux prioritaires encourage d'autres aménagements axés sur les transports en commun dans les carrefours et les couloirs de tous les transects de la Ville. L'accroissement des aménagements axés sur les transports en commun permettra ensuite à la Ville de réaliser différents objectifs dans l'aménagement du territoire, le logement, le transport et la durabilité.

⁶ L'activité physique peut réduire le risque de nombreux problèmes de santé, dont les maladies cardiaques, les accidents vasculaires cérébraux, l'hypertension, le cancer du sein, le cancer du côlon, les diabètes du type 2 et l'ostéoporose. L'activité physique permet aussi d'améliorer la santé mentale, de réduire le risque de chutes et de favoriser le développement sain des enfants.



Sondages de sensibilité

Compte tenu des incertitudes inhérentes dans la planification à long terme du transport, les sondages de sensibilité permettent aussi d'évaluer les incidences des différentes hypothèses sur les réseaux proposés. Pour le Plan des infrastructures du PDT, nous avons procédé à des sondages de sensibilité pour deux facteurs : la variation dans les taux de navettage des travailleurs hybrides et les répercussions potentielles d'un nouveau pont interprovincial dans le secteur est d'Ottawa.

La modélisation du PDT sous-jacent suppose que les travailleurs « hybrides » se déplacent pour se rendre au travail à raison de trois jours par semaine en moyenne dans le secteur public et de trois jours et demi par semaine en moyenne dans le secteur privé. En tenant compte de l'incertitude liée à l'avenir du télétravail, nous avons mis au point deux autres scénarios pour le scénario des opérations planifiées afin de calculer la demande en déplacements : un scénario de moindre navettage et un scénario de navettage élevé. Le scénario de moindre navettage suppose que les travailleurs hybrides se déplacent en moyenne à raison de deux jours par semaine (dans le secteur public) et de deux jours et demi par semaine (dans le secteur privé). Le scénario du navettage élevé suppose que les travailleurs hybrides se déplacent en moyenne quatre jours par semaine (dans le secteur public) et quatre jours et demi par semaine (dans le secteur privé). Les deux autres scénarios du télétravail sont jugés plausibles.

Le Plan des infrastructures du PDT prévoyait le sondage des réseaux prioritaires selon les scénarios du moindre navettage et du navettage élevé. Dans le scénario du navettage élevé (moins de télétravail), l'augmentation des déplacements dans le navettage donnait lieu à une plus forte congestion, à des distances moyennes plus longues dans les déplacements et à une augmentation de la part modale des transports en commun. Dans le scénario du moindre navettage (plus de télétravail), le nombre réduit de déplacements des navetteurs a pour effet de diminuer la congestion du réseau et de faire baisser la part modale des transports en commun.

Le sondage de la sensibilité ne permet pas d'apporter aux projets et aux réseaux du Plan des infrastructures du PDT les changements recommandés. Toutefois, dans le scénario du navettage élevé, il faudrait accélérer la mise en œuvre des projets dans les réseaux prioritaires pour augmenter la demande en déplacements et il se pourrait qu'on doive réaliser d'autres projets d'ici 2046 dans le Réseau d'après les besoins. Dans le scénario du moindre navettage, il faudrait quand même réaliser tous les projets portant sur les routes et sur les transports en commun dans les réseaux prioritaires; toutefois, le rendement des réseaux serait meilleur que prévu. La Ville continuera de surveiller les tendances dans l'évolution des déplacements dans les prochaines années. Si les taux de navettage changent par rapport aux attentes actuelles du « scénario de base » des travailleurs hybrides qui font la navette à raison de trois à 3,5 jours par semaine, cette évolution sera captée dans les prochaines mises à jour du PDT.

Nous avons mené un sondage de sensibilité distinct afin d'évaluer les impacts potentiels d'un nouveau pont interprovincial dans le secteur est d'Ottawa. Le gouvernement du Canada a récemment annoncé qu'il s'engageait à construire un nouveau pont interprovincial enjambant la rivière des Outaouais et assurant la liaison entre Ottawa et Gatineau en passant par l'île Kettle. Ce projet vise à réduire l'achalandage interprovincial des camions dans le centre-ville et à améliorer la mobilité régionale en aménageant un passage supplémentaire dans l'est. Ce pont devrait être multimodal : les automobilistes, les usagers des transports en commun, les piétons et les cyclistes pourront l'emprunter.



Nous n'avons pas tenu compte de ce projet dans la modélisation du PDT parce que le gouvernement fédéral vient de l'annoncer. Nous avons toutefois mené un sondage de sensibilité pour évaluer les répercussions potentielles de ce nouveau passage sur les projets répertoriés dans le Plan des infrastructures du PDT. Les résultats de cette analyse ont généralement permis de constater une nouvelle répartition des volumes de déplacements en voiture sur tout le territoire de la Ville, ainsi qu'une réduction importante de l'achalandage automobile sur les ponts interprovinciaux existants, surtout le pont Macdonald-Cartier, le pont du Portage et le pont des Chaudières. Nous avons aussi constaté une réduction de l'importance de l'achalandage automobile 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, nous nous attendons à ce que le volume de l'achalandage augmente dans les couloirs menant au nouveau pont de l'île Kettle. Il s'agit entre autres de la promenade Aviation, du boulevard St-Laurent et de la promenade Sir-George-Étienne-Cartier.

Il est plus difficile de quantifier, à cette étape, les répercussions, sur les transports en commun, du pont interprovincial de l'île Kettle, puisque ces répercussions dépendront des décisions qui seront prises dans l'aménagement de ce pont en fonction du service de transport en commun. Si ce pont est doté d'une infrastructure spécialisée qui permet d'assurer la rapidité, la fiabilité et la qualité de la liaison du service de transport en commun, il offre la possibilité d'augmenter les déplacements interprovinciaux dans les transports en commun en améliorant la connectivité entre Ottawa et Gatineau. Si par contre les nouveaux circuits de transports en commun ne sont pas mis en service 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.

En définitive, le sondage de sensibilité du nouveau pont interprovincial n'a pas permis de constater qu'il fallait apporter des modifications au Plan des infrastructures du PDT. Nous continuerons de surveiller les changements dans les projections de l'achalandage et dans le rendement correspondant du réseau à mesure que progresse la planification du projet d'aménagement de ce pont.



Mise en œuvre du Plan des infrastructures

Le Plan des infrastructures du PDT fait état des investissements à consacrer aux transports en commun, aux routes et au transport actif pour étayer la croissance d'Ottawa et pour permettre d'aménager une ville connectée et habitable. Il fait aussi état d'un sous-ensemble de projets prioritaires qui devraient être mis en œuvre d'ici 2046, d'après les hypothèses actuelles de l'abordabilité. La mise en œuvre du Plan des infrastructures consiste à concevoir, à financer et à réaliser différents projets dans les réseaux prioritaires. Voici les aspects essentiels de ce processus :

- Lorsqu'un projet est recensé et priorisé dans le PDT, il est soumis au processus de planification, de conception et de réalisation de la Ville. Il s'agit entre autres de mener les études de la conception fonctionnelle ou de l'évaluation environnementale, en enchaînant avec la conception détaillée, l'acquisition des propriétés (dans les cas nécessaires) et la construction. C'est dans le cadre de ce processus que la Ville confirme les détails du projet, qu'elle en recense et en atténue les répercussions et qu'elle prépare le projet en prévision de la réalisation, en consultant le public aux étapes essentielles afin d'éclairer et d'affiner le modèle de conception privilégié.
- Alors que le Conseil municipal approuve dans son ensemble le Plan des infrastructures, il doit autoriser au préalable chaque projet du Plan. Il le fait généralement lorsque les projets sont déposés pour être financés dans le cadre du processus annuel de la Ville dans la budgétisation des dépenses en immobilisations. Pour les projets importants, le financement est généralement assuré sur plusieurs années. Les dépenses en immobilisations des projets du Réseau prioritaire viendront aussi éclairer la prochaine mise à jour de l'Étude préliminaire de la Ville sur les redevances d'aménagement, en veillant à ce que les coûts liés à la croissance soient affectés comme il se doit aux travaux d'aménagement projetés.
- Pour certains projets, la mise en œuvre obligera à nouer des partenariats avec d'autres ordres de gouvernement. La Ville entend maximiser le financement apporté par les autres ordres de gouvernement pour faire avancer les projets des réseaux prioritaires. Avant de mettre en œuvre les projets qui ont des répercussions sur la Ceinture de verdure, la Ville et la Commission de la capitale nationale mèneront 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.

La mise en œuvre des réseaux prioritaires dépend aussi de leur abordabilité continue, selon les plans financiers à long terme de la Ville. Il est question ci-après des dépenses en immobilisations et des coûts du cycle de la durée utile des projets des réseaux prioritaires. Bien que le PDT fasse état des projets dont la réalisation devrait être viable d'après les hypothèses actuelles du financement, il faudra en revoir et reconfirmer l'abordabilité dans le cadre des mises à jour actuelles et éventuelles des plans financiers à long terme.



Dépenses en immobilisations

La **pièce 18** fait la synthèse des dépenses en immobilisations consacrées à la mise en œuvre des réseaux prioritaires détaillés dans ce plan. L'investissement total envisagé dans les immobilisations pour tous les modes de déplacement est de l'ordre de 4,2 milliards de dollars. En outre, on s'attend à ce que la somme de 8,3 milliards de dollars à consacrer au prolongement des lignes de l'Étape 3 de l'O-Train soit financée par les autres ordres de gouvernement.

Pièce 18 : Estimation des dépenses en immobilisations des réseaux prioritaires

Types de projets	Dépenses en immobilisations (en millions de \$ 2024)
Transports en commun	2 272 \$
Transports en commun rapides	1 475 \$ ¹
Voies continues réservées aux autobus	637 \$
Priorité des transports en commun	160 \$
Routes	1 581 \$
Capacité routière	1 117 \$
Urbanisation	267 \$
Amélioration des rues principales	197 \$
Transport actif	350 \$

1. On s'attend à ce que les autres ordres de gouvernement financent le supplément de 8,3 G\$ à consacrer au prolongement de la Ligne 1 et de la Ligne 3 de l'O-Train.

Les coûts d'immobilisations pour les réseaux routiers d'après les besoins sont nettement plus élevés. Le Réseau de transports en commun d'après les besoins comprend la somme de 4,5 milliards de dollars à consacrer aux infrastructures de transports en commun, en plus des 8,3 milliards de dollars pour les prolongements de l'Étape 3 du train léger, alors que le Réseau routier d'après les besoins comprend la somme de 2,8 milliards de dollars à affecter aux projets d'aménagement de la capacité routière. On ne s'attend généralement pas à ce que les réseaux d'après les besoins soient abordables sur l'horizon de 2046; il se peut toutefois qu'on puisse faire avancer les projets si d'autres ordres de gouvernement ou d'autres sources de financement permettent de compter sur un financement supplémentaire, au-delà des hypothèses actuelles des plans financiers à long terme de la Ville.

Les coûts indiqués correspondent à des estimations globales, qui seront mises au point lorsque les projets seront étudiés plus en détail (dans les évaluations environnementales et dans les études de conception détaillées). Les coûts des projets comprennent une provision pour éventualités afin de tenir compte du fait que les estimations des coûts au niveau de la planification comportent une large part d'incertitude.



Les coûts du cycle de la durée utile

Il est important de tenir compte de la totalité des coûts du cycle de la durée utile des nouvelles infrastructures de transport, qui comprennent non seulement les coûts de l’aménagement des infrastructures, mais aussi les frais d’exploitation et d’entretien de ces infrastructures pendant toute leur durée utile. Il s’agit entre autres des frais d’exploitation et d’entretien des infrastructures routières sur leur durée utile, comme l’indiquent la **pièce 19** et la **pièce 20**.

Pièce 19 : Estimation des frais d’exploitation des projets du Plan des infrastructures du PDT

Postes	Augmentation estimative des frais d’exploitation annuels	Augmentation estimative totale des frais d’exploitation annuels en 2046
Artères	7 400 \$ par kilomètre voie	1 391 200 \$
Trottoirs	6 800 \$ par kilomètre	326 400 \$
Sentiers et infrastructures cyclables	1 300 \$ par kilomètre	219 700 \$

Pièce 20 : Estimation des frais d’entretien pour les routes asphaltées pendant le cycle de leur durée utile

Activité du cycle de la durée utile	Calendrier typique après le début des travaux	Frais typiques par kilomètre voie		
		Artères et collectrices	Locales	Transitway
Obturation des fissures	Année 7	24 500 \$	17 500 \$	45 000 \$
Travaux mineurs de réaménagement (fraisage et revêtement)	Année 15	262 500 \$	227 500 \$	499 500 \$
Obturation des fissures	Année 18	24 500 \$	17 500 \$	45 000 \$
Travaux mineurs de réaménagement (fraisage et revêtement)	Année 30	262 500 \$	227 500 \$	499 500 \$
Obturation des fissures	Année 33	24 500 \$	17 500 \$	45 000 \$
Travaux mineurs de réaménagement (pulvérisation et asphaltage)	Année 45	297 500 \$	280 000 \$	720 000 \$

L’allocation de ressources adéquates pour les opérations, l’entretien et le renouvellement dans le cadre des Plans financiers à long terme permet de protéger les actifs actuels et futurs, garantissant ainsi que la Ville puisse continuer à offrir des services essentiels aux résidents. Par conséquent, les Plans financiers à long terme de la Ville devraient intégrer les frais liés au cycle de vie des infrastructures routières, des transports en commun et des modes de transport actifs, afin de s’assurer que tous les coûts liés aux opérations, à l’entretien et au renouvellement soient dûment pris en compte dans l’analyse financière.



Mise à jour de ce plan

Le Plan des infrastructures du PDT cadre avec le Plan officiel et les priorités stratégiques du Conseil municipal et constitue le socle des investissements concertés à long terme dans le réseau de transport d'Ottawa. Au fil du temps, il se pourrait qu'on doive apporter des mises au point aux recommandations en raison des modifications dans les hypothèses qui sous-tendent les recommandations sur les infrastructures de ce plan — par exemple le rythme et la localisation des travaux d'aménagement. Le calendrier et les phases des projets pourraient aussi être déterminés par des facteurs comme la disponibilité du financement, les conditions observées dans le réseau de transport, ainsi que la viabilité et le coût des différents projets. On pourra affiner ou réviser les limites des projets, les types d'infrastructures et les attentes vis-à-vis de la conception dans le cadre des évaluations environnementales et des études de planification. Les décisions du Conseil municipal pourraient aussi avoir pour effet de modifier ou d'annuler les recommandations du PDT. C'est pourquoi les lecteurs doivent prendre connaissance de ce plan à la lumière du dossier des décisions que rendra le Conseil municipal.

La Ville reverra ce plan après avoir apporté des changements majeurs aux projections du Plan officiel sur la croissance de la population et de l'emploi à Ottawa. Elle continuera aussi de surveiller les tendances de l'évolution des transports, les modèles d'aménagement et le comportement dans les déplacements au fil du temps, pour s'assurer que les recommandations du PDT continuent de répondre aux besoins en mobilité d'Ottawa.

Annexe A:

Projets de transports en commu





Annexe A – Projets de transports en commun

Tableau A1 : Réseau de transports en commun d’après les besoins

Tableau A2 : Réseau prioritaire des transports en commun

Tableau A3 : Parcs relais et capacités

Carte A1 : Réseau de transports en commun d’après les besoins

Carte A2 : Réseau prioritaire des transports en commun



Tableau A1 : Réseau de transports en commun d'après les besoins

Nom du projet et limites	Description des projets	Justification du projet	Statut de l'EE
Projets de l'O-Train			
Prolongement de la Ligne 1 de l'O-Train (entre la station Algonquin et la station Barrhaven Centre)	TLR séparé au niveau du sol.	Prolongement du service de l'O-Train jusqu'au centre-ville de Barrhaven, en augmentant la capacité de transport de l'achalandage à long terme et en étayant la croissance dans ce secteur.	Travaux achevés
Prolongement de la Ligne 3 de l'O-Train (entre la station Moodie et la station Hazeldean)	TLR séparé au niveau du sol.	Prolongement du service de l'O-Train jusqu'à Kanata et Stittsville, en augmentant la capacité de transport de l'achalandage à long terme et en étayant la croissance dans ce secteur.	Travaux achevés
Ligne 2 de l'O-Train : modifications des infrastructures (non loin de la station Walkley)	Modifications des infrastructures afin de permettre de prévoir des intervalles de 10 minutes : ce projet devrait comprendre le prolongement de la double voie ferrée non loin de la station Walkley, les modifications du pont, le quai du côté ouest et la liaison avec les stations.	En prévoyant des intervalles de 10 minutes en 2046 sur la Ligne 2 de l'O-Train, on pourra aménager Riverside-Sud et assurer la croissance correspondante de l'achalandage, ce qui permet de transporter approximativement 400 usagers supplémentaires par heure.	Travaux non lancés
Projets du Transitway			
Transitway du tronçon Baseline Heron (entre la station Bayshore et la station St-Laurent via la station Heron)	Transport en commun rapide par autobus dans le terre-plein.	Qualité supérieure de la connectivité est-ouest; amélioration de l'accès aux pôles d'emploi, aux commerces et aux institutions voisins du couloir grâce aux transports en commun; et promotion de la connectivité avec la station Bayshore, la station Algonquin, la station Mooney's Bay, la station Heron et la station St-Laurent. Ce projet permet aussi d'améliorer la rapidité et la fiabilité des transports en commun sur plusieurs circuits déjà très achalandés.	Travaux achevés pour la section comprise entre la station Bayshore et la station Billings Bridge; travaux non lancés pour les autres sections


Tableau A1 : Réseau de transports en commun d'après les besoins

Nom du projet et limites	Description des projets	Justification du projet	Statut de l'EE
Transitway de l'avenue Carling (entre la station Lincoln Fields et la station Lac Dow)	Transport en commun rapide par autobus dans le terre-plein.	Amélioration du service de transports en commun pour les entreprises et les résidents non loin de l'avenue Carling; promotion du réaménagement du couloir; amélioration de la connectivité avec la station Lac Dow et la station Lincoln Fields. Amélioration de la rapidité et de la fiabilité des transports en commun sur plusieurs circuits déjà très achalandés.	Travaux non lancés
Transitway de la rue Cumberland (entre la station Blair et la station Millennium)	Transport en commun rapide par autobus exclusifs avec passages au niveau du sol.	Services rapides et fiables dans l'ensemble de la Ceinture de verdure à destination et au départ du centre-ville pour les résidents d'Orléans-Sud et de Blackburn Hamlet. Amélioration du service pour les résidents qui se déplacent dans la collectivité d'Orléans-Sud.	Travaux achevés; compte rendu obligatoire
Transitway de Kanata-Nord (entre la station March/Eagleson et l'avenue Buckbean)	Transport en commun rapide par autobus dans le terre-plein.	Service rapide et fiable à destination du parc commercial de Kanata-Nord (qui fait partie intégrante du quartier économie de Kanata-Nord dans le Plan officiel) et promotion des nouveaux travaux d'aménagement dans ce couloir.	Travaux achevés; compte rendu en cours
Transitway de l'avenue Robert Grant (entre la station Hazeldean et la rue Abbott Est)	Transport en commun rapide par autobus dans le terre-plein.	Liaison de la collectivité en plein essor de Kanata-Sud avec le prolongement projeté de la Ligne 3 de l'O-Train.	Travaux non lancés
Transitway Sud (entre la station Limebank et le chemin Borrisokane)	Services de transport en commun rapide par autobus exclusifs et passages au niveau du sol entre la station Limebank et la station Nepean Woods, en assurant la transition avec le transport en commun rapide par autobus dans le terre-plein du couloir de Chapman Mills.	Connectivité avec la station Limebank et la station Barrhaven Centre et promotion de l'accès par les transports en commun est-ouest aux destinations de Riverside-Sud et de Barrhaven. On a déjà construit, dans le couloir de la promenade Chapman Mills entre la station Nepean Woods et la promenade Longfields, une voie rapide de transport en commun par autobus dans le terre-plein.	Travaux achevés; compte rendu obligatoire



Tableau A1 : Réseau de transports en commun d'après les besoins

Nom du projet et limites	Description des projets	Justification du projet	Statut de l'EE
Transitway Sud-Ouest (entre la station Barrhaven Centre et la station Kilbirnie)	Transport en commun rapide par autobus dans le terre-plein.	Liaison de la collectivité en plein essor de Barrhaven-Sud avec la station Barrhaven Centre, le Transitway Sud et les destinations de la collectivité.	Travaux achevés; compte rendu obligatoire
Projets d'aménagement des voies continues réservées aux autobus			
Chemin Conroy (entre le chemin Leitrim et la rue Bank Street et entre l'avenue Rosebella et le chemin Walkley)	Voies continues réservées aux autobus.	Service à assurer dans Findlay Creek et dans Tewin et liaison directe avec la Ligne 1 de l'O-Train à la station Hurdman ou à la station St-Laurent, ou encore à destination de lieux de l'intérieur de la Ceinture de verdure dans le quartier d'Alta Vista. Les limites du projet viennent réduire l'élargissement de la chaussée traversant la Ceinture de verdure dans les secteurs dans lesquels on s'attend à une congestion minime.	Travaux non lancés
Chemin Merivale (entre le chemin Slack et le chemin Baseline)	Voies continues réservées aux autobus.	Ce projet permet d'assurer la rapidité et la fiabilité du service de transport en commun dans un couloir très achalandé et de plus en plus congestionné, en plus de favoriser la densification.	Travaux non lancés
Chemin de Montréal (entre le boulevard St-Laurent et le chemin Blair)	Voies continues réservées aux autobus.	Amélioration de la rapidité et de la fiabilité des transports en commun sur plusieurs circuits déjà très achalandés et promotion de la densification dans l'ensemble du couloir.	Travaux achevés
Projets de station de l'O-Train			
Stations intercalaires des Lignes 1 et 3 de l'O-Train	Deux stations intercalaires entre la station Place d'Orléans et la station Trim (dans le centre-ville d'Orléans et sur le chemin Tenth Line) et troisième station intercalaire entre la station Blair et la station Montréal, non loin de l'école secondaire Gloucester.	Ce projet permet de réaliser d'autres aménagements axés sur les transports en commun et d'améliorer l'accès par les transports en commun à des destinations comme la piscine à vagues Splash, l'aréna Earl-Armstrong et l'école secondaire Gloucester.	Travaux achevés; compte rendu obligatoire



Tableau A1 : Réseau de transports en commun d'après les besoins

Nom du projet et limites	Description des projets	Justification du projet	Statut de l'EE
Liaison piétonnable et cyclable avec la station Lac Dow	Passages piétonnables et cyclables de l'avenue Carling entre la station Lac Dow et le nouveau campus de l'Hôpital d'Ottawa.	Ce projet permet d'assurer l'accès par les transports en commun au nouveau campus de l'Hôpital d'Ottawa.	Travaux en cours
Stations intercalaires de la Ligne 2	Trois stations intercalaires entre la station Limebank et la station Bowesville: station du chemin Ceremonial, station du ruisseau Mosquito et station non encore dénommée (très proche de la station Bowesville).	Ce projet permet de promouvoir d'autres aménagements axés sur les transports en commun dans Riverside-Sud de concert avec les améliorations de la capacité de la Ligne 2 de l'O-Train afin de réduire l'intervalle entre les trains.	Travaux achevés; compte rendu obligatoire
Liaison piétonnable et cyclable avec la station Trim	Passages piétonnables et cyclables entre la station Trim de l'O-Train et le côté nord de la route 174 d'Ottawa.	Promotion de l'accès des transports en commun pour des destinations comme l'île Petrie et La Cité et de l'aménagement planifié au nord de la route 174 d'Ottawa.	Travaux achevés



Tableau A2 : Réseau prioritaire des transports en commun

Nom du projet et limites	Description des projets	Justification du projet	Statut de l'EE
Projets de l'O-Train			
Prolongement de la Ligne 1 de l'O-Train (entre la station Algonquin et la station Barrhaven Centre)	TLR séparé au niveau du sol.	Prolongement du service de l'O-Train jusqu'au centre-ville de Barrhaven, en augmentant la capacité de transport de l'achalandage à long terme et en étayant la croissance dans ce secteur.	Travaux achevés
Prolongement de la Ligne 3 de l'O-Train (entre la station Moodie et la station Hazeldean)	TLR séparé au niveau du sol.	Prolongement du service de l'O-Train jusqu'à Kanata et Stittsville, en augmentant la capacité de transport de l'achalandage à long terme et en étayant la croissance dans ce secteur.	Travaux achevés
Ligne 2 de l'O-Train : modifications des infrastructures (non loin de la station Walkley)	Modifications des infrastructures afin de permettre de prévoir des intervalles de 10 minutes : ce projet devrait s'étendre au prolongement de la double voie ferrée non loin de la station Walkley, aux modifications du pont, au quai du côté ouest et à la liaison avec les stations.	En prévoyant des intervalles de 10 minutes en 2046 sur la Ligne 2 de l'O-Train, on pourra aménager Riverside-Sud et assurer la croissance correspondante de l'achalandage, ce qui permet de transporter approximativement 400 usagers supplémentaires par heure.	Travaux non lancés
Projets du Transitway			
Transitway du tronçon Baseline-Heron (entre le Collège Algonquin et la station Billings Bridge)	Transport en commun rapide par autobus dans le terre-plein.	Aménagement d'une liaison est-ouest de grande qualité; amélioration de l'accès à l'emploi; vocations commerciales et institutionnelles non loin du couloir; amélioration de la rapidité et de la fiabilité des transports en commun sur les circuits déjà très achalandés.	Travaux achevés
Transitway de la rue Cumberland (entre la station Blair et la station Chapel Hill)	Transport en commun rapide par autobus exclusifs avec passages au niveau du sol.	Services rapides et fiables dans l'ensemble de la Ceinture de verdure à destination et au départ du centre-ville pour les résidents d'Orléans-Sud et de Blackburn Hamlet, afin d'assurer la liaison avec le centre-ville et d'autres destinations dans le réseau de l'O-Train.	Travaux achevés; compte rendu obligatoire


Tableau A2 : Réseau prioritaire des transports en commun

Nom du projet et limites	Description des projets	Justification du projet	Statut de l'EE
Transitway de Cumberland (entre la station Chapel Hill et la promenade Esprit)	Transport en commun rapide par autobus exclusifs avec passages au niveau du sol.	Amélioration de la rapidité et de la fiabilité du service pour les résidents qui se déplacent dans la collectivité d'Orléans-Sud ou qui se rendent dans le tronçon ouest du Transitway de Cumberland.	Travaux achevés; compte rendu obligatoire
Transitway Sud (entre la promenade Longfields et le chemin Greenbank)	Transport en commun rapide par autobus exclusifs avec passages au niveau du sol.	Prolongement du Transitway Sud à partir de son terminus actuel sur la promenade Longfields afin d'assurer la liaison avec le Transitway Sud-Ouest dans le centre-ville de Barrhaven. Amélioration du service et de la connectivité.	Travaux achevés
Transitway Sud-Ouest (entre la station Barrhaven Centre et la station Kilbirnie)	Transport en commun rapide par autobus dans le terre-plein.	Liaison de la collectivité en plein essor de Barrhaven-Sud avec la station Barrhaven Centre, le Transitway Sud et les destinations de la collectivité.	Actualisation de l'EE en cours
Transitway Sud (entre la station Riverview et la station Limebank)	Transport en commun rapide par autobus exclusifs avec passages au niveau du sol.	Liaison de la Ligne 2 de l'O-Train avec le centre-ville de Barrhaven et le prolongement projeté de la Ligne 1 via les voies d'autobus existantes de la promenade Strandherd et de la promenade Chapman Mills.	Travaux achevés; compte rendu obligatoire
Transitway de Kanata-Nord (entre la station Eagleson-March et la promenade Terry-Fox)	Transport en commun rapide par autobus dans le terre-plein.	Service rapide et fiable à destination du quartier économique de Kanata-Nord et promotion des nouveaux travaux d'aménagement dans ce couloir.	Actualisation de l'EE en cours
Transitway du chemin Heron et du chemin Walkley (entre la station Billings Bridge et le chemin Russell)	Transport en commun rapide par autobus dans le terre-plein.	Prolongement du Transitway du chemin Baseline, en assurant la qualité supérieure de la connectivité est-ouest et en améliorant l'accès aux destinations; ce projet permet de corriger le problème de congestion et de favoriser les éventuels travaux d'aménagement.	Travaux non lancés



Tableau A2 : Réseau prioritaire des transports en commun

Nom du projet et limites	Description des projets	Justification du projet	Statut de l'EE
Projets d'aménagement des voies continues réservées aux autobus			
Avenue Carling (entre la station Lincoln Fields et la promenade Sherwood)	Voies continues réservées aux autobus.	Amélioration de la rapidité et de la fiabilité des déplacements dans ce couloir très achalandé et soutien des travaux d'aménagement axés sur les transports en commun. Liaison avec les voies réservées aux autobus existantes entre la promenade Sherwood et l'avenue Bronson.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.
Chemin Blair (entre la station Blair et le Transitway de Cumberland)	Voies continues réservées aux autobus.	Rapidité et fiabilité du service à destination et au départ de la Ligne 1 de l'O-Train pour les résidents d'Orléans-Sud et de Blackburn Hamlet. Mesures prises pour assurer la connectivité du réseau entre le Transitway de Cumberland et l'O-Train.	Travaux achevés
Boulevard St-Laurent (entre le chemin Innes et la station St-Laurent)	Voies continues réservées aux autobus.	Promotion de la croissance de l'achalandage et décongestion du couloir; amélioration de la connectivité nord-sud avec la Ligne 1 de l'O-Train.	Travaux en cours
Chemin de Montréal (entre le boulevard St-Laurent et le chemin Blair)	Voies continues réservées aux autobus.	Amélioration de la rapidité et de la fiabilité des transports en commun sur plusieurs circuits déjà très achalandés et promotion de la densification à la lisière du couloir.	Travaux achevés
Chemin Merivale (entre la promenade Woodfield et le chemin Baseline)	Voies continues réservées aux autobus.	Promotion de la rapidité et de la fiabilité des services de transports en commun dans un couloir très achalandé et de plus en plus congestionné et promotion de la densification.	Travaux non lancés



Tableau A2 : Réseau prioritaire des transports en commun

Nom du projet et limites	Description des projets	Justification du projet	Statut de l'EE
Chemin Conroy (entre le chemin Leitrim et la rue Bank Street et entre l'avenue Rosebella et le chemin Walkley)	Voies continues réservées aux autobus.	Service à assurer dans Findlay Creek et dans Tewin et liaison directe avec la Ligne 1 de l'O-Train à la station Hurdman ou à la station St-Laurent, ou encore à destination de lieux de l'intérieur de la Ceinture de verdure dans le quartier d'Alta Vista. Les limites du projet ont pour effet de réduire l'élargissement de la chaussée traversant la Ceinture de verdure dans les secteurs dans lesquels on s'attend à une congestion minimale.	Travaux non lancés


Tableau A3 : Parcs relais et capacités

Nom du lot	Capacité existante	Capacité projetée	Statut proposé des lots en 2046
Ouest			
Promenade Terry Fox	538	À préciser	Réaménagement potentiel des AATC
Chemin Eagleson	1 220	À préciser	Réaménagement potentiel des AATC
Promenade Innovation	254	254	Aucun changement
Chemin Carp	156	-	Remplacement
Promenade Palladium	-	310	Nouveau parc
Chemin Fernbank	-	200	Nouveau parc
Rue Abbott	-	250	Nouveau parc
Chemin Hazeldean	-	650	Nouveau parc
Chemin March	-	500	Nouveau parc
Sud-ouest			
Avenue Algonquin (Baseline)	107	À préciser	Réaménagement potentiel des AATC
Nepean Woods	287	À préciser	Réaménagement partiel potentiel des AATC
Strandherd	408	408	Aucun changement
Fallowfield	1 709	1 709	Aucun changement
Manotick**	62	62	Aucun changement
Chemin Richmond**	36	36	Aucun changement
Chemin Munster**	30	30	Aucun changement
Promenade Kilbirnie	-	400	Nouveau parc
Sud-est			
Greenboro	658	À préciser	Réaménagement potentiel des AATC
Chemin Leitrim	336	À hauteur de 925	Agrandissement
Riverview	390	390	Aucun changement
Chemin Bowesville	800	À hauteur de 2 000	Agrandissement



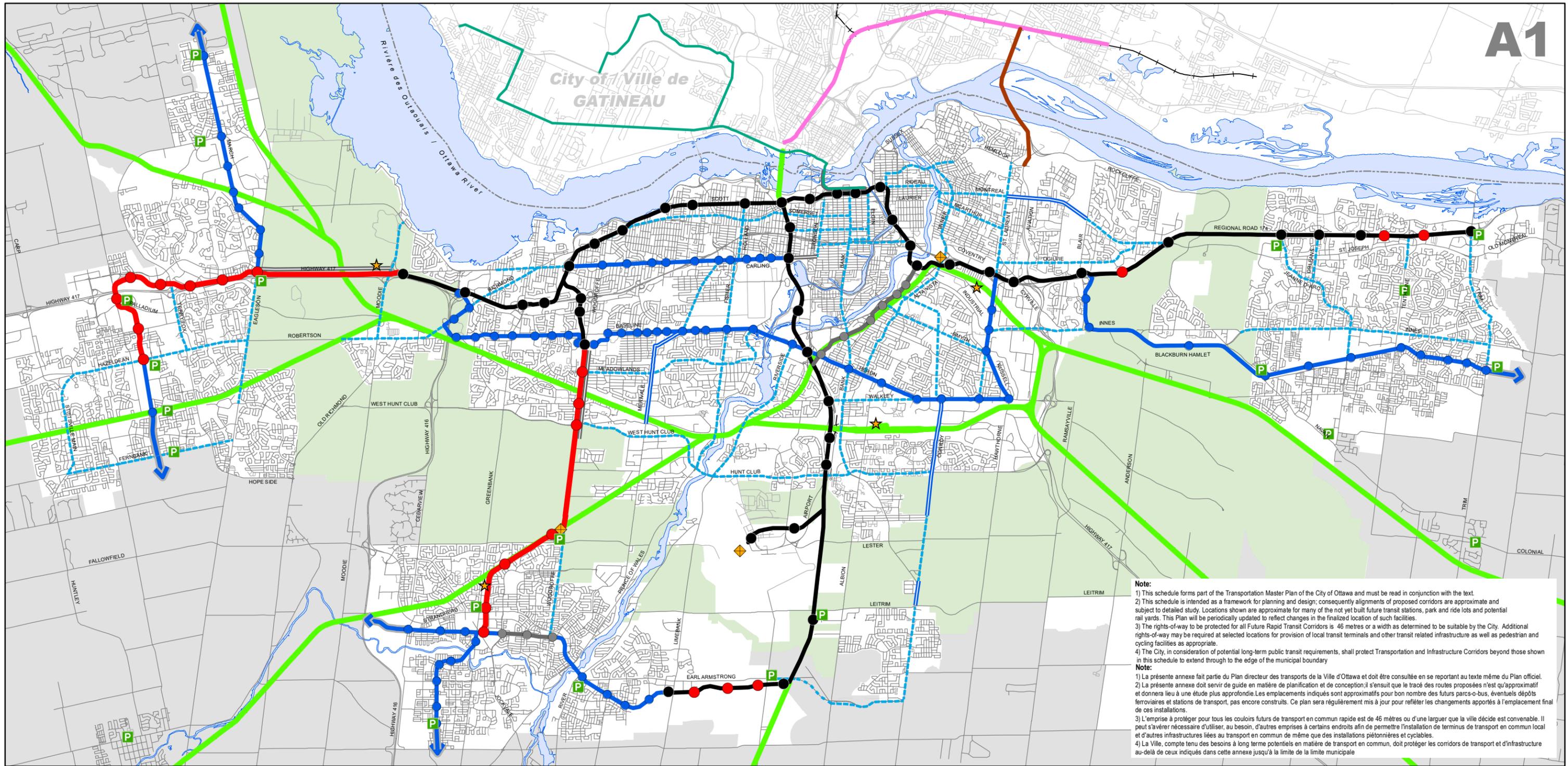
Tableau A3 : Parcs relais et capacités

Nom du lot	Capacité existante	Capacité projetée	Statut proposé des lots en 2046
Place d'Orléans	459	À préciser	Réaménagement potentiel des AATC
Chapel Hill	265	À hauteur de 425	Agrandissement
Jeanne d'Arc	60	60	Aucun changement
Ray-Friel**	10	10	Aucun changement
Boulevard Millennium	171	À hauteur de 574	Agrandissement
Chemin Trim	1 011*	1 011	Aucun changement
Carlsbad Springs**	15	15	Aucun changement
Village de Cumberland**	70	70	Aucun changement
Chemin Navan**	18	18	Aucun changement
Notre-Dame-Des-Champs**	30	30	Aucun changement
Chemin Sarsfield**	38	38	Aucun changement
Vars***	200	200	Aucun changement
Total	9 338	À hauteur de 10 617	

* En chantier

** En commun ou en location à bail

*** Hors du territoire de la Ville d'Ottawa



Note:
 1) This schedule forms part of the Transportation Master Plan of the City of Ottawa and must be read in conjunction with the text.
 2) This schedule is intended as a framework for planning and design; consequently alignments of proposed corridors are approximate and subject to detailed study. Locations shown are approximate for many of the not yet built future transit stations, park and ride lots and potential rail yards. This Plan will be periodically updated to reflect changes in the finalized location of such facilities.
 3) The rights-of-way to be protected for all Future Rapid Transit Corridors is 46 metres or a width as determined to be suitable by the City. Additional rights-of-way may be required at selected locations for provision of local transit terminals and other transit related infrastructure as well as pedestrian and cycling facilities as appropriate.
 4) The City, in consideration of potential long-term public transit requirements, shall protect Transportation and Infrastructure Corridors beyond those shown in this schedule to extend through to the edge of the municipal boundary

Note:
 1) La présente annexe fait partie du Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa et doit être consultée en se reportant au texte même du Plan officiel.
 2) La présente annexe doit servir de guide en matière de planification et de conception; il s'ensuit que le tracé des routes proposées n'est qu'approximatif et donnera lieu à une étude plus approfondie. Les emplacements indiqués sont approximatifs pour bon nombre des futurs parcs-o-bus, éventuels dépôts ferroviaires et stations de transport, pas encore construits. Ce plan sera régulièrement mis à jour pour refléter les changements apportés à l'emplacement final de ces installations.
 3) L'emprise à protéger pour tous les couloirs futurs de transport en commun rapide est de 46 mètres ou d'une largeur que la ville décide est convenable. Il peut s'avérer nécessaire d'utiliser, au besoin, d'autres emprises à certains endroits afin de permettre l'installation de terminus de transport en commun local et d'autres infrastructures liées au transport en commun de même que des installations piétonnières et cyclables.
 4) La Ville, compte tenu des besoins à long terme potentiels en matière de transport en commun, doit protéger les corridors de transport et d'infrastructure au-delà de ceux indiqués dans cette annexe jusqu'à la limite de la limite municipale

EXISTING RAPID TRANSIT / TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE EXISTANT

- O-Train and Station / O-Train et station
- Transitway / Transitway
- Continuous Bus Lanes / Voies continues réservées aux autobus

TRANSIT PROJECTS / PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN

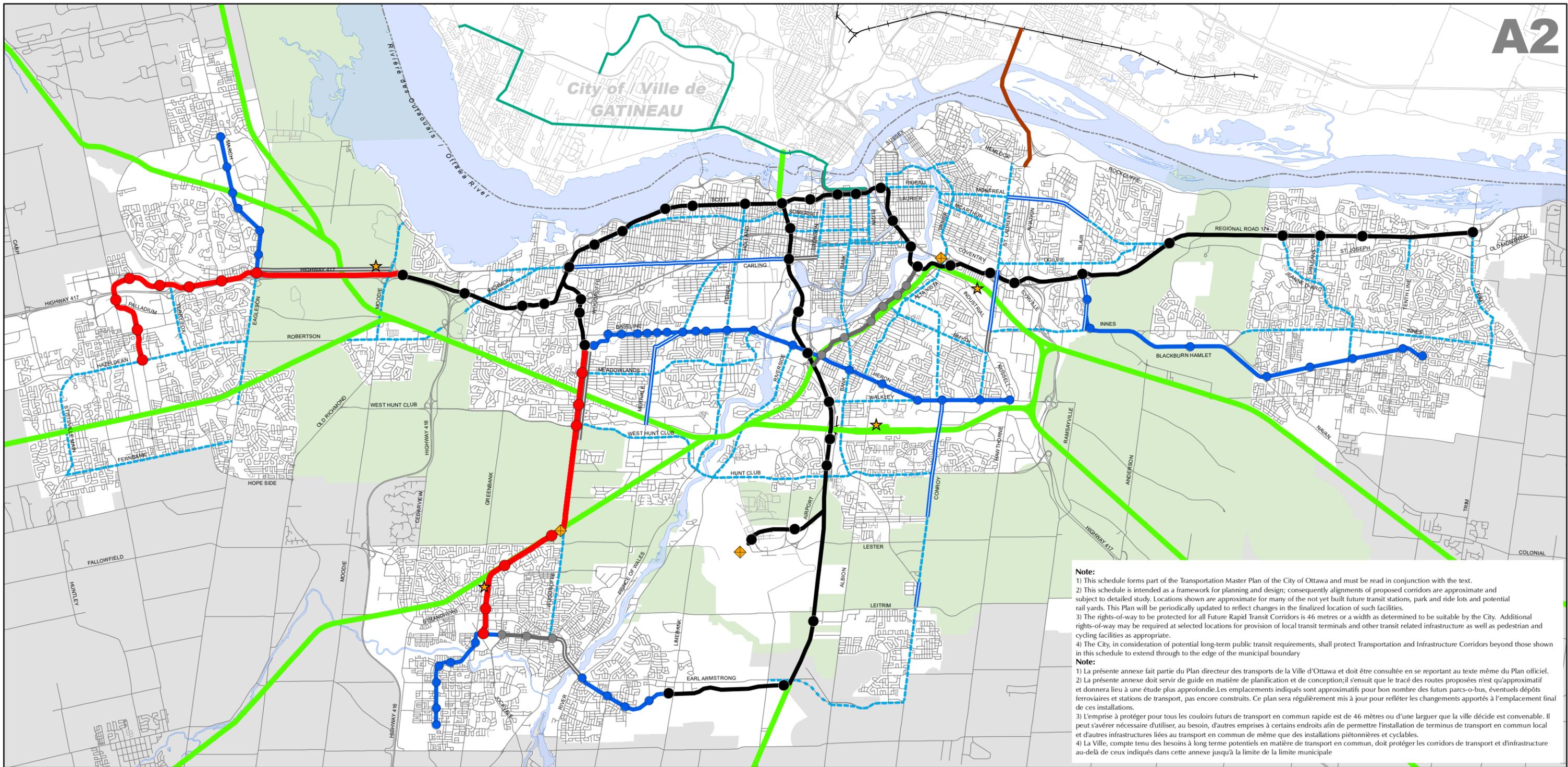
- O-Train and Station / O-Train et station
- Transitway / Transitway
- Continuous Bus Lanes / Voies continues réservées aux autobus
- Transit Priority Corridor / Corridor donnant priorité au transport en commun
- Transportation and Infrastructure Corridor / Corridor de transport et d'infrastructure
- Gatineau-Ottawa Tram (delivered by others) / Tramway Gatineau-Ottawa (livré par d'autres)
- Future Bridge in the East (Government of Canada) (delivered by others) / Futur pont dans l'Est (gouvernement du Canada) (réalisé par des tiers)

- Park and Ride / Parc-O-Bus
- Conceptual Future Transit Corridor / Couloir de transports en commun futur conceptuel
- Inter-regional Stations / Stations interrégionales
- Rail Yard / Cour de tirage pour trains
- Rail Corridor / Couloir ferroviaire
- Gatineau RapiBus / RapiBus de Gatineau

TRANSIT NETWORK - NEEDS-BASED

PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS - Carte A1
RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN - D'APRÈS LES BESOINS





Note:

- 1) This schedule forms part of the Transportation Master Plan of the City of Ottawa and must be read in conjunction with the text.
- 2) This schedule is intended as a framework for planning and design; consequently alignments of proposed corridors are approximate and subject to detailed study. Locations shown are approximate for many of the not yet built future transit stations, park and ride lots and potential rail yards. This Plan will be periodically updated to reflect changes in the finalized location of such facilities.
- 3) The rights-of-way to be protected for all Future Rapid Transit Corridors is 46 metres or a width as determined to be suitable by the City. Additional rights-of-way may be required at selected locations for provision of local transit terminals and other transit related infrastructure as well as pedestrian and cycling facilities as appropriate.
- 4) The City, in consideration of potential long-term public transit requirements, shall protect Transportation and Infrastructure Corridors beyond those shown in this schedule to extend through to the edge of the municipal boundary

Note:

- 1) La présente annexe fait partie du Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa et doit être consultée en se reportant au texte même du Plan officiel.
- 2) La présente annexe doit servir de guide en matière de planification et de conception; il s'ensuit que le tracé des routes proposées n'est qu'approximatif et donnera lieu à une étude plus approfondie. Les emplacements indiqués sont approximatifs pour bon nombre des futurs parcs-o-bus, éventuels dépôts ferroviaires et stations de transport, pas encore construits. Ce plan sera régulièrement mis à jour pour refléter les changements apportés à l'emplacement final de ces installations.
- 3) L'emprise à protéger pour tous les couloirs futurs de transport en commun rapide est de 46 mètres ou d'une largeur que la ville décide est convenable. Il peut s'avérer nécessaire d'utiliser, au besoin, d'autres emprises à certains endroits afin de permettre l'installation de terminus de transport en commun local et d'autres infrastructures liées au transport en commun de même que des installations piétonnières et cyclables.
- 4) La Ville, compte tenu des besoins à long terme potentiels en matière de transport en commun, doit protéger les corridors de transport et d'infrastructure au-delà de ceux indiqués dans cette annexe jusqu'à la limite de la limite municipale

**EXISTING RAPID TRANSIT /
TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE EXISTANT**

- O-Train and Station / O-Train et station
- Transitway / Transitway
- Continuous Bus Lanes /
Voies continues réservées aux autobus

**TRANSIT PROJECTS /
PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN**

- O-Train and Station / O-Train et station
- Transitway / Transitway
- Continuous Bus Lanes / Voies continues réservées aux autobus
- - - Transit Priority Corridor / Corridor donnant priorité au transport en commun
- Transportation and Infrastructure Corridor / Corridor de transport et d'infrastructure
- Gatineau-Ottawa Tram (delivered by others) / Tramway Gatineau-Ottawa (livré par d'autres)
- Future Bridge in the East (Government of Canada) (delivered by others) /
Futur pont dans l'Est (gouvernement du Canada) (réalisé par des tiers)

- ◆ Inter-regional Stations / Stations interrégionales
- ★ Rail Yard / Cour de tirage pour trains
- +— Rail Corridor / Couloir ferroviaire

**TRANSPORTATION MASTER PLAN - Map A2
TRANSIT NETWORK - PRIORITY**



**PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS - Carte A2
RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN
- PRIORITAIRE**



Annexe B:

Projets routiers





Annexe B – Projets routiers

Tableau B1 : Réseau routier d'après les besoins

Tableau B2 : Réseau routier prioritaire

Carte B1 : Réseau routier d'après les besoins

Carte B2 : Réseau routier prioritaire



Tableau B1 : Réseau routier d'après les besoins

Nom du projet et limites	Description des projets	Justification du projet	Statut de l'EE
Projets d'aménagement de la capacité routière			
Élargissement de la promenade de l'Aéroport (entre le chemin Brookfield et le chemin Hunt Club)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies de circulation entre le chemin Brookfield et le chemin Hunt Club.	Correction d'une importante lacune de capacité pour l'achalandage nord-sud empruntant la promenade Riverside, la promenade de l'Aéroport et la rue Bank et amélioration de l'accès à l'Aéroport international Macdonald-Cartier. Ce projet est nécessaire même si la Ligne 2 de l'O-Train permettra d'assurer une importante croissance dans Riverside-Sud et Findlay Creek.	Travaux achevés
Élargissement de la promenade de l'Aéroport (entre le chemin Hunt Club et la promenade de l'Aéroport)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Hunt Club et l'Aéroport international MacDonald-Cartier, dont le nouveau tracé au sud du chemin Hunt Club.	Pour assurer la croissance dans Riverside-Sud et Findlay Creek et pour améliorer l'accès à l'Aéroport international MacDonald-Cartier.	Travaux achevés
Élargissement du chemin Albion (entre le chemin Lietrim et le chemin Lester)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Leitrim et le chemin Lester.	Pour assurer la croissance dans Riverside-Sud et dans Findlay Creek et pour prévoir la capacité des déplacements nord-sud à destination du centre-ville via la promenade de l'Aéroport.	Travaux non lancés
Couloir de transport Alta Vista Sud (entre le chemin Hospital Link et le chemin Walkley)	Nouvelle route à deux voies entre le chemin Hospital Link et le chemin Ring d'une part (du côté nord du Centre des sciences de la santé de l'Hôpital d'Ottawa) et le chemin Walkley d'autre part.	Pour améliorer la connectivité et pour réduire les raccourcis dans les rues locales d'Alta Vista et d'Elmvale.	Travaux achevés
Élargissement de la rue Bank (entre le chemin Blais et le prolongement du chemin Earl Armstrong)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Blais et le prolongement du chemin Earl Armstrong.	Pour assurer la capacité de croissance dans Findlay Creek et Greely.	Travaux achevés



Tableau B1 : Réseau routier d'après les besoins

Nom du projet et limites	Description des projets	Justification du projet	Statut de l'EE
Élargissement du chemin Barnsdale (entre l'autoroute 416 et le prolongement du chemin Greenbank)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre l'autoroute 416 et le prolongement du chemin Greenbank.	Aménagement nécessaire pour pallier les besoins du nouvel échangeur à l'angle du chemin Barnsdale et de l'autoroute 416.	Travaux en cours
Élargissement de la rocade de Blackburn Hamlet (entre le chemin Navan et le chemin Innes)	Élargissement entre le chemin Navan et le chemin Innes.	Pour corriger la lacune de capacité localisée dans la Ceinture de verdure pour les secteurs de croissance d'Orléans-Sud.	Travaux non lancés
Élargissement du boulevard Brian Coburn (entre le chemin Navan et le chemin Mer-Bleue)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Navan et le chemin Mer-Bleue.	Pour corriger les problèmes de congestion et les contraintes de capacité à l'intention des résidents de Chapel Hill.	Travaux achevés
Prolongement du chemin Earl Armstrong (entre la station Bowesville et la rue Bank)	Route à deux voies nouvelle et modernisée entre la station Bowesville et la rue Bank.	Pour assurer la capacité et la connectivité dans le cadre de la croissance de Riverside-Sud et de Findlay Creek, pour permettre d'achever le réseau routier, d'assurer la livraison des biens, d'améliorer l'accès aux projets d'aménagement et de décongestionner le chemin Albion. Projet recommandé pour la première phase de la mise en œuvre.	Travaux achevés; compte rendu obligatoire
Élargissement du chemin Earl Armstrong (entre le chemin Limebank et le chemin Bowesville)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Limebank et le chemin Bowesville.	Pour assurer la capacité de croissance dans Riverside-Sud.	Travaux achevés; compte rendu obligatoire
Connectivité dans le sens est dans le secteur Innes-Walkley	Nouvelle route à quatre voies (à deux voies selon la phase initiale) entre le chemin Innes et le chemin Walkley. Il faut revoir le tracé et les points de raccordement du projet, ainsi que son intégration dans le prolongement du boulevard Brian Coburn.	Pour contourner le tronçon congestionné du chemin Innes et pour assurer la liaison directe entre le boulevard Orléans d'une part et, d'autre part, le chemin Walkley et le chemin Hunt Club.	Travaux achevés; compte rendu obligatoire



Tableau B1 : Réseau routier d'après les besoins

Nom du projet et limites	Description des projets	Justification du projet	Statut de l'EE
Élargissement du chemin Fallowfield (entre le chemin Old Richmond et la promenade Moodie)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Old Richmond et la promenade Moodie.	Pour répondre à la demande croissante en déplacements entre Barrhaven et Kanata-Sud.	Travaux non lancés
Prolongement du chemin Frank Kenny (entre le chemin Trim et le chemin Innes)	Nouvelle route à quatre voies entre le chemin Trim et le chemin Innes.	Améliorer la connectivité et promouvoir le développement au-delà de 2046.	Travaux achevés; compte rendu obligatoire
Nouveau tracé du chemin Greenbank (entre le chemin Cambrian et la promenade Kilbirnie)	Nouvelle route (à deux voies avec voies d'autobus dans le terre-plein) assurant la liaison entre le chemin Cambrian et la promenade Kilbirnie.	Pour donner accès aux nouveaux terrains à aménager dans Nepean-Sud.	Travaux achevés; compte rendu obligatoire
Nouveau tracé du chemin Greenbank (entre la promenade Kilbirnie et le chemin Barnsdale)	Nouvelle route (à deux voies) entre la promenade Kilbirnie et le chemin Barnsdale.	Pour donner accès aux nouveaux terrains à aménager dans Nepean-Sud.	Travaux achevés; compte rendu obligatoire
Élargissement du pont enjambant le chemin Hunt Club (entre la promenade Prince of Wales et la promenade Riverside)	Élargissement pour passer de quatre à six voies entre la promenade Prince of Wales et la promenade Riverside.	Pour corriger les lacunes de capacité du pont enjambant la rivière Rideau.	Travaux non lancés
Élargissement de la promenade Huntmar (entre le chemin Maple Grove et la promenade Campeau)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Maple Grove et la promenade Campeau.	Ce projet est nécessaire pour étayer la croissance et la densification planifiées. Le gouvernement de l'Ontario devrait financer l'élargissement de l'autoroute 417.	Travaux achevés



Tableau B1 : Réseau routier d'après les besoins

Nom du projet et limites	Description des projets	Justification du projet	Statut de l'EE
Nouveau tracé du chemin Leitrim (entre le chemin Limebank et la rue Bank)	Nouveau tracé et élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Limebank et la rue Bank.	Pour assurer la capacité d'aménagement dans Riverside-Sud et dans Findlay Creek et pour appuyer l'agrandissement projeté de l'aéroport; l'apport du gouvernement fédéral au financement devrait permettre de réaliser ce projet.	Travaux achevés
Élargissement du chemin Lester (entre la promenade de l'Aéroport et le chemin Albion)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre la promenade de l'Aéroport et le chemin Albion.	Pour assurer la croissance dans Riverside-Sud et dans Findlay Creek et pour prévoir la capacité des déplacements nord-sud à destination du centre-ville via la promenade de l'Aéroport.	Travaux achevés
Élargissement du chemin March (entre le chemin Maxwell Bridge et l'avenue Buckbean)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Maxwell Bridge et l'avenue Buckbean.	Pour augmenter la capacité de déplacements automobiles à destination des secteurs de croissance dans Kanata-Nord.	Travaux en cours
Élargissement du chemin Mer-Bleue (entre le chemin Renaud et le chemin Navan)	Prolongement du chemin Mer-Bleue entre le chemin Renaud et le chemin Navan pour aménager une artère à deux voies à l'ouest du chemin Mer-Bleue existant.	Pour assurer la connectivité de l'artère dans les secteurs à aménager au sud du chemin Innes.	Travaux achevés
Élargissement du chemin Navan (entre le chemin Renaud et la rocade de Blackburn Hamlet)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Renaud et la rocade de Blackburn Hamlet existants.	Pour corriger les contraintes de capacité sur le chemin Navan entre le chemin Renaud existant d'une part et, d'autre part, le boulevard Brian Coburn et la rocade de Blackburn Hamlet existant.	Travaux non lancés
Nouvelle route dans le secteur du chemin Hurdman	Nouvelle route à deux voies dans le secteur du chemin Hurdman.	Projet nécessaire pour permettre de réaliser les nouveaux travaux d'aménagement dans le secteur du chemin Hurdman.	Travaux non lancés
Élargissement du chemin Old Montreal (entre le chemin Trim et l'avenue Famille-Laporte)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Trim et l'avenue Famille-Laporte.	Pour assurer la capacité dans les secteurs à aménager de la promenade Cardinal Creek à l'est du chemin Trim.	Travaux non lancés



Tableau B1 : Réseau routier d'après les besoins

Nom du projet et limites	Description des projets	Justification du projet	Statut de l'EE
Prolongement de la rue Preston (entre la rue Albert et la rue Wellington)	Extension de la route urbaine à deux voies existante entre la rue Albert et la rue Wellington.	Pour assurer une nouvelle liaison routière en passant par les plaines LeBreton, dont la structure enjambant le réseau de l'O-Train et l'aqueduc.	Travaux non lancés
Élargissement de la promenade Prince of Wales (entre la rue Deakin et le croissant Amberwood)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies à partir de ~200 m au sud de la rue Deakin jusqu'au croissant Amberwood.	Pour corriger les lacunes de capacité dans le couloir de la promenade Prince of Wales.	Travaux achevés
Élargissement de la promenade Prince of Wales (entre le chemin Colonnade et le chemin Hunt Club)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Colonnade et le chemin Hunt Club Ouest. Comprend également l'ajout de voies auxiliaires à l'intersection de l'avenue Fisher et des restrictions d'accès entre le chemin Colonnade et l'avenue Fisher.	Pour corriger les lacunes de capacité dans le couloir de la promenade Prince of Wales.	Travaux achevés
Élargissement de la promenade Prince of Wales (entre le chemin Merivale et la promenade Barnstone)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Merivale et le chemin Barnstone.	Pour corriger les lacunes de capacité dans le couloir de la promenade Prince of Wales.	Travaux achevés
Élargissement de la promenade Prince of Wales (entre la promenade Longfields et le chemin Barnsdale)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre la promenade Longfields et le chemin Barnsdale.	Pour tenir compte de l'accroissement du volume de la circulation automobile en provenance de Barrhaven-Sud.	Travaux non lancés
Élargissement de la promenade Prince of Wales (entre le chemin Merivale et le croissant Amberwood)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Merivale et le croissant Amberwood.	Pour corriger les lacunes de capacité dans le couloir de la promenade Prince of Wales.	Travaux achevés


Tableau B1 : Réseau routier d'après les besoins

Nom du projet et limites	Description des projets	Justification du projet	Statut de l'EE
Pont de la rivière Rideau à la hauteur du chemin Fallowfield	Nouveau pont à quatre voies et approches entre la promenade Prince of Wales et le chemin Limebank.	Pour accroître la capacité et la connectivité dans la traversée de la rivière Rideau, en réduisant la congestion sur le pont enjambant la rivière à la hauteur de la promenade Strandherd et du chemin Hunt Club.	Travaux non lancés
Prolongement de l'avenue Robert-Grant (entre la promenade Palladium et le chemin Hazeldean)	Nouvelle route à deux voies entre la promenade Palladium et le chemin Hazeldean.	Pour assurer l'accès et la capacité en prévision des projets d'aménagement dans Stittsville.	Travaux achevés
Prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Derreen)	Nouvelle voie collectrice nord-sud entre le chemin Maple Grove et l'avenue Derreen, pour assurer la liaison avec la nouvelle route est-ouest réalisée dans le cadre de ce projet d'aménagement.	Pour assurer la connectivité et l'accès en prévision des projets d'aménagement dans Stittsville.	Travaux achevés
Élargissement de la promenade Terry-Fox (entre le chemin Castlefrank et le chemin Eagleson)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Castlefrank et le chemin Eagleson.	Pour corriger la lacune de capacité existante et le problème de congestion sur la promenade Terry-Fox.	Travaux achevés; compte rendu obligatoire



Tableau B2 : Réseau routier prioritaire

Nom du projet et limites	Description des projets	Justification du projet	Statut de l'EE
Phase 1 : Projets d'aménagement de la capacité routière			
Prolongement de la rue Stittsville Main (entre le chemin Maple Grove et l'avenue Derreen)	Nouvelle voie collectrice nord-sud entre le chemin Maple Grove et l'avenue Derreen, pour assurer la liaison avec la nouvelle route est-ouest réalisée dans le cadre de ce projet d'aménagement.	Pour assurer la connectivité et l'accès en prévision des projets d'aménagement dans Stittsville.	Travaux achevés
Nouveau tracé du chemin Greenbank (entre le chemin Cambrian et la promenade Kilbirnie)	Nouvelle route (à deux voies) assurant la liaison entre le chemin Cambrian et la promenade Kilbirnie.	Pour donner accès aux nouveaux terrains à aménager dans Nepean-Sud.	Travaux achevés
Prolongement de l'avenue Robert-Grant (entre la promenade Palladium et le chemin Hazeldean)	Nouvelle route à deux voies entre la promenade Palladium et le chemin Hazeldean.	Pour assurer l'accès et la capacité en prévision des projets d'aménagement dans Stittsville.	Travaux achevés
Élargissement de la promenade Prince of Wales (entre la rue Deakin et le croissant Amberwood)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies à partir de ~200 m au sud de la rue Deakin jusqu'au croissant Amberwood.	Pour corriger les lacunes de capacité dans le couloir de la promenade Prince of Wales.	Travaux achevés
Élargissement du boulevard Brian Coburn (entre le chemin Navan et le chemin Mer-Bleue)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Navan et le chemin Mer-Bleue.	Pour corriger les problèmes de congestion et les contraintes de capacité à l'intention des résidents de Chapel Hill.	Travaux achevés
Prolongement du chemin Earl Armstrong (entre la station Bowesville et la rue Bank)	Route à deux voies nouvelle et modernisée entre la station Bowesville et la rue Bank.	Aménagement de la capacité et de la connectivité dans le cadre de la croissance de Riverside-Sud et de Findlay Creek, pour permettre d'achever le réseau routier, d'assurer la livraison des biens, d'améliorer l'accès aux projets d'aménagement et de décongestionner le chemin Albion. Projet recommandé pour la première phase de la mise en œuvre.	Travaux achevés; compte rendu obligatoire



Tableau B2 : Réseau routier prioritaire

Nom du projet et limites	Description des projets	Justification du projet	Statut de l'EE
Nouveau tracé du chemin Greenbank (entre la promenade Kilbirnie et le chemin Barnsdale)	Nouvelle route (à deux voies) entre la promenade Kilbirnie et le chemin Barnsdale.	Pour donner accès aux nouveaux terrains à aménager dans Nepean-Sud.	Travaux achevés; compte rendu obligatoire
Élargissement de la promenade de l'Aéroport (entre le chemin Brookfield et le chemin Hunt Club)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies de circulation entre le chemin Brookfield et le chemin Hunt Club.	Correction d'une importante lacune de capacité pour l'achalandage nord-sud empruntant la promenade Riverside, la promenade de l'Aéroport et la rue Bank et amélioration de l'accès à l'Aéroport international Macdonald-Cartier. Ce projet est nécessaire même si la Ligne 2 de l'O-Train permet d'assurer une croissance importante dans Riverside-Sud et Findlay Creek.	Travaux achevés
Nouvelle route pour servir le projet d'aménagement non loin de la station Hurdman	Nouvelle route à deux voies dans le secteur du chemin Hurdman.	Projet nécessaire pour permettre de réaliser les nouveaux travaux d'aménagement dans le secteur du chemin Hurdman.	Travaux non lancés
Phase 1 : Projets d'urbanisation			
Urbanisation du chemin Richmond (entre la promenade Bayshore et le chemin Pinecrest)	Mettre en œuvre de nouveaux trottoirs et de nouvelles voies cyclables de part et d'autre.	Aménagement de la connectivité et de la capacité multimodale pour le développement dans le carrefour et dans le couloir de rues principales voisin et aménagement de l'accès à la station Bayshore de l'O-Train; ce projet remplace un projet d'élargissement de la chaussée qui était déjà planifié.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.
Urbanisation du chemin Fernbank (entre la promenade West Ridge et le chemin Shea)	Mettre en œuvre de nouvelles infrastructures de transport actif de part et d'autre et améliorer la liaison avec le sentier existant du côté sud du chemin Fernbank (entre la rue Stittsville Main et la promenade Hartsmere Drive).	Pour assurer la connectivité et l'accès en prévision des projets d'aménagement dans Stittsville; ce projet remplace un projet d'élargissement de la chaussée qui était déjà planifié.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.



Tableau B2 : Réseau routier prioritaire

Nom du projet et limites	Description des projets	Justification du projet	Statut de l'EE
Urbanisation du chemin River (entre le chemin Earl Armstrong et l'avenue Solarium)	Mettre en œuvre les infrastructures de transport actif et une nouvelle banquette du côté est pour les aménagements résidentiels voisins, ainsi que les infrastructures de transport actif et un nouveau fossé du côté ouest pour tenir compte des caractéristiques rurales du secteur voisin de la rivière Rideau.	Pour assurer la connectivité et l'accès pour le développement de Riverside-Sud.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.
Urbanisation de la rue Manotick Main (entre l'avenue Eastman et la promenade Kelly Marie [N])	Mettre en œuvre des infrastructures de transport actif pour promouvoir l'aménagement foncier résidentiel des alentours à l'approche du village de Manotick, en tenant compte des caractéristiques du paysage naturel non loin de la rivière Rideau.	Pour assurer la connectivité et l'accès en prévision des projets d'aménagement dans le village of Manotick.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.
Urbanisation du chemin Shea (entre la rue Abbott et la périphérie nord de la collectivité projetés de Stittsville-Sud (quartier W-4))	Mettre en œuvre de nouveaux trottoirs et de nouvelles voies cyclables de part et d'autre afin d'améliorer la sécurité et la connectivité avec les prochains complexes d'habitation de la collectivité de Fernbank.	Pour assurer la connectivité et l'accès en prévision des projets d'aménagement dans Stittsville dont les terrains consacrés à l'expansion du quartier W-4.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.
Urbanisation de la promenade Longfields (entre le chemin Cambrian et la promenade Prince of Wales)	Mettre en œuvre de nouvelles infrastructures piétonnables et cyclables de part et d'autre et veiller à les intégrer dans les infrastructures existantes au nord du chemin Cambrian.	Pour assurer la connectivité et l'accès en prévision des projets d'aménagement dans Barrhaven; ce projet remplace un projet d'élargissement de la chaussée qui était déjà planifié.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.
Urbanisation du chemin Maple Grove (à l'est du chemin Huntmar jusqu'à la promenade Terry-Fox)	Mettre en œuvre de nouveaux trottoirs, de nouvelles voies cyclables et de nouvelles banquettes de part et d'autre.	Pour assurer la connectivité et l'accès en prévision des projets d'aménagement dans Stittsville; pour permettre d'aménager d'autres complexes d'habitation selon les modalités exposées dans le Plan d'avant-projet de Kanata-Ouest. Ce projet remplace un projet d'élargissement de la chaussée qui était déjà planifié.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.



Tableau B2 : Réseau routier prioritaire

Nom du projet et limites	Description des projets	Justification du projet	Statut de l'EE
Urbanisation du chemin Tenth Line (entre la promenade Harvest Valley et la collectivité E-1 projetée)	Prévoir de nouvelles infrastructures piétonnables et cyclables de part et d'autre et assurer la liaison avec les infrastructures existantes afin d'améliorer la sécurité et l'accessibilité.	Pour assurer la connectivité et l'accès en prévision des projets d'aménagement dans Orléans-Sud, dont les terrains à consacrer à l'expansion de la collectivité E-1. Ce projet remplace un projet d'élargissement de la chaussée qui était déjà planifié.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.
Urbanisation du chemin Eagleson (entre la promenade Cope/Cadence Gate et le chemin Hope Side)	Mettre en œuvre les sentiers polyvalents nouveaux ou améliorer les trottoirs et les voies cyclables existants de part et d'autre du chemin afin d'améliorer la sécurité et l'accessibilité.	Pour assurer la connectivité et l'accès en prévision des projets d'aménagement dans Kanata-Sud; ce projet remplace un projet d'élargissement de la chaussée qui était déjà planifié.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.
Urbanisation du chemin Borrisokane (entre la promenade Strandherd et le chemin Cambrian)	Mettre en œuvre de nouvelles infrastructures de transport actif de part et d'autre et assurer la liaison avec le trottoir et les voies cyclables existants à l'intersection récemment réfectionnée de la promenade Strandherd et du chemin Borrisokane.	Pour assurer la connectivité et l'accès en prévision des projets d'aménagement dans le quartier de Half Moon Bay. Prévoir des infrastructures de transport actif pour les complexes d'aménagement résidentiels et polyvalents proposés dans ce couloir.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.
Urbanisation du chemin Rockdale (entre le chemin Buckland et le chemin Devine)	Mettre en œuvre de nouvelles infrastructures de transport actif dans le centre de la collectivité de Vars.	Pour assurer la connectivité et l'accès dans le village de Vars; préserver la piétonnabilité parce que le nombre de véhicules augmente à cause de la croissance.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.
Phase 1 : Projets d'amélioration des rues principales			
Améliorations à apporter à la rue Stittsville Main (entre le chemin Hazeldean et la voie Bobcat)	Mettre en œuvre les recommandations du Plan du domaine public de la rue Stittsville Main. Construire de nouveaux trottoirs et de nouvelles voies cyclables dans ce couloir dans les cas où ces travaux sont viables.	Pour promouvoir la densification en encourageant le transport durable, en améliorant l'espace public et en revitalisant le secteur.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.



Tableau B2 : Réseau routier prioritaire

Nom du projet et limites	Description des projets	Justification du projet	Statut de l'EE
Améliorations à apporter au boulevard St-Joseph (entre le boulevard Jeanne-d'Arc et le boulevard Belcourt)	Mettre en œuvre les recommandations du Plan secondaire du couloir d'Orléans. Aménager de nouveaux trottoirs et de nouvelles voies cyclables afin d'améliorer la sécurité et l'accessibilité.	Pour favoriser la densification en encourageant le transport durable, en améliorant l'espace public et en revitalisant le secteur.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.
Améliorations à apporter à l'avenue Beechwood (entre la promenade Vanier et le chemin Juliana)	Prévoir des infrastructures cyclables et piétonnables continues et moderniser l'ensemble existant d'infrastructures sur route et hors route, notamment en revoyant la nécessité de modérer la circulation.	Pour favoriser la densification dans ce couloir de rues principales en encourageant le transport durable, en améliorant le domaine public et en rehaussant la sécurité et l'accessibilité.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.
Améliorations à apporter à l'avenue Bronson (entre la rue Plymouth/l'avenue Imperial et l'avenue Findlay)	Projet de réfection routière intégré répondant aux critères des améliorations à apporter aux rues principales. Travaux de conception et de mise en œuvre menés par la Gestion des actifs de la Ville.	Pour favoriser la densification et promouvoir le transport durable dans ce couloir de rues principales, dans un secteur prioritaire de conception.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.
Améliorations à apporter à la rue Bank (entre l'avenue Collins et l'avenue Ledbury)	Projet de réfection routière intégré répondant aux critères des améliorations à apporter aux rues principales. Travaux de conception et de mise en œuvre menés par la Gestion des actifs de la Ville.	Pour favoriser la densification et promouvoir le transport durable dans ce couloir de rues principales, dans un secteur prioritaire de conception.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.
Améliorations à apporter au chemin Merivale (entre l'avenue Carling et l'avenue Kirkwood)	Projet de réfection routière intégré répondant aux critères des améliorations à apporter aux rues principales. Travaux de conception et de mise en œuvre menés par la Gestion des actifs de la Ville.	Pour favoriser la densification et promouvoir le transport durable dans ce couloir de rues principales, dans un secteur prioritaire de conception.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.
Améliorations à apporter à l'avenue Woodroffe (entre le rang Saville et l'avenue Byron)	Projet de réfection routière intégré répondant aux critères des améliorations à apporter aux rues principales. Travaux de conception et de mise en œuvre menés par la Gestion des actifs de la Ville.	Pour favoriser la densification et promouvoir le transport durable dans ce couloir de rues principales, dans un secteur prioritaire de conception.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.



Tableau B2 : Réseau routier prioritaire

Nom du projet et limites	Description des projets	Justification du projet	Statut de l'EE
Améliorations à apporter à la rue Booth (entre l'avenue Gladstone et la rue Orangeville)	Projet de réfection routière intégré répondant aux critères des améliorations à apporter aux rues principales. Travaux de conception et de mise en œuvre menés par la Gestion des actifs de la Ville.	Pour favoriser la densification et promouvoir le transport durable dans ce couloir de rues principales, dans un secteur prioritaire de conception.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.
Phase 2 : Projets d'aménagement de la capacité routière			
Élargissement de la promenade Prince of Wales (entre le chemin Merivale et la promenade Barnstone)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Merivale et le chemin Barnstone.	Pour corriger les lacunes de capacité dans le couloir de la promenade Prince of Wales.	Travaux achevés
Élargissement du chemin Navan (entre le chemin Renaud et la rocade de Blackburn Hamlet)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Renaud et la rocade de Blackburn Hamlet existants.	Pour corriger les contraintes de capacité sur le chemin Navan entre le chemin Renaud existant d'une part et, d'autre part, le boulevard Brian Coburn et la rocade de Blackburn Hamlet existants.	Travaux non lancés
Élargissement de la promenade Prince of Wales (entre le chemin Colonnade et le chemin Hunt Club)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Colonnade et le chemin Hunt Club Ouest. Ce projet consiste aussi à ajouter des voies auxiliaires à l'intersection de l'avenue Fisher et à imposer des restrictions dans l'accès entre le chemin Colonnade et l'avenue Fisher.	Pour corriger les lacunes de capacité dans le couloir de la promenade Prince of Wales.	Travaux achevés
Élargissement du chemin March (entre le chemin Maxwell Bridge et l'avenue Buckbean)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Maxwell Bridge et l'avenue Buckbean.	Pour augmenter la capacité de déplacements automobiles à destination des secteurs de croissance dans Kanata-Nord.	Travaux en cours
Élargissement du chemin Old Montreal (entre le chemin Trim et l'avenue Famille-Laporte)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Trim et l'avenue Famille-Laporte.	Pour assurer la capacité dans les secteurs à aménager de la promenade Cardinal Creek à l'est du chemin Trim.	Travaux non lancés


Tableau B2 : Réseau routier prioritaire

Nom du projet et limites	Description des projets	Justification du projet	Statut de l'EE
Élargissement de la rue Bank (entre le chemin Blais et le prolongement du chemin Earl Armstrong)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Blais et le prolongement du chemin Earl Armstrong.	Pour assurer la capacité de croissance dans Findlay Creek et dans Greely.	Travaux achevés; compte rendu obligatoire
Élargissement du chemin Earl Armstrong (entre le chemin Limebank et le chemin Bowesville)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Limebank et le chemin Bowesville.	Pour assurer la capacité de croissance dans Riverside-Sud.	Travaux achevés
Connectivité dans le sens est dans le secteur Innes-Walkley	Nouvelle route à deux voies entre le chemin Innes et le chemin Walkley.	Pour contourner le tronçon congestionné du chemin Innes et pour assurer la liaison directe entre le boulevard Orléans d'une part et, d'autre part, le chemin Walkley et le chemin Hunt Club. Il faut revoir le tracé et les points de raccordement du projet, ainsi que son intégration avec le prolongement du boulevard Brian Coburn. La réalisation de ce projet dépend des autres travaux de planification et de l'examen de la connectivité du réseau.	Travaux achevés; compte rendu obligatoire
Élargissement de la promenade Huntmar (entre le chemin Maple Grove et la promenade Campeau)	Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Maple Grove et la promenade Campeau.	Ce projet est nécessaire pour étayer la croissance et la densification planifiées. Le gouvernement de l'Ontario devrait financer l'élargissement de l'autoroute 417.	Travaux achevés
Phase 2 : Projets d'urbanisation			
Urbanisation de la promenade Prince of Wales (entre la promenade Meadowlands et le chemin Colonnade)	Mettre en œuvre de nouveaux trottoirs et de nouvelles voies cyclables de part et d'autre.	Pour assurer la connectivité et la capacité multimodale dans le sens nord-sud.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.



Tableau B2 : Réseau routier prioritaire

Nom du projet et limites	Description des projets	Justification du projet	Statut de l'EE
Urbanisation du chemin Hazeldean (à l'ouest du chemin Carp pour assurer la liaison avec la collectivité projetée de Stittsville-Nord [quartier W-2])	Aménager de nouvelles infrastructures piétonnables et cyclables du côté sud et moderniser les infrastructures de transport actif du côté nord.	Pour assurer la connectivité et l'accès en prévision des projets d'aménagement dans Stittsville-Nord, dont les terrains à consacrer à l'expansion du quartier W-2.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.
Urbanisation de la rue Bank (entre la promenade Meadow et l'avenue Evening Shadow)	Mettre en œuvre de nouvelles infrastructures de transport actif de part et d'autre.	Pour assurer la connectivité et l'accès dans le village de Greely; pour permettre de réaménager le centre du village de Greely en plein essor selon les modalités exposées dans le Plan de conception communautaire du village de Greely.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.
Urbanisation du chemin Fallowfield (entre le chemin Greenbank et la promenade Strandherd)	Mettre en œuvre de nouvelles infrastructures de transport actif probablement sous la forme d'un nouveau sentier polyvalent du côté sud.	Pour assurer la connectivité et l'accès en prévision des projets d'aménagement dans Barrhaven; ce projet remplace un projet d'élargissement de la chaussée qui était déjà planifié.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.
Urbanisation du chemin Munster (entre le chemin Butterfield et la promenade Dogwood)	Mettre en œuvre de nouvelles infrastructures de transport actif dans le centre du village de Munster.	Pour assurer la connectivité et l'accès dans le village de Munster; pour préserver la piétonnabilité parce que le nombre de véhicules augmente à cause de la croissance.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.
Urbanisation du chemin Blair (entre le chemin de Montréal et le sentier de la Rivière-des-Outaouais)	Mettre en œuvre de nouvelles infrastructures de transport actif, probablement sous la forme d'un nouveau sentier polyvalent.	Pour assurer la connectivité et l'accès à l'emploi, afin de permettre d'aménager le campus du Conseil national de recherches Canada.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.
Urbanisation de la promenade Prince of Wales (entre le chemin Merivale et le croissant Amberwood)	Mettre en œuvre un nouveau sentier polyvalent dans son site ultime si on finit par élargir cette route pour y aménager quatre voies.	Pour assurer la connectivité et la capacité multimodale nord-sud; ce projet devrait être réalisé de concert avec l'élargissement de la promenade Prince of Wales entre la promenade Barnstone et le chemin Merivale.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.

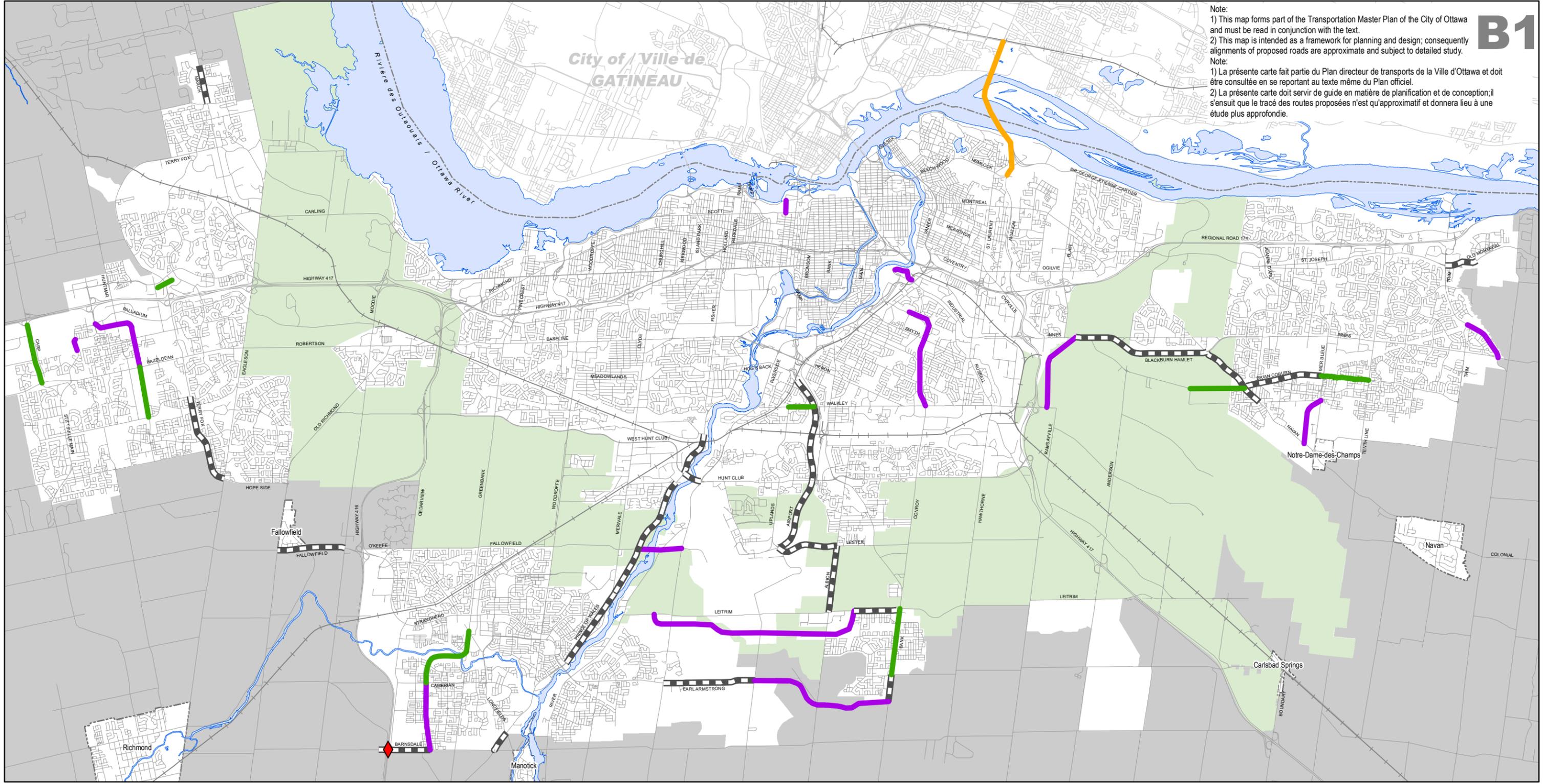


Tableau B2 : Réseau routier prioritaire

Nom du projet et limites	Description des projets	Justification du projet	Statut de l'EE
Phase 2 : Projets d'amélioration des rues principales			
Améliorations à apporter à l'avenue Carling (entre le chemin Pinecrest et l'avenue Connaught)	Mettre en œuvre de nouvelles voies cyclables et moderniser les trottoirs existants. Les intégrer avec les ouvrages planifiés à la station Lincoln Fields toute proche.	Pour assurer la connectivité et la capacité multimodale pour les travaux d'aménagement à réaliser dans le secteur du Plan secondaire, de même que pour permettre d'avoir accès à la station Lincoln Fields de l'O-Train.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.
Améliorations à apporter à l'avenue King Edward (entre la rue Cathcart et la rue Rideau)	Valoriser les infrastructures de transport actif et le domaine public. Les détails de la conception et le calendrier de la mise en œuvre seront déterminés de concert avec les travaux qui se dérouleront dans la nouvelle liaison interprovinciale planifiée entre la promenade de l'Aviation à Ottawa et la montée Paiement à Gatineau.	Pour assurer la densification et le transport durable dans ce couloir de rues principales dans un secteur prioritaire de conception.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.
Améliorations à apporter à la promenade Strandherd (entre le chemin Greenbank et la promenade Longfields)	Améliorer la sécurité et le confort des cyclistes sur la promenade Strandherd en remplaçant les voies cyclables sur rue existantes par des pistes cyclables surélevées.	Pour favoriser la croissance, la densification et le transport durable dans Barrhaven.	On ne s'attend pas à ce que ce projet soit nécessaire.

Note:
 1) This map forms part of the Transportation Master Plan of the City of Ottawa and must be read in conjunction with the text.
 2) This map is intended as a framework for planning and design; consequently alignments of proposed roads are approximate and subject to detailed study.

Note:
 1) La présente carte fait partie du Plan directeur de transports de la Ville d'Ottawa et doit être consultée en se reportant au texte même du Plan officiel.
 2) La présente carte doit servir de guide en matière de planification et de conception; il s'ensuit que le tracé des routes proposées n'est qu'approximatif et donnera lieu à une étude plus approfondie.



- Road Widening / Élargissement de routes
- New Road / Nouvelles routes
- Committed Projects / Projets engagés
- New Interchange (delivered by others) / Nouvel échangeur (réalisé par des tiers)
- Future Bridge in the East (Government of Canada) (delivered by others) / Futur pont dans l'Est (gouvernement du Canada) (réalisé par des tiers)
- Village Boundary / Limite du village
- Greenbelt / Ceinture de verdure

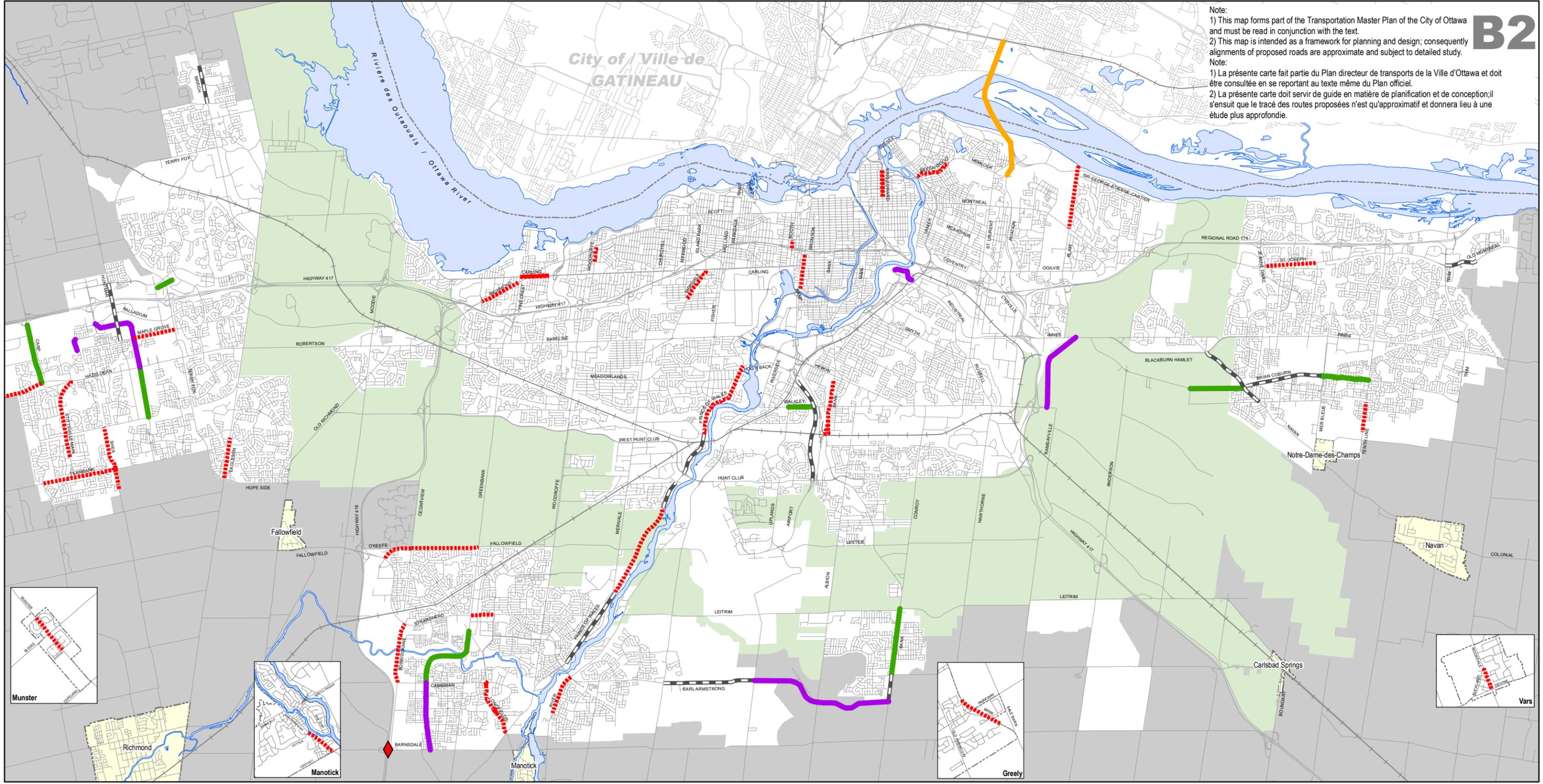
TRANSPORTATION MASTER PLAN - Map B1
ROAD NETWORK - NEEDS-BASED

PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS - Carte B1
RÉSEAU ROUTIER - D'APRÈS LES BESOINS



Note:
 1) This map forms part of the Transportation Master Plan of the City of Ottawa and must be read in conjunction with the text.
 2) This map is intended as a framework for planning and design; consequently alignments of proposed roads are approximate and subject to detailed study.

Note:
 1) La présente carte fait partie du Plan directeur de transports de la Ville d'Ottawa et doit être consultée en se reportant au texte même du Plan officiel.
 2) La présente carte doit servir de guide en matière de planification et de conception; il s'ensuit que le tracé des routes proposées n'est qu'approximatif et donnera lieu à une étude plus approfondie.



TRANSPORTATION MASTER PLAN - Map B2
ROAD NETWORK - PRIORITY

PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS - Carte B2
RÉSEAU ROUTIER - PRIORITAIRE

- Road Widening / Élargissement de routes
- New Road / Nouvelles routes
- Committed Projects / Projets engagés
- Road Urbanization and Mainstreet Improvements / Urbanisation de la voirie et améliorations à apporter aux rues principales
- New Interchange (delivered by others) / Nouvel échangeur (réalisé par des tiers)
- Future Bridge in the East (Government of Canada) (delivered by others) / Futur pont dans l'Est (gouvernement du Canada) (réalisé par des tiers)
- Village Boundary / Limite du village
- Greenbelt / Ceinture de verdure



Annexe C:

Projets de transport actif





Annexe C – Projets de transport actif

Tableau C1 : Projets piétonnables et établissement des priorités

Tableau C2 : Projets cyclables et établissement des priorités

Carte C1 : Projets piétonnables et établissement des priorités

Carte C2 : Projets cyclables et établissement des priorités


Tableau C1 : Projets piétonnables et établissement des priorités

Nom du projet	Description	Quartier	Type de Projet	Priorisation
Trott. de l'av. Benjamin, du ch. Iroquois et du boul. Parkhurst	Trott. le long de l'av. Benjamin entre l'av. Fairlawn et l'av. Hare. Trott. le long du ch. Iroquois entre le boul. Strathmore et l'av. Carling. Trott. le long du boul. Parkhurst entre l'av. Benjamin et le boul. Strathmore	7	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de la rue Doheny	Trott. le long de la rue Doheny entre l'av. Boyd et l'av. Clyde N	7	Projets d'infrastructure	Première phase
Trott. du ch. Lincoln Heights	Trott. le long du ch. Lincoln Heights entre la rue Regina et le SP	7	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de la prom. Moodie	Trott. le long du côté est de la prom. Moodie entre l'école Crystal Bay et le ch. Southern Ring	7	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de l'av. Neepawa et du ch. Iroquois	Trott. le long du ch. Iroquois entre la rue Haymarket et l'av. Neepawa. Trott. le long de l'av. Neepawa entre le ch. Iroquois et l'av. Lockhart	7	Projets d'infrastructure	Première phase
Trott. de Terrasse Queensway Nord	Trott. le long de la rue Clarendia entre Alpine et Pinewood, dont la liaison avec le parc Frank Ryan. Trott. entre le SP Pinewood et Harwood et à la sortie de Pinecrest. Trott. et sentier le long de Stuart Kettles entre Maplewood et Alpine.	7	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de la rue Scrivens	Trott. le long de la rue Scrivens entre l'av. Carling et le sentier riverain	7	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de l'av. Westdale	Trott. le long de l'av. Westdale entre le ch. Corkstown et le sentier du parc Lakeview	7	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Connectivité de Woodpark	Trott. le long de l'av. Edgeworth entre l'av. Carling et le ch. Richmond. Trott. le long de l'av. Lawn entre l'av. Edgeworth et l'av. Ancaster. Trott. le long de l'av. Woodlawn entre l'av. Byron et l'av. Carling	7	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Sentier du parc Ainsley	Sentier traversant le parc Ainsley entre la prom. Ainsley et le ch. Baseline.	8	Projets d'infrastructure	Première phase
Trott. de la prom. Albany	Trott. le long de la prom. Albany entre la prom. Navaho et l'av. Emerald	8	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de City View	Trott. av. Withrow entre la place St. Helen's et la prom. Meadowlands. Trott. prom. Parkglen entre Woodroffe et Withrow. Trott. place St. Helen's entre Withrow et Rossland et le long de Rossland entre la place St. Helen's et le ch. Merivale.	8	Projets d'infrastructure	Première phase


Tableau C1 : Projets piétonnables et établissement des priorités

Nom du projet	Description	Quartier	Type de Projet	Priorisation
Trott. de la rue Fieldrow, de l'av. Sullivan et de la ruelle Brook	Trott. le long de la rue Fieldrow entre la prom. Viewmount et la prom. Aldercrest. Trott. le long de l'av. Sullivan entre la prom. Meadowlands et la rue Norice. Trott. sur la ruelle Brook entre la prom. Meadowlands et le boul. Oakridge	8	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de la prom. Nanaimo	Trott. le long de la prom. Nanaimo entre le parc Nanaimo et le ch. Richmond	8	Projets d'infrastructure	Première phase
Trott. du ch. Robertson	Trottoir le long du chemin Robertson, entre le chemin Fitzgerald et le chemin Westcliffe	8	Projets d'infrastructure	Première phase
Trott. de la prom. Southwood	Trottoir le long de la promenade Southwood, entre le chemin Baseline et la rue Iris.	8	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. du ch. Stanton	Trott. le long du ch. Stanton entre l'av. Thorson et le ch. McWatters	8	Projets d'études de Faisabilité	Première phase
Trott. de la prom. Auriga et de la prom. Antares	Trott. le long de la prom. Auriga et de la prom. Antares entre le ch. West Hunt Club et la rue Deakin	9	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Passage piétonnier du ch. Banner	Étude de la viabilité d'un passage du ch. Banner à la hauteur de l'av. Nancy	9	Projets d'infrastructure	Première phase
Trott. de la côte Beaver	Trott. le long de la côte Beaver entre la prom. Meadowlands et la ruelle Eagle	9	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Passage piétonnier du ch. Colonnade	Étude de la viabilité de passages piétonniers du ch. Colonnade non loin du parc Nepean Pond et du 38, ch. Colonnade	9	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de la prom. Eleanor, de la voie Wallford et de l'av. Trillium	Trott. le long de la prom. Eleanor entre le boul. Farlene et la place Greencrest. Trott. le long de la voie Wallford entre la prom. Higwood et l'av. Trillium. Trott. le long de l'av. Trillium entre la voie Wallford et la côte Beaver.	9	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de l'av. Elvaston et de la prom. Craig Henry	Trott. le long de l'av. Elvaston entre la rue Conover et la prom. Craig Henry. Trott. sur la prom. Craig Henry entre Chartwell et la borne de 48 m à l'ouest	9	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de la rue Normandy	Trott. le long de la rue Normandy entre le ch. Falaise et l'av. Inverness	9	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure


Tableau C1 : Projets piétonnables et établissement des priorités

Nom du projet	Description	Quartier	Type de Projet	Priorisation
Améliorations piétonnières du croiss. Pineglen	Trott. ch. Merivale entre Pineglen et MacFarlane et étude de viabilité d'un passage piétonnier sur le chemin Merivale à la hauteur du chemin Brookdale. Trott. Amberwood entre Merivale et Broad Oaks. Sentier entre Amberwood et Pineglen.	9	Projets d'infrastructure	Première phase
Trott. de la rue Zena, de la prom. Sunnycrest et de l'av. Barlyn	Trott. le long de la rue Zena entre le ch. Baseline et la prom. Sunnycrest. Trott. le long de la prom. Sunnycrest entre la rue Zena et l'av. Barlyn. Trott. le long de l'av. Barlyn entre la prom. Sunnycrest et l'av. Hilliard.	9	Projets d'infrastructure	Première phase
Trott. de Blossom Park	Trott. le long de la rue Bank entre Sieveright et Athans. Trott. le long de l'av. Athans entre Bank et Sixth. Trott. le long de la rue Sixth entre Athans et Queensdale. Trott. le long de l'av. Rosebella entre Bank et Sixth.	10	Projets d'infrastructure	Première phase
Améliorations piétonnières de l'av. Greenboro	Trott. entre la route Albion S entre le ch. Johnston et le ch. Pebble. Trott. le long du ch. Albion entre le ch. Hunt Club et la rue Bank. Examen de la viabilité d'un passage piétonnier sur le croiss. Tapiola à l'est du ch. privé White Clover	10	Projets d'infrastructure	Première phase
SP entre le ch. Johnston et le croiss. Swansea	SP entre le ch. Johnston et le croiss. Swansea	10	Projets d'infrastructure	Première phase
Passage de la rue St. Bernard	Passage piétonnier de la rue St. Bernard devant l'école St. Bernard et rénovation des trottoirs ou du sentier pour la liaison avec le passage piétonnier	10	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Passages piétonniers du ch. Walkley	Étude de la viabilité des passages piétonniers du ch. Walkley à l'angle du ch. Heron et de l'école secondaire Canterbury	10 / 18	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de la rue Wyldewood	Trott. le long de la rue Wyldewood entre le ch. Albion et le sentier au 2717, rue Wyldewood	10	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de l'av. Coldrey	Trott. le long de l'av. Coldrey entre l'av. Kirkwood et l'av. Laperrière	16	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure


Tableau C1 : Projets piétonnables et établissement des priorités

Nom du projet	Description	Quartier	Type de Projet	Priorisation
Trott. du parc Meadowvale	Trottoir le long de Chevrier entre Summerville et Hollington. Trottoir le long de Emperor entre Fisher et Bakervale. Sentier entre l'angle de Kingston et de Hollington et le sentier de la Ferme expérimentale. Sentier entre l'angle de Kingston et de Silver et le sentier de la Ferme expérimentale. Sentiers près de l'angle de Carling et de Parkdale, et près de l'angle de Fisher et de Shillington, jusqu'à la Ferme expérimentale.	16	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de l'av. Morisset	Trott. le long de l'av. Morisset entre l'av. Caldwell et le 1455, av. Morisset	16	Projets d'études de Faisabilité	Phase ultérieure
Trott. du boul. Morley et de la rue Sandford	Trott. le long du boul. Morley entre le ch. Baseline et l'av. Sandford et entre l'av. Lexington et l'av. Dynes. Trott. le long de l'av. Sandford entre le boul. Morley et la prom. Prince-de-Galles.	16	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de l'av. Notting Hill	Trottoir le long de l'avenue Notting Hill, entre la rue Bank et l'avenue Jasper	16	Projets d'infrastructure	Première phase
Infrastructures piétonnières de la prom. Provost	Étude de la viabilité des infrastructures piétonnières le long de la prom. Provost entre le ch. McCarthy et la prom. Thorndale.	16	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de la rue Trent	Trottoir le long de la rue Trent entre l'av Fisher et la rue Chevrier.	16	Projets d'infrastructure	Première phase
Infrastructures piétonnières de la prom. Echo	Étude de la viabilité des infrastructures piétonnières le long de la prom. Echo entre la rue Bank et la prom. du Colonel By et d'un passage et d'un passage sur la prom. du Colonel By	17	Projets d'infrastructure	Première phase
Trott. de l'av. Evelyn	Trott. le long de l'av. Evelyn entre la rue Chestnut et la rue Brunswick	17	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. du parc Heron	Trott. rue Clover entre Aldea et Brookfield E. Trott. av. Aleda entre Clover et Gilles. Trott. rue Gilles entre Heron et Apolydor. Trott. av. Apolydor entre Gilles et Lasalle. Trott. rue Lasalle entre Aldea et Apolydor.	17	Projets d'études de Faisabilité	Première phase
Trott. de la prom. Traverse	Trott. le long de la prom. Traverse entre le ch. Brookfield E et le parc Kaladar	17	Projets d'études de Faisabilité	Phase ultérieure
Promenade Reine-Élizabeth, entrée du parc Lansdowne	Amélioration de la voirie sur la promenade Reine-Élizabeth, à la hauteur de la voie Patricia, afin que les piétons et cyclistes puissent plus facilement traverser la route pour accéder au parc Lansdowne.	17	Projets d'infrastructure	Première phase


Tableau C1 : Projets piétonnables et établissement des priorités

Nom du projet	Description	Quartier	Type de Projet	Priorisation
Trott. du ch. Belfast	Trott. du côté est du ch. Belfast entre Pepsi Co et l'O-Train et le long du ch. Belfast en face du 925, ch. Belfast jusqu'aux trottoirs existants.	18	Projets d'études de Faisabilité	Première phase
Trott. de l'av. Billings	Trott. le long de l'av. Billings entre la ruelle Lynda et l'av. Highridge	18	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de la prom. Blossom	Trott. le long de la prom. Blossom entre l'av. Kilborn et l'av. Begonia jusqu'au sentier du parc Applewood	18	Projets d'études de Faisabilité	Première phase
Trott. de l'av. Dakota	Trottoir le long de l'avenue Dakota, entre la promenade Halifax et l'avenue Foley	18	Projets d'infrastructure	Première phase
Sentier du parc Dale	Sentier entre le parc Dale et le pont ferroviaire traversant la prom. Riverside.	18	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de la prom. Delmar et de la prom. Playfair	Trott. le long de la prom. Delmar entre la rue Kilborn et le croiss. Thistle. Trott. le long de la prom. Playfair entre la prom. Delmar et l'av. Beattie.	18	Projets d'infrastructure	Première phase – achevée
Trott. du boul. Evans	Trott. le long du boul. Evans entre le ch. Heron et l'av. Willowdale	18	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. du parc Hawthorne	Trott. le long de l'av. Tupper entre le ch. Russell et la rue Joliffe et liaison du sentier menant à l'école St Luke's. Trott. le long de la rue Joliffe et de la rue Melfort entre le boul. Tawney et le ch. Walkley.	18	Projets d'infrastructure	Première phase
Infrastructures piétonnières du ch. Heron	Étude de la viabilité des infrastructures piétonnières le long du côté sud du ch. Heron entre le ch. Walkley et le trottoir existant	18	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Améliorations piétonnières du parc Sheffield Glen	Sentier entre le ch. Russell et le sentier existant du parc Sheffield Glen. Examen de la viabilité d'un passage sur le croiss. Southvale à la hauteur du parc Sheffield Glen	18	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. du ch. Tawney	Trott. le long du ch. Tawney entre le boul. St. Laurent et le croiss. Dwight	18	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de la prom. Penfield	Trott. ou sentier le long de la prom. Penfield entre le croiss. Banting et la ruelle Petrie	4	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. et sentier du ch. Constance Bay	Étude de la viabilité d'un trottoir le long du chemin Constance Bay, entre le chemin Allbirch et la promenade Bayview	5	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure


Tableau C1 : Projets piétonnables et établissement des priorités

Nom du projet	Description	Quartier	Type de Projet	Priorisation
Trott. de la prom. Donald B. Munro	Trott. le long de la prom. Donald B. Munro entre le ch. de fer et le 518, prom. Donald B. Monro	5	Projets d'infrastructure	Première phase
Trott. de l'av. Juanita	Trottoir le long de l'avenue Juanita, entre le chemin Carp et la promenade Langstaff	5	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de la prom. Langstaff	Trott. le long de la prom. Langstaff entre l'av. Juanita club de curling Huntley	5	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de la rue Hobin	Trott. le long de la rue Hobin entre le ch. Carp et le parc Crossing Bridge	6	Projets d'infrastructure	Première phase
SP de la rue Johnwoods	SP de la rue Johnwoods entre la rue Alon et l'av. Rosehill	6	Projets d'études de Faisabilité	Première phase
Trott. de la prom. West Ridge	Trott. le long de la prom. West Ridge entre la prom. Sable Run et le parc West Ridge « B »	6	Projets d'infrastructure	Première phase
Améliorations piétonnières de Glen Cairn	Nouveau trottoir sur le ch. Old Colony entre la prom. Rothesay et le ch. Courtney. Nouveau SP sur le ch. Castlefrank entre le sentier Dog Bone Park et la prom. Glamorgan	23	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Améliorations piétonnières du ch. Maple Grove	Trott. ou sentier le long du ch. Maple Grove entre la prom. Terry-Fox et le Sensplex de Bell	23	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Passage piétonnier du ch. Jockvale	Étude de la viabilité du passage piétonnier du chemin Jockvale, à 170 m environ à l'ouest du passage à niveau de VIA Rail	3	Projets d'infrastructure	Première phase
SP de la voie Kinetic	SP entre la voie Kinetic et le ch. Cedarview	3	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Sentier entre la rue Cuddy et la place MacTavish	Sentier entre la rue Cuddy et la place MacTavish traversant le sentier Osgoode Link	20	Projets d'études de Faisabilité	Première phase
Infrastructures piétonnières de la prom. Meadow	Étude de la viabilité des infrastructures piétonnières le long de la prom. Meadow entre le Centre communautaire Greely et le ch. Parkway	20	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de la rue Vance et de la prom. Logan Farm	Trott. le long de la rue Vance entre la rue Osgoode Main et la rue Philip. Trott. le long du côté est de la prom. Logan Farm entre le trottoir existant et le ch. Foodland	20	Projets d'études de Faisabilité	Phase ultérieure
Liaisons piétonnières de la rue Church	Étude de la viabilité d'une liaison piétonnière le long de la rue Church entre la prom. Lenida et Farmstead Ridge	21	Projets d'infrastructure	Première phase


Tableau C1 : Projets piétonnables et établissement des priorités

Nom du projet	Description	Quartier	Type de Projet	Priorisation
Trott. de l'av. Eastman et de la prom. Potter	Trott. le long de l'av. Eastman entre la prom. Rideau Vallet et le trottoir existant. Trott. le long de la prom. Potter jusqu'à la borne de 81 m au sud de l'av. Eastman	21	Projets d'études de Faisabilité	Première phase
Infrastructures piétonnières du ch. Huntley	Étude de la viabilité des infrastructures piétonnières le long du ch. Huntley entre le Centre communautaire Richmond et la prom. Queenston.	21	Projets d'études de Faisabilité	Phase ultérieure
Améliorations piétonnières du ch. Long Island	Trottoir du côté sud du chemin Long Island, entre la rue Bridge et le croissant Riverside, et examen de la viabilité d'un passage piétonnier non loin de Bracken Field	21	Projets d'infrastructure	Première phase – achevée
Trott. du croiss. Eye Bright	Trott. le long du croiss. Eye Bright entre la prom. N Bluff et la voie Royal Fern	22	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. du ch. Meadowlilly	Trott. le long du ch. Meadowlilly entre le croiss. Purple Finch et Cache Bay	22	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Liaison avec le POB de Riverview	Sentier entre le POB de Riverview et l'av. Brian Good à la hauteur de la rue Poplin	22	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. du ch. Celeste	Trott. le long du ch. Celeste entre la prom. Ballantyne et le parc Valin	1	Projets d'études de Faisabilité	Phase ultérieure
Améliorations piétonnières du boul. Jeanne-d'Arc	Mesures isolées (tronçons de trottoir et passages piétonniers) sur le boul. Jeanne-d'Arc N entre le ch. Tenth Line et la prom. Lawnsberry	1	Projets d'études de Faisabilité	Phase ultérieure
Passage piétonnier du ch. Tenth Line	Étude de la viabilité du passage piétonnier du ch. Tenth Line non loin du Complexe récréatif Ray-Friel	1	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Infrastructures piétonnières du ch. Bearbrook	Étude de la viabilité des infrastructures piétonnières le long du ch. Bearbrook entre la prom. Westpark et le terrain de soccer Hornets Nest	2	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Passages du ruisseau Bilberry	Étude de la viabilité du passage piétonnier du ruisseau Bilberry entre le ch. Sugar Creek et le sentier qui conduit à la prom. Bilberry	2	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Passage piétonnier du ch. Boyer et du boul. Orléans	Étude de la viabilité d'un passage piétonnier sur le boul. Orléans à la hauteur du ch. Boyer	2	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. du ch. Hiawatha Park	Trott. du côté est du ch. Hiawatha Park entre la voie Ravine et le sentier polyvalent à l'extrémité sud	2	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure


Tableau C1 : Projets piétonnables et établissement des priorités

Nom du projet	Description	Quartier	Type de Projet	Priorisation
Trott. de la rue Notre-Dame	Trott. du côté sud-ouest de la rue Notre-Dame entre la rue Henri-Lauzon et le boul. St. Joseph	2	Projets d'infrastructure	Première phase
Passage piétonnier du boul. St. Joseph et du ch. Boyer	Étude de la viabilité d'un passage piétonnier du boul. St. Joseph non loin du ch. Boyer	2	Projets d'études de Faisabilité	Phase ultérieure
Passage piétonnier de la prom. Viseneau	Étude de la viabilité d'un passage piétonnier de la prom. Viseneau à la hauteur du parc Cathedral	2	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de Cardinal Heights	Trott. le long de la rue Crownhill entre le ch. Blair et la route Blair. Trott. le long de la rue Mowat entre le ch. Blair et la rue Steel jusqu'à la rue Crownhill. Trott. le long de la rue Elwood entre la rue Seguin et le ch. de Montréal	11	Projets d'études de Faisabilité	Première phase
Trott. de l'av. Casey.	Trott. le long de l'av. Casey entre le ch. Shefford et le ch. Eastvale.	11	Projets d'infrastructure	Première phase
Passage piétonnier du ch. Meadowbrook	Étude de la viabilité du passage piétonnier du chemin Meadowbrook à des points stratégiques	11	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de la rue Michael	Trott. le long de la rue Parisien entre la rue Michael et le trott. existant du côté sud. Trott le long de la rue Michael entre la rue Parisien et la rue Kenaston. Trott. le long de l'av. Labrie entre le parc Marchand et le ch. Cyrville.	11	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Sentier du crois. Barnwell	Sentier entre le croissant Barnwell et le sentier récréatif Prescott-Russell	19	Projets d'infrastructure	Première phase – achevée
Trott. du boul. Brian Coburn E	Trott. le long du boul. Brian Coburn ente le ch. Tenth Line et le sentier du ch. Selene Way	19	Projets d'études de Faisabilité	Phase ultérieure
Trott. de la rue Kipp	Trottoir le long de la rue Braemar, entre le chemin Hemlock et l'avenue Eastbourne	12	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de l'av. St. Anne	Trott. le long de l'av. St. Anne entre la rue St. Denis et la rue Montfort	12	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de la rue Brant	Trottoir le long de la rue Brant entre la rue Donald et 40m au nord de l'avenue Spartan.	12 / 13	Projets d'infrastructure	Première phase


Tableau C1 : Projets piétonnables et établissement des priorités

Nom du projet	Description	Quartier	Type de Projet	Priorisation
Trott. du ch. Buena Vista	Étude de la viabilité d'un trottoir le long du chemin Buena Vista, entre le chemin Springfield et le chemin Lisga	13	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de l'avenue Clarke	Trott. le long de l'av. Clarke entre l'av. Cummings et la rue Claude	13	Projets d'infrastructure	Première phase
Trott. de l'av. Edith et de l'av. Glynn	Trott. le long de l'av. Edith entre la rue Queen Mary et la rue Donald. Trott. le long de l'av. Glynn entre la rue Quill et l'école VINCI.	13	Projets d'infrastructure	Première phase
Trott. de la rue Eve	Trottoir le long de la rue Eve entre la voie René-Doré et la rue Donald.	12 / 13	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Sentier Gil-O-Julien	Sentier entre le parc Gil-O-Julien et le ch. Grant Toole	13	Projets d'études de Faisabilité	Première phase
Trott. de l'av. Hardy et du ch. Gardenvale	Trott. le long de l'av. Hardy entre la rue Bernard et le parc Presland. Trott. le long de la rue Mutual, de la rue Claude et du ch. Gardenvale entre le boul. St. Laurent et l'av. Cummings	13	Projets d'infrastructure	Première phase
Trott. de la terrasse London et du cercle Mart	Trott. le long de la terrasse London entre le parc Alvin Heights et le ch. Alvin. Trott. le long du cercle Mart entre le boul. St. Laurent et le ch. privé Jardin.	13	Projets d'études de Faisabilité	Première phase
Trott. du parc Manor	Trottoir le long du chemin Thornwood, entre le chemin Hemlock et l'avenue Eastbourne. Trottoir le long de la rue Braemar, entre le chemin Hemlock et l'avenue Eastbourne.	13	Projets d'infrastructure	Première phase
Trott. de l'av. Noranda	Trott. le long de l'av. Noranda entre le boul. St. Laurent et l'av. Malartic	13	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de la terrasse Rideau	Trott. le long de la terrasse Rideau entre l'av. Lambton et l'av. Acacia.	13	Projets d'études de Faisabilité	Première phase
Trott. de la rue Metcalfe	Trott. le long de la rue Metcalfe entre l'av. Argyle et la rue McLeod	14	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Passage de la prom. Reine-Élizabeth à la hauteur de l'av. Argyle	Passage de la prom. Reine-Élizabeth à la hauteur de l'av. Argyle	14	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de l'av. Lanark	Trott. de l'av. Lanark entre l'av. Kirchoffer et l'av. Churchill	15	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure


Tableau C1 : Projets piétonnables et établissement des priorités

Nom du projet	Description	Quartier	Type de Projet	Priorisation
Trott. de l'av. Madison	Trott. le long de l'av. Madison entre l'av. Winston et l'av. Churchill N	15	Projets d'infrastructure	Première phase
Trott. de l'av. Mayfair S et de la rue Java	Trott. le long de l'av. Mayfair S entre l'av. Byron et la rue Iona. Trott. le long de la rue Java entre l'av. Mayfair et l'école publique Elmdale	15	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Trott. de l'av. Roosevelt	Trott. le long de l'av. Roosevelt entre l'av. Princeton et l'av. Cole S	15	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Sentier de la rue Slidell	Sentier le long de la rue Slidell entre le sentier de la rivière des Outaouais et le ch. Bayview Station	15	Projets d'infrastructure	Première phase
Trott. de l'av. Tillbury	Trott. le long de l'av. Tillbury enter l'av. Cole S et le parc Tillbury	15 / 7	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure


Tableau C2 : Projets cyclables et établissement des priorités

Nom du projet	Description	Quartier	Type de Projet	Priorisation
Passage souterrain ferroviaire du ch. Carling et de Beachburg	Élargissement de la route sous le couloir ferroviaire Beachburg pour corriger les problèmes de sécurité à ce point de rétrécissement	7	Projets d'infrastructure	Première phase
Av. Fairlawn/av. Woodroffe	Infrastructures cyclables entre l'av. Lenester et Saville Row et passage amélioré entre l'av. Flower et Saville Row.	7	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Passages de Lincoln Fields	Étude de la viabilité de l'amélioration du passage cyclable de l'av Carling à la hauteur de l'av Connaught et du ch Richmond, à 150 m à l'est de l'av Croydon, de concert avec l'aménagement d'un circuit cyclable traversant le Centre commercial.	7	Projets d'études de faisabilité	Première phase
Passage de l'O-Train à la hauteur de l'autoroute 417	Étude de la viabilité de la liaison de l'av. Parkhaven et de l'av. Roman enjambant le couloir de l'O-Train en faisant appel au pont du Transitway existant du côté nord de l'autoroute 417	7	Projets d'études de faisabilité	Première phase
Prom. Queensview	Bandes cyclables dans les cas où elles sont viables sur la prom. Queensview	7	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase
Ch. Richmond	Infrastructures cyclables séparées et bandes cyclables entre l'av. Carling et Bayshore et sur le ch. Pinecrest entre le ch. Richmond et l'av. Fallis	7	Projets d'infrastructure	Première phase
Infrastructures cyclables de l'av. Maitland	Infrastructures cyclables sur l'avenue Maitland, entre la bretelle d'accès dans le sens ouest de l'autoroute 417 et l'avenue Riddell Sud, dont la structure du MTO enjambant l'autoroute 417 sur l'avenue Maitland	7 / 8	Projets d'infrastructure	Première phase
Liaisons avec de l'av. Maitland	Étude de la viabilité des infrastructures cyclables de l'av Maitland, entre la bretelle d'accès dans le sens ouest de l'autoroute 417 et l'av Carling et entre la bretelle d'accès dans le sens est de l'autoroute 417 et le sentier de la Ferme expérimentale	7 / 8	Projets d'études de faisabilité	Première phase
Ch. Pinecrest et ch. Greenbank	Infrastructures cyclables le long du chemin Pinecrest et du chemin Greenbank, entre la bretelle de sortie dans le sens ouest de l'autoroute 417 et la rue Iris, dont la structure du MTO enjambant l'autoroute 417	7 / 8	Projets d'infrastructure	Première phase


Tableau C2 : Projets cyclables et établissement des priorités

Nom du projet	Description	Quartier	Type de Projet	Priorisation
Ch. Richmond enjambant l'autoroute 417	Infrastructures cyclables le long du chemin Richmond, entre le chemin Holly Acres et la promenade Bayshore, dont la structure du MTO enjambant l'autoroute 417 sur le chemin Richmond	7 / 8	Projets d'infrastructure	Première phase
Infrastructures cyclables de l'av. Woodroffe	Infrastructures cyclables sur l'avenue Woodroffe, entre la rue Iris et l'avenue Benjamin, dont la structure du MTO enjambant l'autoroute 417 sur l'avenue Woodroffe	7 / 8	Projets d'infrastructure	Première phase
Rue Cordova et prom. Meadowlands	Bandes cyclables (consultation) sur la rue Cordova entre le ch. Baseline et l'av. Withrow et bandes cyclables sur la prom. Meadowlands entre l'av. Woodroffe et la rue Sullivan	8	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase
Ch. Fitzgerald	Bandes cyclables dans les cas où elles sont viables sur le ch. Fitzgerald entre le ch. Robertson et le sentier Ottawa-Carleton	8	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase – achevée
Rue Iris et prom. Navaho	Bandes cyclables sur la rue Iris, entre la station de l'O-Train et la prom Navaho. Bandes cyclables sur la promenade Navaho, entre la rue Iris et le chemin Baseline. Le périmètre des travaux pourrait comprendre l'enlèvement des places de stationnement.	8	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase
Prom. Moodie	Améliorations cyclables entre Fitzgerald et le nord de l'autoroute 417 et liaison en poussière de pierre entre Fitzgerald et le sentier Ottawa-Carleton. Le projet consistera aussi à aménager la liaison manquante au sud de Fitzgerald.	8 / 7	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Sentier du ruisseau Nepean	SP entre le ch. Merivale/ch. Colonnade et le croiss. Parkside	8	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Prom. Woodward	Bandes cyclables, si elles sont viables, sur la promenade Woodward.	8	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase


Tableau C2 : Projets cyclables et établissement des priorités

Nom du projet	Description	Quartier	Type de Projet	Priorisation
Av. Withrow et prom. Capilano	Bandes cyclables, si elles sont viables, entre la place St. Helen's et le croissant Kerry.	8 / 9	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase
Rue Iris Ouest	Étude de la viabilité de l'amélioration des infrastructures cyclables le long de la rue Iris, entre la station Iris et le chemin Greenbank	8	Projets d'études de faisabilité	Première phase
Connectivité du sentier du ch. McClellan	Améliorations à apporter aux tracés des sentiers et à la connectivité à l'est et à l'ouest du ch. Riverbrook	9	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Prom. Meadowlands	Infrastructures cyclables sur la prom. Meadowlands entre le ch. Merivale et l'est de la prom. Prince-de-Galles. Les travaux peuvent consister à enlever des places de stationnement et des voies de circulation.	9 / 16	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Ch. Colonnade N	Bandes cyclables dans les cas où elles sont viables sur le ch. Colonnade N entre la prom. Prince-de-Galles et le sentier à ~250 m à l'est du ch. Merivale	9	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase
Passage ferroviaire Crestview-Tanglewood	Étude de la viabilité de l'aménagement d'un passage ferroviaire à niveau entre le croiss. Parkside d'une part et, d'autre part, la prom. Woodfield et la prom. Nestow	9 / 8	Projets d'études de faisabilité	Première phase
Passage ferroviaire du parc Leslie et du ch. Banner	Étude de la viabilité de l'aménagement d'un passage ferroviaire à niveau entre le parc Leslie et le ch. Banner	9 / 8	Projets d'études de faisabilité	Première phase
Rue Bank Sud	Accotements asphaltés sur la rue Bank entre le ch. Leitrim et la rue Orville Kemp	10	Projets d'infrastructure	Première phase
Av. D'Aoust et ch. Bridle Path	Bandes cyclables dans les cas où elles sont viables sur l'av. D'Aoust entre le ch. privé Wyngate et la rue Timbermill et sur la prom. Bridle Path entre le ch. Hunt Club et le ch. Trappers	10	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase
Rue Daze	Infrastructures cyclables sur la rue Daze et Cahill entre Southgate et la borne de 200 m au sud de la rue Bank (accès à la station O-Train). Dispositifs isolés pour améliorer le passage de Bank. Possibilité d'enlever des voies de circulation.	10	Projets d'infrastructure	Première phase


Tableau C2 : Projets cyclables et établissement des priorités

Nom du projet	Description	Quartier	Type de Projet	Priorisation
Emerald Woods - Liaison avec le sentier de l'O-Train	Liaison du sentier polyvalent entre le quartier Emerald Woods et le nouveau sentier de la Ligne 2 de l'O-Train.	10	Projets d'infrastructure	Première phase
Ch. Johnston	Passage cyclable de la rue Bank et infrastructures cyclables séparées sur le ch. Johnston entre la rue Bank et le ch. Southgate. Bandes cyclables entre Southgate et Conroy. Les travaux peuvent consister à enlever des places de stationnement.	10	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Prom. Lorry-Greenberg	Voies cyclables dans les cas où elles sont viables sur la prom. Lorry-Greenberg entre le ch. Hunt Club et la prom. Zaidan et entre le ch. Conroy et le sentier à l'ouest du ch. Huntersfield	10	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase
Rue Bank enjambant le couloir ferroviaire	Étude de la viabilité des options pour l'amélioration des infrastructures cyclables de la rue Bank enjambant le couloir ferroviaire, entre l'avenue Kitchener et le chemin Johnston	10 / 16	Projets d'études de faisabilité	Première phase
Liaisons avec les sentiers de la Ferme expérimentale	Étude de la viabilité de l'amélioration des passages routiers et de la connectivité avec le sentier de la Ferme expérimentale à l'angle du chemin Merivale, du chemin Baseline et de la promenade Prince of Wales	16	Projets d'études de faisabilité	Première phase
Ch. McCarthy et prom. Paul-Anka	Bandes cyclables dans les cas où elles sont viables sur le ch. McCarthy entre la prom. Southmore et la prom. Paul-Anka et sur la prom. Paul-Anka entre le ch. McCarthy et la prom. Uplands	16	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase
Prom. Riverside	Infrastructures cyclables séparées ou SP sur la prom. Riverside entre le ch. Walkley et la voie Rivergate (350 m). Le projet consiste aussi à aménager une liaison avec un sentier entre la prom. Riverside et le crois. Gillespie.	16	Projets d'infrastructure	Première phase
Ch. Walkley	Infrastructures cyclables séparées sur le ch. Walkley entre la rue Bank et la prom. de l'Aéroport	16 / 17	Projets d'infrastructure	Première phase
Rue Albion Nord	Étude de la viabilité des améliorations à apporter aux infrastructures cyclables dans le couloir nord du chemin Albion, dont l'intersection du chemin Walkley	16 / 10 / 18	Projets d'études de faisabilité	Première phase


Tableau C2 : Projets cyclables et établissement des priorités

Nom du projet	Description	Quartier	Type de Projet	Priorisation
Av. Clyde N et av. Laperrière	Infrastructures cyclables séparées et bandes cyclables sur l'av. Clyde entre l'av. Carling et l'av. Laperrière et sur l'av. Laperrière entre Clyde et Kirkwood. Les travaux peuvent consister à enlever les places de stationnement.	16 / 7 / 8	Projets d'infrastructure	Première phase
Infrastructures cyclables de McCarthy	Étude de la viabilité des infrastructures cyclables sur McCarthy entre le ch. Walkley et la prom. Southmore	16	Projets d'études de faisabilité	Première phase
Liaison du ruisseau Sawmill avec le ch. Walkley	Étude de la viabilité de la liaison du sentier entre le ch. Walkley et le sentier du ruisseau Sawmill	16	Projets d'études de faisabilité	Première phase
Rue Clover	Bande cyclable à contresens sur la rue Clover entre la rue Aldea et le ch. Heron	17	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase
Rue Bank, Lansdowne Nord	Étude de la viabilité de l'amélioration des infrastructures du transport actif le long de la rue Bank, entre le parc Lansdowne et l'autoroute 417	17	Projets d'études de faisabilité	Première phase
Av. Lees et av. Hawthorne	Bande cyclable dans le sens ouest sur l'avenue Hawthorne et liaison à partir de l'avenue Lees	17	Projets d'infrastructure	Première phase
Liaisons de l'av. Riverdale et du quartier	Bandes cyclables où viables sur Riverdale entre Bank et Main; liaisons avec Echo à Avenue et avec le sentier rivière Rideau au sud de Riverdale; élargissement du sentier entre Fentiman et Brighton. Possibilité d'enlever des places de stationnement.	17	Projets d'infrastructure	Première phase
Infrastructures cyclables de la rue Bank	Étude de la viabilité des infrastructures cyclables sur la rue Bank entre la prom. Riverside (au nord) et le canal Rideau	17	Projets d'études de faisabilité	Première phase
Passage accessible des écluses Hartwell	Étude de la viabilité des modifications à apporter au passage du canal Rideau aux écluses Hartwell pour les besoins de l'accessibilité, en collaboration avec Parcs Canada	17 / 16	Projets d'études de faisabilité	Première phase
Liaison cyclable dans le sens sud sur la rue Main	Étude de la viabilité de l'aménagement d'infrastructures cyclables dans le sens sud sur la rue Main entre le pont de l'autoroute 417 et l'av. Lees pour aménager la liaison manquante	17	Projets d'études de faisabilité	Première phase
Circuit est-ouest du quartier Alta Vista	Tronçons du SP constituant un circuit est-ouest dans le quartier Alta Vista	18	Projets d'infrastructure	Première phase


Tableau C2 : Projets cyclables et établissement des priorités

Nom du projet	Description	Quartier	Type de Projet	Priorisation
Circuit nord-sud du quartier Alta Vista	Tronçons du SP le long du tracé du couloir du sentier ouest de la prom. Alta Vista nord-sud	18	Projets d'infrastructure	Première phase
Voie cyclable de quartier Elmvale-Canterbury	Légères améliorations à apporter à ce circuit nord-sud entre l'av. Kilborn et l'av. Coronation	18	Projets d'infrastructure	Première phase
Russell/St. Laurent et Lancaster	Voies cyclables séparées dans le sens nord sur Russell et St. Laurent entre Southvale et Bourassa, et bandes cyclables sur Lancaster à l'est de St. Laurent. Project inclut examiner les possibilités à l'ouest de St. Laurent menant à Othello / Russell.	18	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Liaison du sentier est du ch. Smyth et de la rivière Rideau	Infrastructures cyclables séparées et bandes cyclables sur le ch. Smyth entre Alta Vista et l'intersection de l'Hôpital Riverside. Le projet consiste aussi à aménager des liaisons cyclables entre Smyth et le sentier est de la rivière Rideau.	18 / 17	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Entre le chemin Tremblay et l'avenue Terminal	À partir du chemin Tremblay, sentier polyvalent qui longe le côté est de la promenade Riverside et remonte jusqu'à l'avenue Terminal.	18	Projets d'infrastructure	Première phase
Sentier du couloir ferroviaire du lotissement Beachburg	Conversion du couloir ferroviaire en sentier polyvalent, entre le croissant Celtic Ridge et le sentier Capital à l'est du chemin March Valleyii	4 / 7	Projets d'infrastructure	Première phase
Beaverbrook – sentier Kanata-Nord	SP entre la prom. Walden et le nord du chemin de fer	4	Projets d'infrastructure	Première phase
Beaverbrook, Knudson, Weslock, Walden, Teron, Kanata et Campeau	Formaliser les bandes cyclables et restreindre le stationnement sur les tronçons de Beaverbrook, Knudson, Weslock et Walden pour créer un circuit nord-sud et un circuit est-ouest. Formaliser les bandes cyclables sur Kanata, Teron et Campeau.	4	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase
Ch. Flamborough et prom. Innovation	Bandes cyclables dans les cas où elles sont viables sur le ch. Flamborough et sur la prom. Innovation	4	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase
Av. Kanata et prom. Campeau	Bandes cyclables et infrastructures cyclables séparées pour aménager les liaisons manquantes le long de la prom. Campeau et de l'av. Kanata	4	Projets d'infrastructure	Première phase


Tableau C2 : Projets cyclables et établissement des priorités

Nom du projet	Description	Quartier	Type de Projet	Priorisation
Prom. Legget, ch. Solandt et ch. Hines	Bandes cyclables dans les cas où elles sont viables sur la prom. Legget, sur le ch. Solandt et sur le ch. Hines entre le ch. Herzberg et la prom. Innovation	4	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase
Sentier de la rivière Carp sous l'autoroute 417	Étude de la viabilité d'un passage souterrain de l'autoroute 417 afin de prolonger le réseau de sentiers de la rivière Carp entre la place Frank Nighbor et le ch. Roger Neilson	4 / 23	Projets d'études de faisabilité	Première phase
Prom. Donald B Munro/ch. Old Carp	Accotements asphaltés sur la prom. Donald B Munro entre le ch. March et Meadowridge et sur le ch. Old Carp dans les secteurs où l'assise routière le permet	5	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Parc Echowoods	Sentier polyvalent assurant la liaison entre le parc Echowoods et le sentier récréatif du ruisseau Feedmill	6	Projets d'infrastructure	Première phase
Passage du sentier Transcanadien	Liaison cyclable traversant la rue Stittsville Main pour le sentier Transcanadien et les autres liaisons améliorées menant à ce sentier	6	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Sentier de la prom. Terry-Fox	Liaisons des SP le long de la prom. Terry-Fox entre l'av. Westphalian et le croiss. Condado	6	Projets d'infrastructure	Première phase
Prom. West Ridge	Bandes cyclables dans les cas où elles sont viables sur la prom. West Ridge entre la rue Beverly et la rue Stittsville Main	6	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase
Sentier de la rivière Carp	SP entre la prom. Terry-Fox et le ch. Hazeldean le long de la rivière Carp	23	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Sentier de VIA dans Barrhaven (Jockvale-Antler/Dolan)	SP entre le ch. Jockvale jusqu'au passage souterrain Antler-Dolan non loin du chemin de fer de VIA Rail, dont les améliorations du passage sur le ch. Jockvale	3	Projets d'infrastructure	Première phase
Sentier entre rue Fallowfield et ch. Forager	SP le long du ch. Fallowfield entre la prom. Strandherd et la rue Forager	3	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Prom. Strandherd dans le sens est	Infrastructures cyclables séparées dans le sens est entre le ch. Jockvale et le ch. Greenbank pour aménager la liaison manquante	3	Projets d'infrastructure	Première phase



Tableau C2 : Projets cyclables et établissement des priorités

Nom du projet	Description	Quartier	Type de Projet	Priorisation
Prom. Malvern	Bandes cyclables, si elles sont viables, sur la prom Malvern et la prom Foxfield, entre la rue Fable et la prom Holitman. Bandes cyclables, si elles sont viables, sur la prom Highbury Park, entre le ch Greenbank et la rue San Marino.	3 / 24	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase
Prom. Logan Farm et rue Osgoode Main	Infrastructures cyclables sur la prom Logan Farm entre Lombardy et la rue Osgoode Main et sur la rue Osgoode Main entre la prom. Logan Farm et Vance. Les travaux peuvent consister à enlever des places de stationnement.	20	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Prolongement du sentier de liaison d'Osgoode	Étude de la viabilité du prolongement du sentier de liaison d'Osgoode au sud en direction de Kemptville, en collaboration avec la municipalité de Grenville	20	Projets d'études de faisabilité	Première phase – étude achevée
ch. Fourth Line	Bandes cyclables, si elles sont viables, sur le chemin Fourth Line, entre la promenade Prince of Wales et la rue Church.	21	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase
Rue Manotick Main et rue Bridge	Étude de la viabilité de l'aménagement d'infrastructures piétonnières et cyclables sur Manotick Main entre Eastman et Century E, et d'infrastructures cyclables sur Manotick Main entre Eastman et Bankfield et sur Bridge à l'est de Manotick Main	21	Projets d'études de faisabilité	Première phase
Prom. Findlay Creek	Bandes cyclables dans les cas où elles sont viables sur la prom. Findlay Creek	22	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase
Sentier de la station Leitrim	SP assurant la liaison entre le ruisseau Findlay et la station Leitrim du TLR via le ch. Quinn	22	Projets d'infrastructure	Première phase
Sentier de la station Limebank	SP assurant la liaison avec la prom. Riverside Sud dans le sens ouest et la station Limebank du TLR	22	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Infrastructures cyclables du ch. Spratt	Étude de la viabilité de l'enlèvement d'une voie de circulation pour ajouter des infrastructures cyclables tamponnées sur le ch. Spratt entre le ch. Earl Armstrong et l'entrée de l'esplanade commerciale Urbandale	22	Projets d'études de faisabilité	Première phase



Tableau C2 : Projets cyclables et établissement des priorités

Nom du projet	Description	Quartier	Type de Projet	Priorisation
Prom. Crestway	Voie cyclable dans le sens sud sur la prom. Crestway entre la prom. Strandherd et 135 m au nord de la prom. Strandherd. Aménager la liaison manquante en enlevant une voie de virage à l'intersection.	24	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase
Prom. Longfields et prom. Berrigan	Bandes cyclables sur la prom. Longfields entre la prom. Strandherd et la prom. Berrigan et sur la prom. Berrigan entre la prom. Longfields et la prom. Claridge. Les travaux peuvent consister à enlever des voies de virage.	24	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase
Boul. Charlemagne	Voies cyclables sur le boul. Charlemagne entre le ch. Tenth Line (nord) et le ch. Tenth Line (sud). Les travaux peuvent consister à enlever des voies de circulation.	1	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Ch. Dunning	Bandes cyclables dans les cas où elles sont viables sur le ch. Dunning entre le ch. Old Montreal et la prom. Lookout	1	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase
Ch. Old Montreal	Accotements asphaltés sur le ch. Old Montreal entre le ch. Dunning et la prom. Pierrette (est)	1	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Prom. Duford, prom. Prestone et av. Tompkins	Bandes cyclables où viables sur la prom. Duford entre St. Joseph et Lacroix (au nord) et sur Tompkins entre Tenth Line et Prestone. Le projet consiste aussi à formaliser les bandes cyclables sur le ch. Prestone entre Amiens et Tompkins.	1	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase
Rue Valin et ch. Watters	Bandes cyclables dans les cas où elles sont viables sur la rue Valin et sur le ch. Watters à l'est du boul. Charlemagne	1	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase
Infrastructures cyclables du boul. St. Joseph	Étude de la viabilité des infrastructures cyclables du boul. St. Joseph entre la prom. Forest Valley et le ch. Tenth Line dans le cadre de l'étude du Plan secondaire du couloir Orléans	1 / 2	Projets d'études de faisabilité	Première phase
Pont du chemin Trim	Étude de la viabilité d'un pont de transport actif traversant l'OR174, adjacent à la station Trim du TLR.	1	Projets d'études de faisabilité	Première phase



Tableau C2 : Projets cyclables et établissement des priorités

Nom du projet	Description	Quartier	Type de Projet	Priorisation
Entre le boul. Belcourt et la rue Frank Bender	Liaison cyclable à partir de l'extrémité nord de la rue Frank Bender jusqu'à l'extrémité sud du boul. Belcourt	2	Projets d'infrastructure	Première phase – achevée
Du parc Garneau jusqu'à la rue Carrière	Sentier polyvalent assurant la liaison entre le parc Garneau et la rue Carrière	2	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Ch. Innes dans le sens est	Infrastructures cyclables séparées dans le sens est à partir du contournement de Blackburn Hamlet jusqu'au boul. Orléans. Dispositifs isolés pour améliorer les bandes cyclables sur rue entre le boul. Orléans et la rue Boyer.	2 / 19	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Boul. Jeanne-d'Arc Nord	Infrastructures cyclables séparées ou tamponnées sur le boul. Jeanne-d'Arc N entre la prom. Decarie et le ch. Paddlers/prom. Vorlage. Les travaux peuvent consister à enlever des voies de circulation et des places de stationnement.	2	Projets d'infrastructure	Première phase
Boul. Orléans	Infrastructures cyclables séparées ou tamponnées sur le boul. Orléans entre le sentier de la rivière des Outaouais et la rue Boyer et passage contrôlé à la hauteur de la rue Boyer. Les travaux peuvent consister à enlever des voies de circulation.	2	Projets d'infrastructure	Première phase
Prom. Youville	Bandes cyclables dans les cas où elles sont viables sur la prom. Youville entre le boul. St. Joseph et le boul. Jeanne-d'Arc	2	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase
Liaisons avec la prom. de l'Aviation	Liaisons communautaires menant à la promenade de l'Aviation à la hauteur de la rue Thibault et du chemin Gardenvale. Les travaux prévoient aussi un examen de la viabilité d'un passage sur la promenade de l'Aviation non loin du chemin privé La Cité	11 / 13	Projets d'infrastructure	Première phase
Ch. Canotek	Bandes cyclables sur le ch. Canotek entre le ch. Shefford et la rue Rainbow	11	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase



Tableau C2 : Projets cyclables et établissement des priorités

Nom du projet	Description	Quartier	Type de Projet	Priorisation
Ave. Cummings	Infrastructures cyclables sur l'av. Cummings entre Donald et Cyrville. Les travaux peuvent consister à enlever des voies de circulation. Le projet prévoit aussi des dispositifs pour aménager la liaison manquante sur Donald à l'angle de Elaine.	11	Projets d'infrastructure	Première phase
Ch. Innes enjambant l'autoroute 417	Étude de la viabilité de l'amélioration des infrastructures piétonnières et cyclables pour éviter le passage supérieur du chemin Innes enjambant l'autoroute 417, entre le chemin Star Top et le chemin Cyrville	11 / 18	Projets d'études de faisabilité	Première phase
Ch. Meadowbrook	Bandes cyclables, si elles sont viables, sur le chemin Meadowbrook, entre le chemin Cyrville et la cour Telesat.	11	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase
Ch. Ogilvie	Bandes cyclables dans les cas où elles sont viables sur le ch. Ogilvie	11	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase
Sentier récréatif Prescott-Russell	Sentier récréatif Prescott-Russell assurant la liaison avec le chemin Cyrville	11 / 19	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Prom. Aquaview	Bandes cyclables dans les cas où elles sont viables sur la prom. Aquaview entre Brian-Coburn et la prom. Esprit	19	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase
Boul. Brian-Coburn	Sentier polyvalent dans le sens est, entre le chemin Mer Bleue et le boulevard Portobello. Bande cyclable dans le sens ouest, entre l'avenue Montmère et le chemin Mer Bleue, dans les cas où elle est viable.	19	Projets d'infrastructure	Première phase
Av. Provence et av. Portobello	Bandes cyclables dans les cas où elles sont viables sur l'av. Portobello au sud de Brian-Coburn et sur Provence entre Brian-Coburn et Valin	19 / 1	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase
Marché By jusqu'à la rue Somerset Est	Amélioration de la liaison cyclable entre le marché By et la rue Somerset Est, dont le passage amélioré de l'avenue King Edward à l'angle de la rue York	12	Projets d'infrastructure	Première phase


Tableau C2 : Projets cyclables et établissement des priorités

Nom du projet	Description	Quartier	Type de Projet	Priorisation
Rue Cumberland et rue Murray Est	Infrastructures cyclables sur la rue Cumberland entre la rue George et la rue St. Patrick et sur la rue Murray entre la rue Cumberland et l'av. King Edward. Les travaux peuvent consister à enlever des places de stationnement.	12	Projets d'infrastructure	Première phase
Rue Murray Ouest	Infrastructures cyclables sur la rue Murray entre la prom. Sussex et la rue Cumberland. Les travaux peuvent consister à enlever des places de stationnement.	12	Projets d'infrastructure	Première phase
Ch. North River	Bandes cyclables, si elles sont viables, sur le chemin North River, entre le chemin de Montréal et la rue Donald.	12 / 13	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase
Prom. Sussex	Bande cyclable dans le sens nord sur la prom. Sussex entre la rue Rideau et la rue George. Liaison manquante à aménager en enlevant la voie de virage à gauche dans ce quadrilatère.	12	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase
Passage souterrain du pont Cummings	Étude de la viabilité d'un passage souterrain du pont Cummings le long du sentier est de la rivière Rideau	12	Projets d'études de faisabilité	Première phase – étude achevée
Infrastructures cyclables de la rue Nicholas et de l'av. Daly	Étude de la viabilité des infrastructures cyclables de la rue Nicholas entre Rideau et Laurier et de l'av. Daly à l'est de la rue Nicholas	12	Projets d'études de faisabilité	Première phase
Infrastructures cyclables de la rue Somerset Est	Étude de la viabilité pour l'amélioration des infrastructure cyclables sur Somerset Est, en donnant la priorité à la liaison manquante entre Sweetland et King Edward, dont les changements à apporter aux courants de circulation ou au stationnement	12	Projets d'études de faisabilité	Première phase
Av. Beechwood	Conversion de trois courts tronçons des voies cyclables de l'av. Beechwood en infrastructures cyclables protégées contre le stationnement	12 / 13	Projets d'infrastructure	Première phase
Prom. Den Haag et prom. Bathgate	Bandes cyclables sur la prom. Den Haag entre le ch. de Montréal et la prom. Bathgate et sur la prom. Bathgate entre le ch. de Montréal et le ch. Ogilvie	13 / 11	Projets de marquage de la chaussée et de signalisation	Première phase

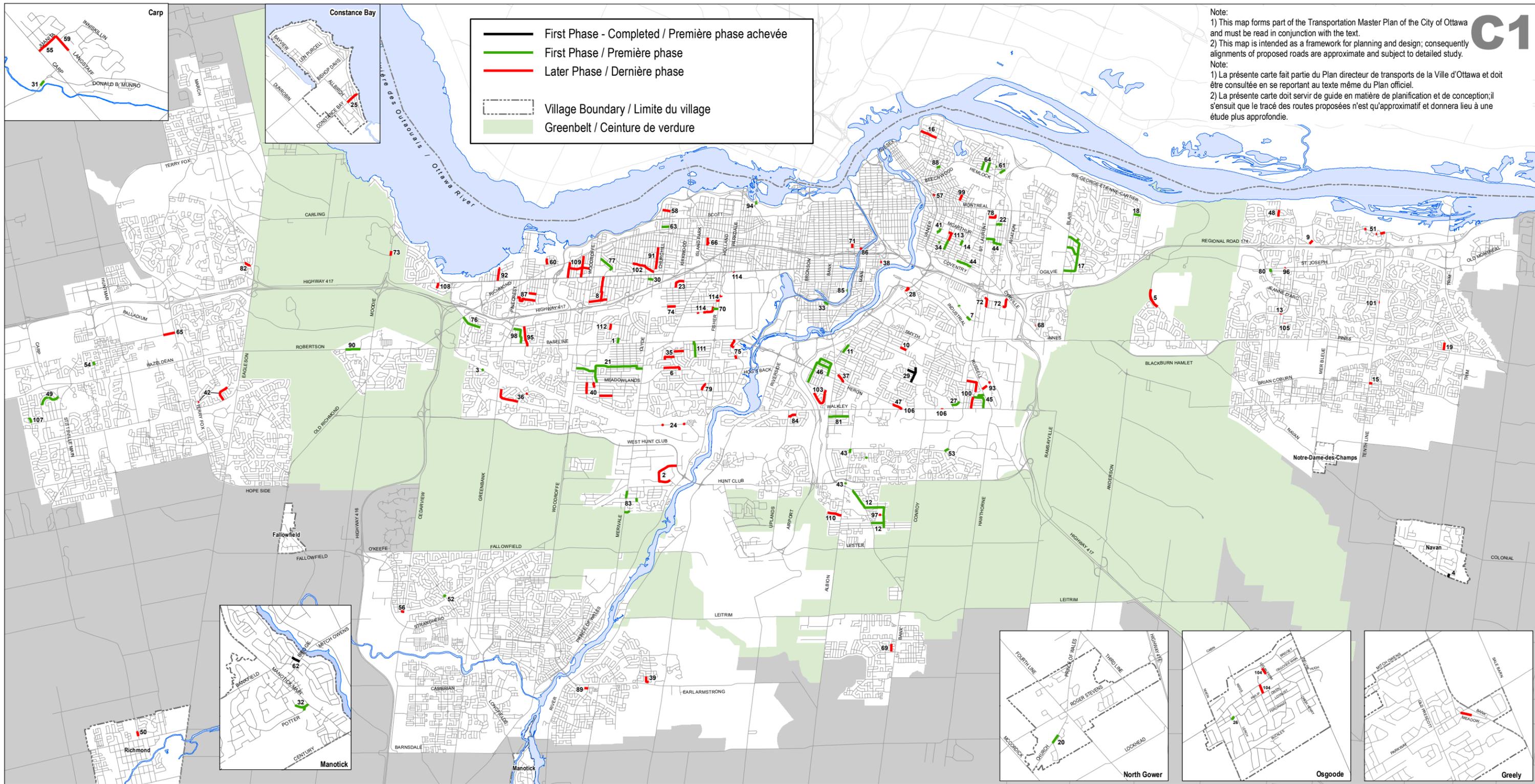

Tableau C2 : Projets cyclables et établissement des priorités

Nom du projet	Description	Quartier	Type de Projet	Priorisation
Rue Lola	Bandes cyclables sur la rue Lola, entre le chemin Coventry et le chemin Presland, et examen de la viabilité de bandes cyclables menant à la rue Donald	13	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Infrastructures cyclables du boul. St. Laurent	Étude de la viabilité des infrastructures cyclables sur le boul. St. Laurent entre Donald et le ch. de Montréal dans le cadre de l'évaluation environnementale du couloir prioritaire de transport en commun du boul. St. Laurent (en cours)	13 / 11	Projets d'études de faisabilité	Première phase
Rue Gilmour	Bande cyclable dans le sens ouest sur la rue Gilmour entre la rue Percy et la rue Cartier	14	Projets d'infrastructure	Première phase
Rue O'Connor	Infrastructures cyclables séparées sur la rue O'Connor entre l'av. Laurier et la rue Wellington O	14	Projets d'infrastructure	Première phase
Rue Wellington	Infrastructures cyclables séparées sur la rue Wellington entre la prom. Sussex et le pont Portage. Projet commun proposé de la Ville d'Ottawa et de la CCN.	14 / 12	Projets d'infrastructure	Phase ultérieure
Pont de la rue Laurel	Étude de la viabilité du passage de la rue Laurel dans le couloir de l'O-Train	14 / 15	Projets d'études de faisabilité	Première phase
Infrastructures cyclables de la rue Elgin	Étude de la viabilité de l'aménagement d'infrastructures cyclables sur la rue Elgin entre l'av. Laurier et la rue Wellington	14 / 12	Projets d'études de faisabilité	Première phase
Infrastructures cyclables de Gladstone et de Percy	Étude de la viabilité d'infrastructures cyclables sur Gladstone entre le sentier de l'O-Train et Percy, et des options à l'ouest. Aussi à convertir la bande cyclable dans le sens sud sur Percy à contresens dans le sens nord entre Flora et Gilmour.	14	Projets d'études de faisabilité	Première phase
Av. Byron et av. Churchill	Infrastructures cyclables à l'intersection de l'av. Byron et de l'av. Churchill pour relier les pistes cyclables sur l'av. Byron à l'est de l'av. Churchill et sur l'av. Churchill au sud de l'av. Byron	15	Projets d'infrastructure	Première phase
Infrastructures cyclables de l'av. Churchill	Étude de la viabilité de l'aménagement d'infrastructures cyclables sur l'avenue Churchill entre l'av. Byron et la rue Scott	15	Projets d'études de faisabilité	Première phase
Infrastructures cyclables de l'av. Holland	Étude de la viabilité des infrastructures cyclables sur l'av. Holland entre la rue Tyndall et la rue Scott	15	Projets d'études de faisabilité	Première phase



Tableau C2 : Projets cyclables et établissement des priorités

Nom du projet	Description	Quartier	Type de Projet	Priorisation
Lacunes de l'accotement asphalté dans la zone rurale	Aménagement stratégique d'accotements asphaltés le long de certains courts tronçons des routes rurales pour corriger les lacunes dans le réseau rural du transport actif	Quartiers ruraux	Projets d'infrastructure	Première phase



Note:
1) This map forms part of the Transportation Master Plan of the City of Ottawa and must be read in conjunction with the text.
2) This map is intended as a framework for planning and design; consequently alignments of proposed roads are approximate and subject to detailed study.
Note:
1) La présente carte fait partie du Plan directeur de transports de la Ville d'Ottawa et doit être consultée en se reportant au texte même du Plan officiel.
2) La présente carte doit servir de guide en matière de planification et de conception; il s'ensuit que le tracé des routes proposées n'est qu'approximatif et donnera lieu à une étude plus approfondie.

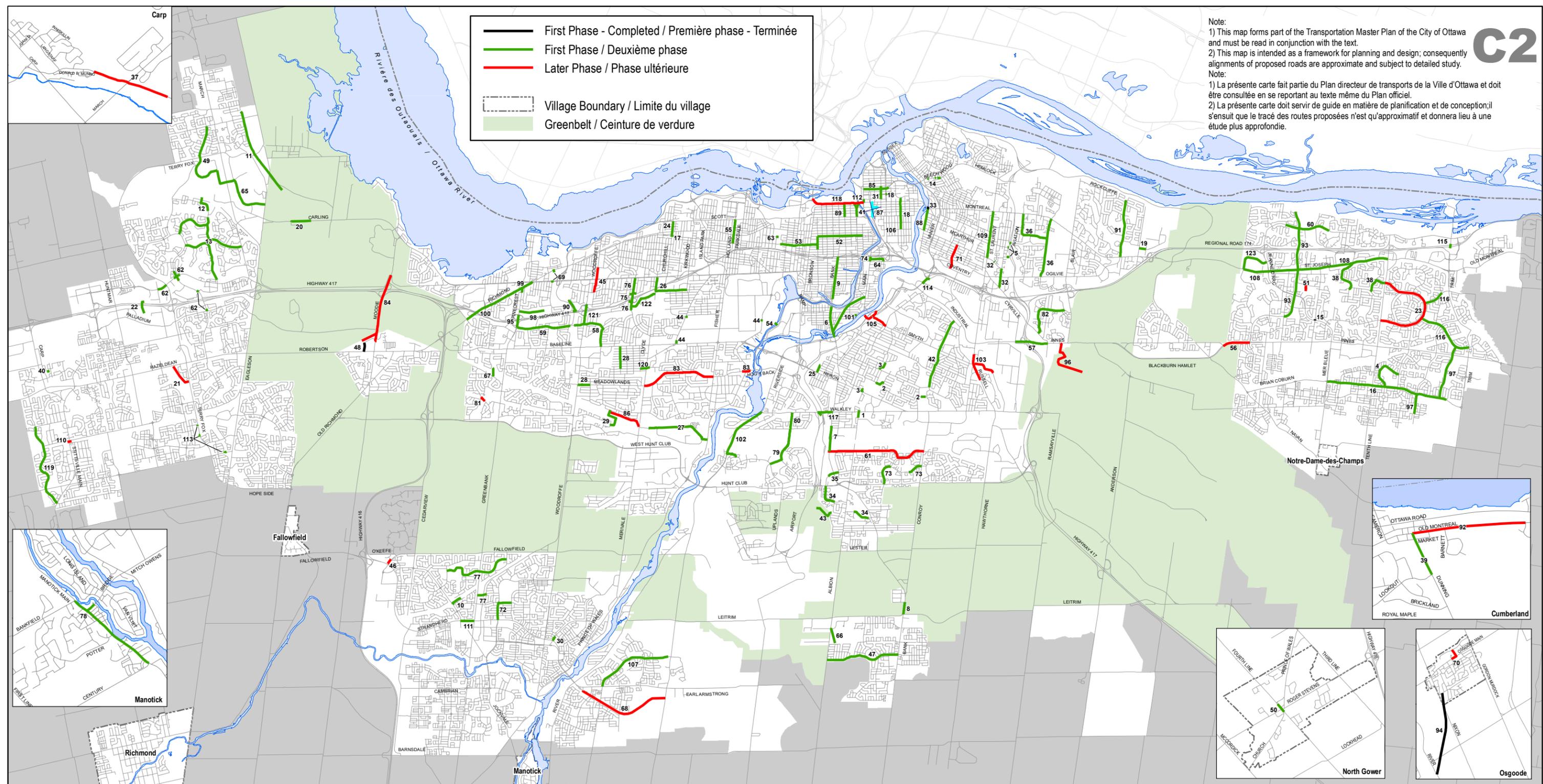
- 1 Sentier du parc Ainsley Park Pathway
- 2 Trott. de la proms. Auriga et/and Antares Dr Sidewalk
- 3 Passage piétonnier du ch. Banner Rd Pedestrian Crossing
- 4 Sentier du crois. Barnwell Cres Pathway
- 5 Infrastructures piétonnières du ch. Bearbrook Rd Pedestrian Facilities
- 6 Trott. de la côte Beaver Ridge Sidewalk
- 7 Trott. du ch. Belfast Rd Sidewalk
- 8 Trott. de Benjamin, Iroquois et Parkhurst, Benjamin, Iroquois and Parkhurst Sidewalks
- 9 Passages du ruisseau Bilberry Creek Crossing
- 10 Trott. de l'av. Billings Ave Sidewalk
- 11 Trott. de la prom. Blossom Dr Sidewalk
- 12 Trott. de Blossom Park Sidewalks
- 13 Passages piétonnier du ch. Boyer Rd et/and Boul. Oréans Blvd Ped. Crossing
- 14 Trott. de la rue Brant St Sidewalk
- 15 Trott. du boul. Brian Coburn Blvd Sidewalk
- 16 Trott. du ch. Buena Vista Rd Sidewalk
- 17 Trott. de Cardinal Heights Sidewalks
- 18 Trott. de l'av. Casey Ave Sidewalk
- 19 Trott. du Voie Celeste Way Sidewalk
- 20 Liaisons piétonnières de la rue Church St Pedestrian Connections
- 21 Trott. de Cityview Sidewalks
- 22 Trott. de l'avenue Clarke Ave Sidewalk
- 23 Trott. de l'av. Coldrey Ave Sidewalk
- 24 Passage piétonnier du ch. Colonnade Rd Pedestrian Crossing
- 25 Trott. et sentier du ch. Constance Bay Rd Sidewalk
- 26 Sentier entre la rue Cuddy et la place MacTavish, Cuddy St to MacTavish Pl Pathway
- 27 Trott. de l'av. Dakota Ave Sidewalk
- 28 Sentier du parc Dale Park Pathway
- 29 Trott. de les proms. Delmar, Playfair, Delmar Dr et/and Playfair Dr Sidewalks
- 30 Trott. de la rue Doherty St Sidewalk
- 31 Trott. de la prom. Donald B. Munro Dr Sidewalk
- 32 Trott. de l'av. Eastman et de la prom. Potter, Eastman Ave and Potter Dr Sidewalks
- 33 Infrastructures piétonnières de la prom. Echo Dr Pedestrian Facilities
- 34 Trott. de l'av. Edith et de l'av. Glynn, Edith Ave and Glynn Ave Sidewalk
- 35 Trott. de la prom. Eleanor Dr. de la voie Wallford Way et de l'av. Trillium Ave. Sidewalks
- 36 Trott. de l'av. Elvaston et de la prom. Craig Henry, Elvaston Ave and Craig Henry Dr Sidewalk
- 37 Trott. du boul. Evans, Evans Blvd Sidewalk
- 38 Trott. de l'av. Evelyn Ave Sidewalk
- 39 Trott. du crois. Eye Bright Cres Sidewalk
- 40 Trott. Fieldrow, Sullivan, and Brook Sidewalks
- 41 Sentier Gil-O-Julien Pathway
- 42 Améliorations piétonnières de Glen Cairn Pedestrian Improvements
- 43 Améliorations piétonnes du quartier de Greenboro Neighbourhood Pedestrian Improvements
- 44 Trott. de l'av. Hardy et du ch. Gardenvale, Hardy Ave and Gardenvale Rd Sidewalk
- 45 Trott. du parc Hawthorne Park Sidewalks
- 46 Trott. du parc Heron Park Sidewalks
- 47 Infrastructures piétonnières du ch. Heron Rd Pedestrian Facilities
- 48 Trott. du ch. Hawatha Park Rd Sidewalk
- 49 Trott. de la rue Hobin St Sidewalk
- 50 Infrastructures piétonnières du ch. Huntley Rd Pedestrian Facilities
- 51 Améliorations piétonnières du boul. Jeanne d'Arc Blvd Pedestrian Improvements
- 52 Passage piétonnier du ch. Jockvale Rd Pedestrian Crossing
- 53 SP entre le ch. Johnston et le crois. Swansea, Johnston Rd to Swansea Cres Pathway
- 54 SP de la rue Johnwoods St Pathway
- 55 Trott. de l'av. Juanita Ave Sidewalk
- 56 SP de la voie Kinetic Way Pathway
- 57 Trott. de la rue Kipp St Sidewalk
- 58 Trott. de l'av. Lanark Ave Sidewalk
- 59 Trott. de la prom. Langstaff Dr
- 60 Trott. du ch. Lincoln Heights Rd Sidewalk
- 61 Trott. de la terrasse London et du cercle Mart, London Terr and Mart Circ Sidewalk
- 62 Améliorations piétonnières du ch. Long Island Rd Pedestrian Improvements
- 63 Trott. de l'av. Madison Ave Sidewalk
- 64 Trott. du parc Manor Park Sidewalks
- 65 Améliorations piétonnières du ch. Maple Grove Rd Ped Improvements
- 66 Trott. de l'av. Mayfair S et de la rue Java, Mayfair Ave S and Java St Sidewalk
- 67 Infrastructures piétonnières de la prom. Meadow Dr Pedestrian Facilities
- 68 Passage piétonnier du ch. Meadowbrook Rd Pedestrian Crossings
- 69 Trott. du ch. Meadowlily Rd Sidewalk
- 70 Trott. de la rue Trent St Sidewalk
- 71 Trott. de la rue Metcalfe St Sidewalk
- 72 Trott. de la rue Michael St. de la rue Parisien St, and/et av Labrie Ave Sidewalks
- 73 Trott. de la prom. Moodie Dr Sidewalk
- 74 Trott. de l'av. Morisset Ave Sidewalk
- 75 Trott. du boul. Morley et de la rue Sandford, Morley Blvd and Sandford Ave Sidewalks
- 76 Trott. de la prom. Nanaimo Dr Sidewalk
- 77 Trott. de l'av. Neepawa et du ch. Iroquois, Neepawa Ave and Iroquois Rd Sidewalk
- 78 Trott. de l'av. Noranda Ave Sidewalk
- 79 Trott. de la crois. Normandy Cres Sidewalk
- 80 Trott. de la rue Notre-Dame St Sidewalk
- 81 Trott. de l'av. Notting Hill Ave Sidewalk
- 82 Trott. de la prom. Penfield Dr Sidewalk
- 83 Améliorations piétonnières du crois. Pineglen Pedestrian Improvements
- 84 Infrastructures piétonnières de la prom. Provost Dr Pedestrian Facilities
- 85 Promenade Reine-Élisabeth, entrée du parc Lansdowne / Queen Elizabeth Driveway, Lansdowne Park Entrance
- 86 Passage de la prom. Reine-Élisabeth à la hauteur de l'av. Argyle, Queen Elizabeth Drwy at Argyle Ave Crossing
- 87 Trott. de Terrasse Queensway Nord, Queensway Terrace North Sidewalks
- 88 Trott. de la terrasse Rideau Terr Sidewalk
- 89 Liaison avec le POB de Riverview Park & Ride Pathway
- 90 Trott. du ch. Robertson Rd Sidewalk
- 91 Trott. de l'av. Roosevelt Ave Sidewalk
- 92 Trott. de la rue Scrivens St Sidewalk
- 93 Améliorations piétonnières du parc Sheffield Glen Park Pedestrian Improvements
- 94 Sentier de la rue Slidel St Sidewalk
- 95 Trott. de la prom. Southwood Dr Sidewalk
- 96 Passage piétonnier du boul. St. Joseph et du ch. Boyer, St-Joseph Blvd at Boyer Rd Pedestrian Crossing
- 97 Passage de la rue St. Bernard St. Crossing
- 98 Trott. du ch. Stanton Rd Sidewalk
- 99 Trott. de l'av. Ste-Anne Ave Sidewalk
- 100 Trott. du ch. Tawney Rd Sidewalk
- 101 Passage piétonnier du ch. Tenth Line Rd Pedestrian Crossing
- 102 Trott. de l'av. Tilbury Ave Sidewalk
- 103 Trott. de la prom. Traverse Dr Sidewalk
- 104 Trott. de la rue Vance et de la prom. Logan Farm, Vance St and Logan Farm Dr Sidewalk
- 105 Passage piétonnier de la prom. Visenau Dr Pedestrian Crossing
- 106 Passages piétonniers du ch. Walkley Rd Pedestrian Crossings
- 107 Trott. de la prom. West Ridge Dr Sidewalk
- 108 Trott. de l'av. Westdale Ave Sidewalk
- 109 Connectivité de Woodpark Connectivity
- 110 Trott. de la rue Wyldewood St Sidewalk
- 111 Trott. de la rue Zena, de la prom. Sunnycrest et de l'av. Barlyn / Zena St, Sunnycrest Dr, Barlyn Ave Sidewalks
- 112 Trott. de la prom. Albany Dr Sidewalk
- 113 Trott. de la rue Eve St Sidewalk
- 114 Trott. du parc Meadowlale, Meadowlale Park Sidewalks

TRANSPORTATION MASTER PLAN - Map C1
PEDESTRIAN PROJECTS WITH PRIORITIZATION
PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS - Carte C1
PROJETS PIÉTONNABLES AVEC PRIORISATION



Note:
 1) This map forms part of the Transportation Master Plan of the City of Ottawa and must be read in conjunction with the text.
 2) This map is intended as a framework for planning and design; consequently alignments of proposed roads are approximate and subject to detailed study.
 Note:
 1) La présente carte fait partie du Plan directeur de transports de la Ville d'Ottawa et doit être consultée en se reportant au texte même du Plan officiel.
 2) La présente carte doit servir de guide en matière de planification et de conception; il s'ensuit que le tracé des routes proposées n'est qu'approximatif et donnera lieu à une étude plus approfondie.

— First Phase - Completed / Première phase - Terminée
 — First Phase / Deuxième phase
 — Later Phase / Phase ultérieure
 - - - Village Boundary / Limite du village
 Greenbelt / Ceinture de verdure



- | | | | | | | | | | | |
|--|---|--|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 Rue Albion Rd Nord/North | 12 Sentier Beaverbrook - Kanata North/Nord Pathway | 23 Boul. Charlemagne Blvd | 36 Prom. Den Haag et/and Bathgate Drive | 45 Av. Fairlaw Ave and av. Woodroffe Ave | 56 Ch. Innes dans le sens est, Innes Rd Eastbound | 68 Sentier de la station Limebank Station Pathway | 79 Ch. McCarthy Rd et/and prom. Paul Anka Dr | 91 Ch. Ogilvie Rd | 103 Ch. Russell Rd, Boul. St-Laurent Blvd. et/and ch. Lancaster Rd | 112 Prom. Sussex Dr |
| 2 Circuit est-ouest du quartier Alta Vista East-West Route | 13 Beaverbrook, Knudson, Weslock, Walden, Taron, Kanata and/et Campeau | 24 Infrastructures cyclables de l'av. Churchill Ave Cycling | 37 Prom. Donald B Munro Dr et/and chem. Old Carp Rd | 46 Sentier entre rue Fallowfield et ch. Forager, Fallowfield Rd - Forager St Pathway | 57 Ch. Innes enjambant l'autoroute 417, Innes Rd over Highway 417 | 69 Passages de Lincoln Fields Crossings, av. Carling Ave, ch. Richmond Rd. | 80 Infrastructures cyclables de ch. McCarthy Rd Cycling | 92 Ch. Old Montreal Rd | 104 Liaison du ruisseau Sawmill avec le ch. Walkley, Sawmill Creek Connection from Walkley Rd | 113 Sentier de la prom. Terry Fox Dr Pathway |
| 3 Circuit nord-sud du quartier Alta Vista North-South Route | 14 Av. Beechwood Ave | 25 Rue Clover St | 38 Prom. Duford et/and Prestone Dr et/and av. Tomkins Ave | 47 Prom. Findlay Creek Dr | 58 Rue Iris St et/and prom. Navaho Dr | 70 Prom. Logan Farm Dr et/and rue Osgoode Main St | 81 Connectivité du sentier du ch. McClellan Rd Pathway Connectivity | 93 Boul. Oriéans Blvd | 105 Liaison du sentier est du ch. Smyth et de la rivière Rideau, Smyth Rd and Rideau River Eastern Pathway Connection | 114 Entre le chemin Tremblay et l'avenue Terminal, Tremblay Road to Terminal Avenue |
| 4 Prom. Aquaview Drive | 15 Entre le boul. Belcourt et la rue Frank Bender, Belcourt Blvd to Frank Bender St | 26 Av. Clyde N et av. Laperrière, Clyde Ave N and Laperrière Ave | 39 Ch. Dunning Rd | 48 Ch. Flamborough Way et/and prom. Innovation Dr | 59 Rue Iris Ouest, Iris St West | 71 Rue Lola St | 82 Ch. Meadowbrook Rd | 94 Prolongement du sentier de liaison d'Osgoode Link Pathway Extension | 106 Infrastructures cyclables de la rue Somerset St East Cycling | 115 Pont du chemin Trim Road Bridge |
| 5 Liaisons avec la prom. de l'Aviation Pathway Connections | 16 Boul. Brian Coburn Blvd | 27 Ch. Colonnade Rd N | 40 Parc Echowoods Park | 49 Ch. Flamborough Way et/and prom. Innovation Dr | 60 Boul. Jeanne-d'Arc Blvd, Nord / North | 72 Prom. Longfields Dr. et/and prom. Berrigan Dr | 83 Prom. Meadowlands Dr | 95 Ch. Pinecrest Rd et/and ch. Greenbank Rd | 107 Infrastructures cyclables du ch. Spratt Rd Cycling | 116 Rue Valin St et/and ch. Walters Rd |
| 6 Infrastructures cyclables de la rue Bank, Bank St Cycling | 17 Av. Byron et/and Churchill Ave | 28 Rue Cordova St et/and prom. Meadowlands Dr | 41 Infrastructures cyclables de la rue Elgin St Cycling | 50 ch. Fourth Line Rd | 61 Ch. Johnston Rd | 73 Prom. Lorry Greenberg Dr | 84 Prom. Moodie Dr | 96 Sentier récréatif Prescott-Russell Recreational Trail | 108 Infrastructures cyclables du boul. St. Joseph, St-Joseph Blvd Cycling | 117 Ch. Walkley Rd |
| 7 Rue Bank enjambant le couloir ferroviaire, Bank St Over Rail | 18 Marché By jusqu'à la rue Somerset Est, Byward Market to Somerset St East | 29 Passage ferroviaire de quartier-Tanglewood Rail Crossing | 42 Voie cyclable de quartier Elmvale-Canterbury Neighbourhood Bikeway | 51 Du parc Garneau jusqu'à la rue Carrière, Garneau Park to Carrière St | 62 Av. Kanata et prom. Campeau, Kanata Ave and Campeau Dr | 74 Liaison cyclable dans le sens sud sur la rue Main St Southbound Cycling Link | 85 Rue Murray St Ouest/West | 97 Av. Provence Ave et/and boul. Portobello Blvd | 109 Infrastructures cyclables du boul. St-Laurent Blvd Cycling | 118 Rue Wellington St |
| 8 Rue Bank St. Sud/South | 19 Ch. Canotek Rd | 30 prom. Crestway Dr | 43 Emerald Woods - Liaison avec le sentier de l'O-Train, Emerald Woods O-Train Pathway Connection | 52 Rue Gilmour St | 63 Av. Lees Ave et av. Hawthorne Ave | 75 Infrastructures cyclables de l'av. Maitland Ave Cycling | 86 Sentier du ruisseau Nepean Creek Pathway | 98 Prom. Queensview Dr | 110 Passage du sentier Transcanadien, Sittsville Trans Canada Trail Crossing | 119 Prom. West Ridge Dr |
| 9 Rue Bank St., Lansdowne Nord/North | 20 Passage souterrain ferroviaire du chemin Carling et de Beachburg Rail Underpass | 31 Rue Murray St East et/and rue Murray St East | 44 Liaisons avec les sentiers de la Ferme expérimentale Experimental Farm Path Connections | 53 Infrastructures cyclables de av. Gladstone Ave et/and rue Percy St Cycling | 64 Av. Legget Dr, ch. Solandt Rd et/and ch. Hines Rd | 76 Liaisons avec de l'av. Maitland Ave Cycling Connections | 87 Infrastructures cyclables de la rue Nicholas St et/and de l'av. Daly Ave Cycling | 99 Ch. Richmond Rd | 111 Prom. Strandherd dans le sens est, Strandherd Dr Eastbound | 120 Av. Withrow et prom. Capilano, Withrow Ave and Capilano Dr |
| 10 Sentier de VIA dans Barrhaven (Jockvale-Antler/Dolan) Barrhaven VIA Pathway (Jockvale-Antler/Dolan) | 21 Sentier de la rivière Carp River Pathway | 32 Av. Cummings Ave | 54 Passage accessible des éduces Hartwell Locks Accessible Crossing | 65 Prom. Legget Dr, ch. Solandt Rd et/and ch. Hines Rd | 66 Sentier de la station Leitrim Station Pathway | 77 Prom. Malvern Dr. prom. Foxfield Dr, prom. Highbury Park Dr. | 88 Ch. North River Rd | 101 Liaisons de l'av. Rivardale et du quartier, Rivardale Ave and Neighbourhood Connections | 121 Infrastructures cyclables de l'av. Woodroffe Ave Cycling | 122 Prom. Woodward Dr |
| 11 Sentier du couloir ferroviaire du lotissement Beachburg Subdivision Rail Corridor Pathway | 22 Sentier de la rivière Carp sous / under 417, Carp River Pathway under Hwy 417 | 33 Passage souterrain du pont Cummings Bridge Underpass | 55 Infrastructures cyclables de l'av. Holland Ave Cycling | 67 Passage ferroviaire du parc Leslie et du ch. Banner, Leslie Park-Banner Rd Rail Crossing | 68 Passage ferroviaire du parc Leslie et du ch. Banner, Leslie Park-Banner Rd Rail Crossing | 78 Rue Manotick Main St / rue Bridge St. | 89 Rue O'Connor St | 102 Prom. Riverside Dr | 123 Prom. Youville Dr | |

TRANSPORTATION MASTER PLAN - Map C2
CYCLING PROJECTS WITH PRIORITIZATION
 PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS - Carte C2
PROJETS CYCLISME AVEC PRIORISATION



Annexe D:

Cartes du Réseau absolu





Annexe D – Cartes du Réseau absolu

Carte D1 : Réseau cyclable – urbain

Carte D2 : Réseau cyclable – rural

Carte D3 : Réseau de transports en commun – absolu

Carte D4 : Réseau routier – urbain

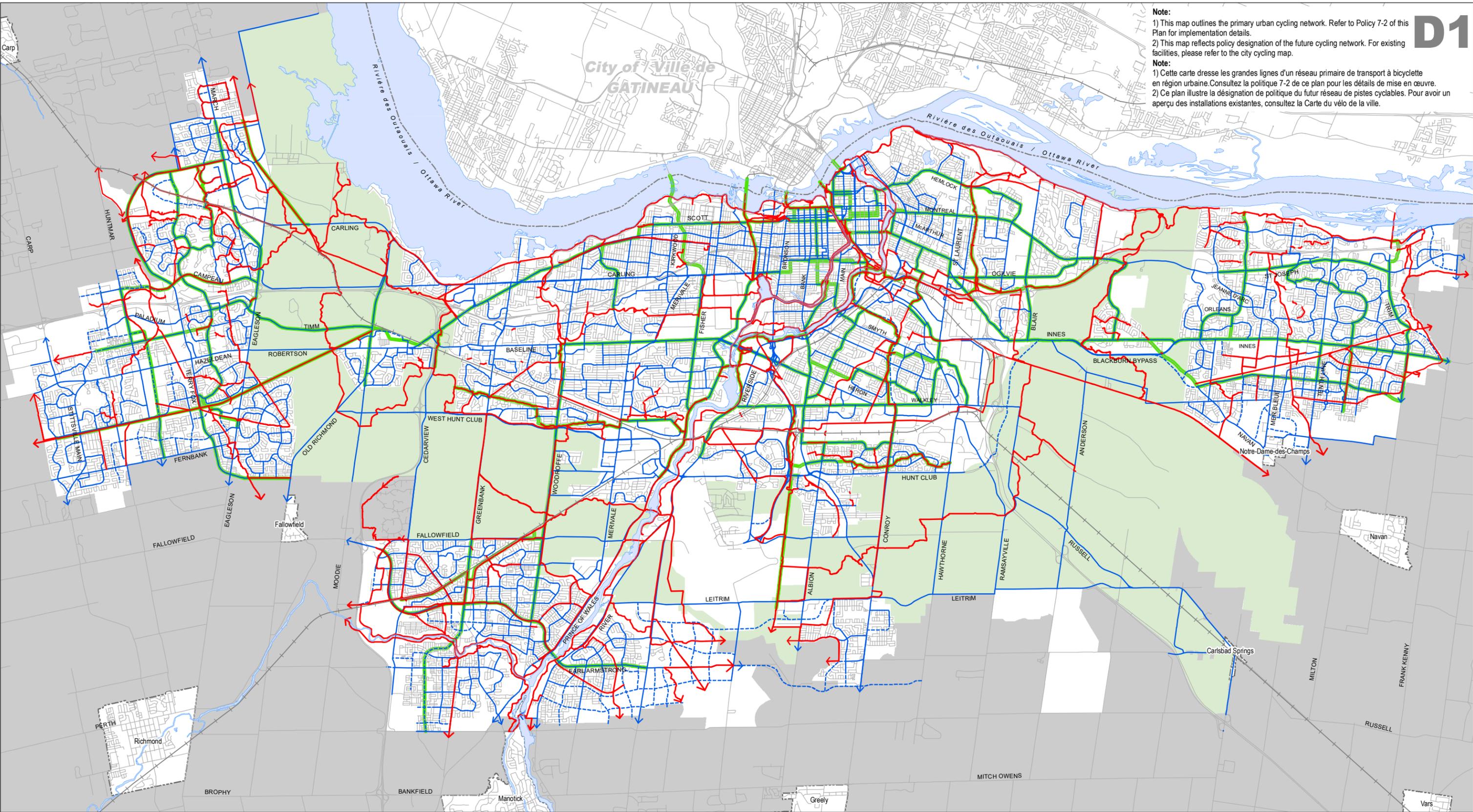
Carte D5 : Réseau routier – secteur central/noyau central de la ville

Carte D6 : Réseau routier – rural

Carte D7 : Réseau routier – certains villages

Note:
 1) This map outlines the primary urban cycling network. Refer to Policy 7-2 of this Plan for implementation details.
 2) This map reflects policy designation of the future cycling network. For existing facilities, please refer to the city cycling map.

Note:
 1) Cette carte dresse les grandes lignes d'un réseau primaire de transport à bicyclette en région urbaine. Consultez la politique 7-2 de ce plan pour les détails de mise en œuvre.
 2) Ce plan illustre la désignation de politique du futur réseau de pistes cyclables. Pour avoir un aperçu des installations existantes, consultez la Carte du vélo de la ville.



Planning, Development and Building Services, Geospatial Analytics, Technology and Solutions
 Direction générale des services de planification, de l'aménagement se du bâtiment, Analyse géospatiale, technologie et solutions

PRIMARY NETWORK	RÉSEAU PRINCIPAL
Cycling Network	Réseau cyclable
Cycling Network - Proposed	Réseau cyclable - proposé
Major Pathway	Sentier principal
Cross-town Bikeway	Parcours cyclable transurbain

Village Boundary	Limite du village
Greenbelt	Ceinture de verdure

TRANSPORTATION MASTER PLAN - Map D1
CYCLING NETWORK - URBAN
 PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS - Carte D1
RÉSEAU CYCLABLE - URBAIN

City of / Ville de
GATINEAU

SEE MAP D1
VOIR CARTE D1

SEE MAP D1
VOIR CARTE D1

Note:
 1) This schedule is not to be interpreted to show jurisdiction or responsibility.
 2) This schedule is intended as a framework for planning and design; consequently alignment of proposed roads and pathways are approximate and subject to detailed study. Refer to Policy 7-2 of this Plan for implementation.
 3) Crossings of Highways 416 or 417 require approval of the Ontario Ministry of Transportation.
Note:
 1) La présente annexe ne révèle aucunement l'administration chargée de l'aménagement, ni aucune responsabilité à cet égard.
 2) La présente annexe doit servir de guide en matière de planification et de conception; il s'ensuit que le tracé des routes régionales et des sentiers proposés n'est qu'approximatif et donnera lieu à une étude plus approfondie. Se référer à la politique 7-2 du présent plan pour la mise en œuvre.
 3) Les intersections avec les autoroutes 416 et 417 doivent être approuvées par le ministère des Transports de l'Ontario.

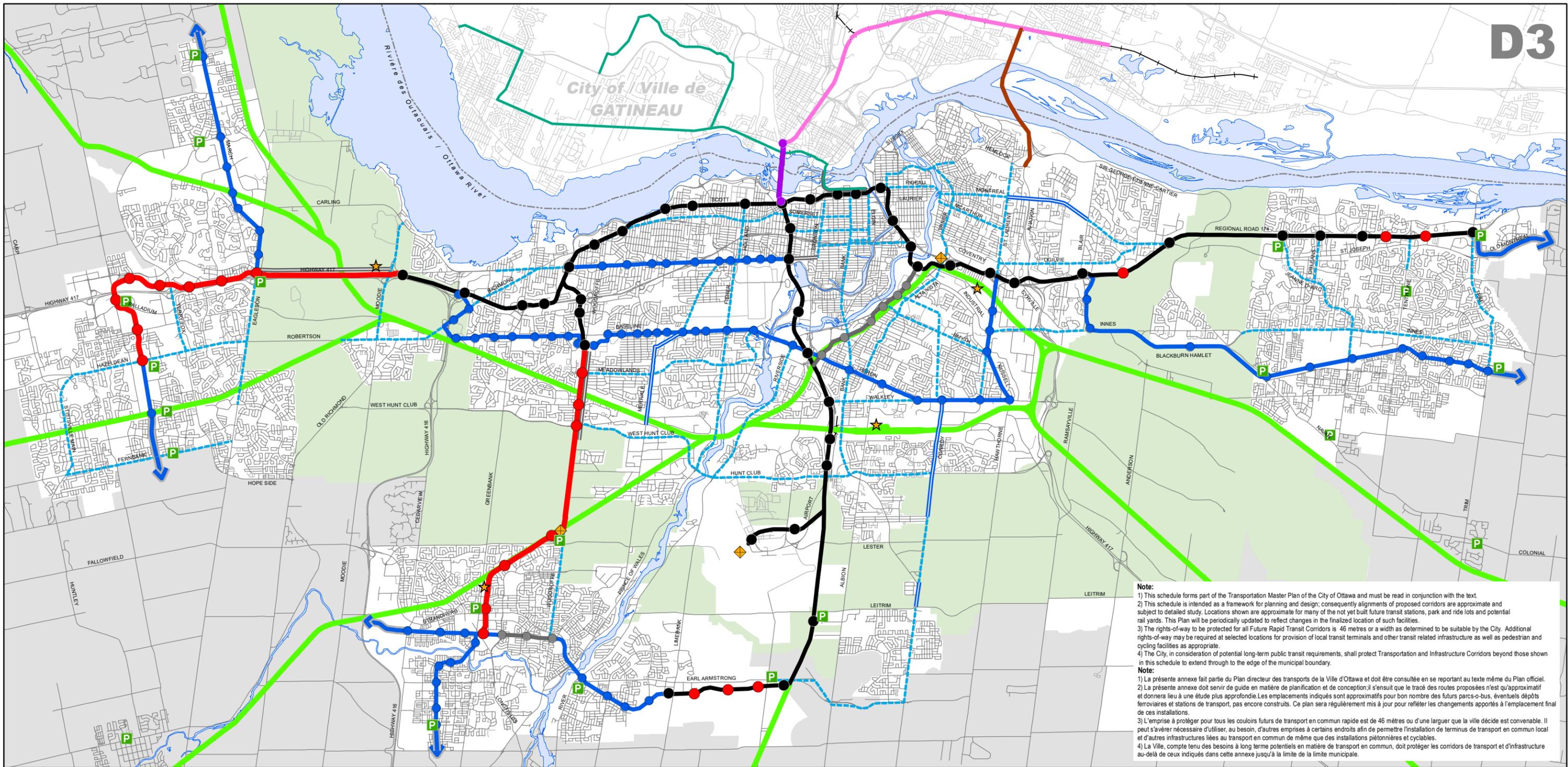
EXISTING AND PROPOSED / EXISTANTS ET PROPOSÉS

- Major Pathway — Sentiers polyvalents
- Rural Paved Shoulder Network — Réseau rural d'accotements asphaltés
- Village Cycling Network — Réseau cyclable de village
- Proposed Village Cycling Network — Réseau cyclable de village (proposé)

**TRANSPORTATION MASTER PLAN - Map D2
CYCLING NETWORK - RURAL**

**PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS - Carte D2
RÉSEAU CYCLABLE – RURAL**





Note:
 1) This schedule forms part of the Transportation Master Plan of the City of Ottawa and must be read in conjunction with the text.
 2) This schedule is intended as a framework for planning and design; consequently alignments of proposed corridors are approximate and subject to detailed study. Locations shown are approximate for many of the not yet built future transit stations, park and ride lots and potential rail yards. This Plan will be periodically updated to reflect changes in the finalized location of such facilities.
 3) The rights-of-way to be protected for all Future Rapid Transit Corridors is 46 metres or a width as determined to be suitable by the City. Additional rights-of-way may be required at selected locations for provision of local transit terminals and other transit related infrastructure as well as pedestrian and cycling facilities as appropriate.
 4) The City, in consideration of potential long-term public transit requirements, shall protect Transportation and Infrastructure Corridors beyond those shown in this schedule to extend through to the edge of the municipal boundary.

Note:
 1) La présente annexe fait partie du Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa et doit être consultée en se reportant au texte même du Plan officiel.
 2) La présente annexe doit servir de guide en matière de planification et de conception; il s'ensuit que le tracé des routes proposées n'est qu'approximatif et donnera lieu à une étude plus approfondie. Les emplacements indiqués sont approximatifs pour bon nombre des futurs parcs-o-bus, éventuels dépôts ferroviaires et stations de transport, pas encore construits. Ce plan sera régulièrement mis à jour pour refléter les changements apportés à l'emplacement final de ces installations.
 3) L'emprise à protéger pour tous les couloirs futurs de transport en commun rapide est de 46 mètres ou d'une largeur que la ville décide est convenable. Il peut s'avérer nécessaire d'utiliser, au besoin, d'autres emprises à certains endroits afin de permettre l'installation de terminus de transport en commun local et d'autres infrastructures liées au transport en commun de même que des installations piétonnières et cyclables.
 4) La Ville, compte tenu des besoins à long terme potentiels en matière de transport en commun, doit protéger les corridors de transport et d'infrastructure au-delà de ceux indiqués dans cette annexe jusqu'à la limite de la limite municipale.

EXISTING RAPID TRANSIT / TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE EXISTANT

- O-Train and Station / O-Train et station
- Transitway / Transitway
- Continuous Bus Lanes / Voies continues réservées aux autobus

TRANSIT PROJECTS / PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN

- O-Train and Station / O-Train et station
- Transitway / Transitway
- Continuous Bus Lanes / Voies continues réservées aux autobus
- Transit Priority Corridor / Corridor donnant priorité au transport en commun
- Transportation and Infrastructure Corridor / Couloir de transport et d'infrastructure
- Gatineau-Ottawa Tram (delivered by others) / Gatineau-Ottawa Tram (delivered by others)
- Future Bridge in the East (Government of Canada) (delivered by others) / Futur pont dans l'Est (gouvernement du Canada) (réalisé par des tiers)

- Future Regional Rail / Future voie ferrée régionale
- Park and Ride / Parc-O-Bus
- Conceptual Future Transit Corridor / Couloir de transports en commun futur conceptuel
- Inter-regional Stations / Stations interrégionales
- Rail Yard / Cour de tirage pour trains
- Rail Corridor / Couloir ferroviaire
- Gatineau RapiBus / RapiBus de Gatineau

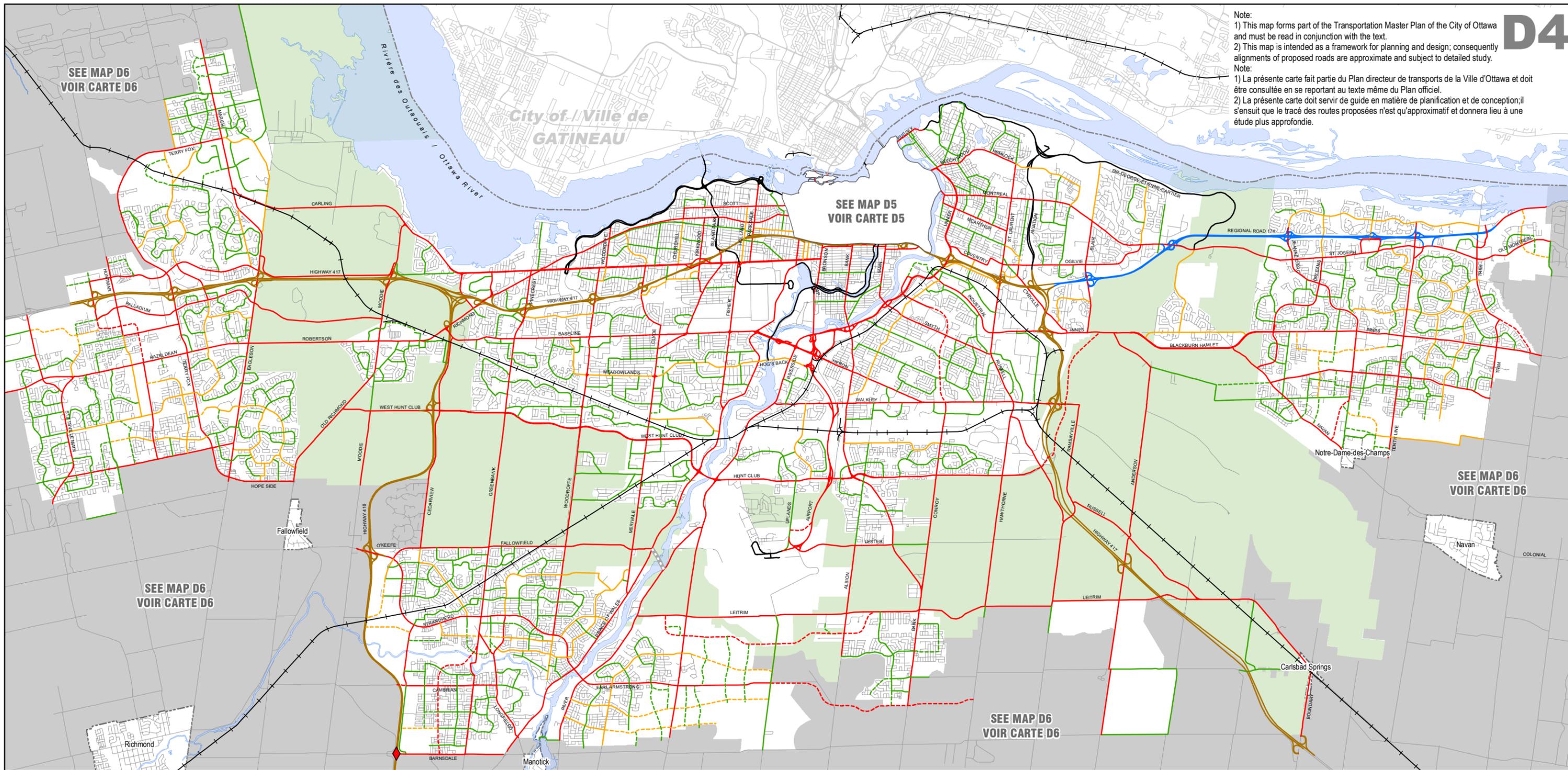
TRANSIT NETWORK - ULTIMATE

PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS - Carte D3

RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN - ABSOLU



Note:
 1) This map forms part of the Transportation Master Plan of the City of Ottawa and must be read in conjunction with the text.
 2) This map is intended as a framework for planning and design; consequently alignments of proposed roads are approximate and subject to detailed study.
 Note:
 1) La présente carte fait partie du Plan directeur de transports de la Ville d'Ottawa et doit être consultée en se reportant au texte même du Plan officiel.
 2) La présente carte doit servir de guide en matière de planification et de conception; il s'ensuit que le tracé des routes proposées n'est qu'approximatif et donnera lieu à une étude plus approfondie.



Arterial - Existing		Artère - Établie	Existing Provincial Highway		Route provinciale existante
Arterial - Future (alignment defined)		Artère - Future (alignement déterminée)	Federally Owned Road		Chemins de propriété fédéral
Major Collector - Existing		Grande collectrice - Établie	City Freeway		Autoroute municipale
Major Collector - Future		Grande collectrice - Future	New Interchange (delivered by others)		Nouvel échangeur (réalisé par d'autres)
Collector - Existing		Collectrice - Établie	Greenbelt		Ceinture de verdure
Collector - Future		Collectrice - Future			
River Crossing (corridor undefined)		Traversée de rivière (couloir non défini)			

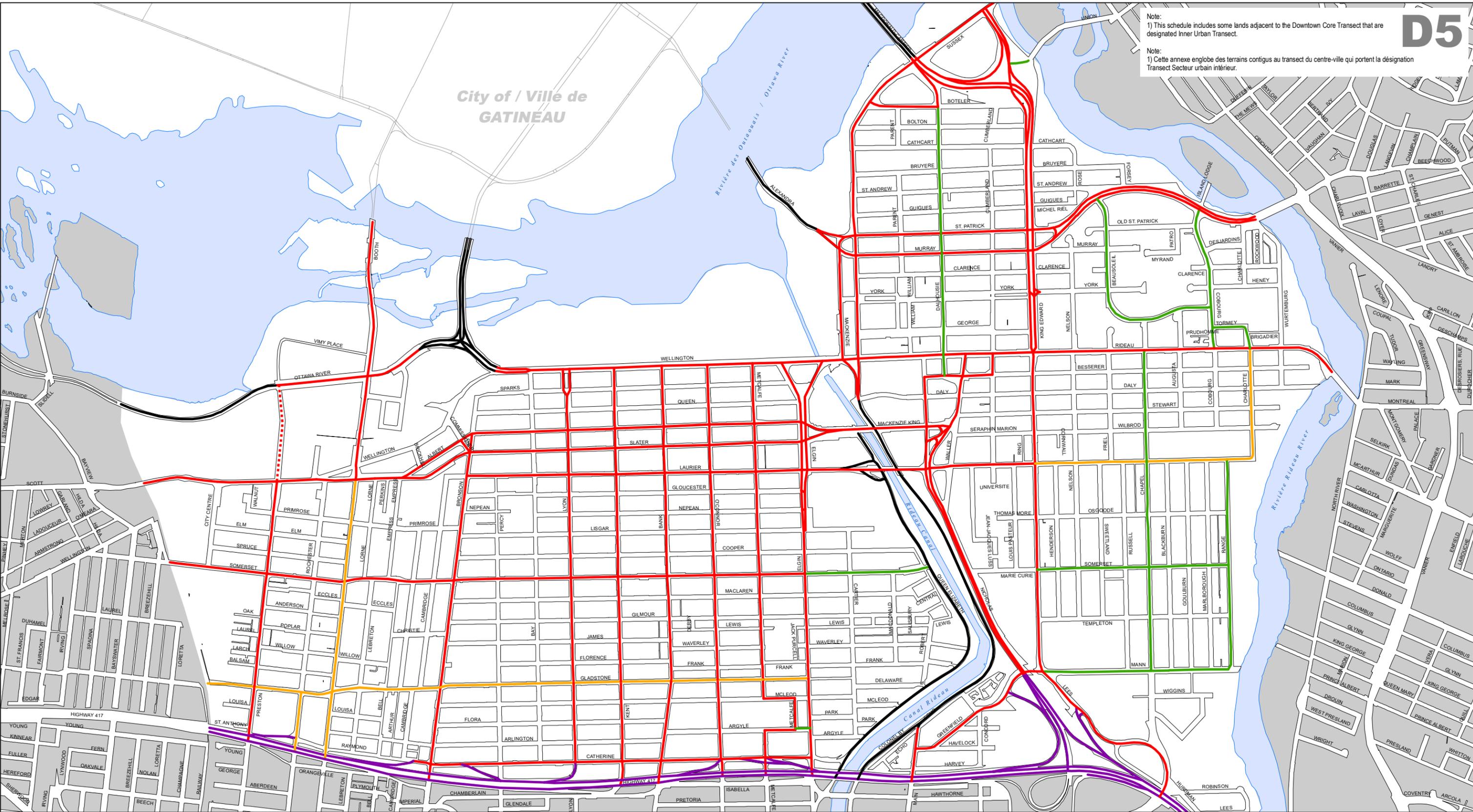
TRANSPORTATION MASTER PLAN - Map D4
ROAD NETWORK - URBAN

PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS - Carte D4
RÉSEAU ROUTIER - URBAIN



Note:
1) This schedule includes some lands adjacent to the Downtown Core Transect that are designated Inner Urban Transect.

Note:
1) Cette annexe englobe des terrains contigus au transect du centre-ville qui portent la désignation Transect Secteur urbain intérieur.



City of / Ville de
GATINEAU

Rivière des Outaouais / Ottawa River

Canal Rideau

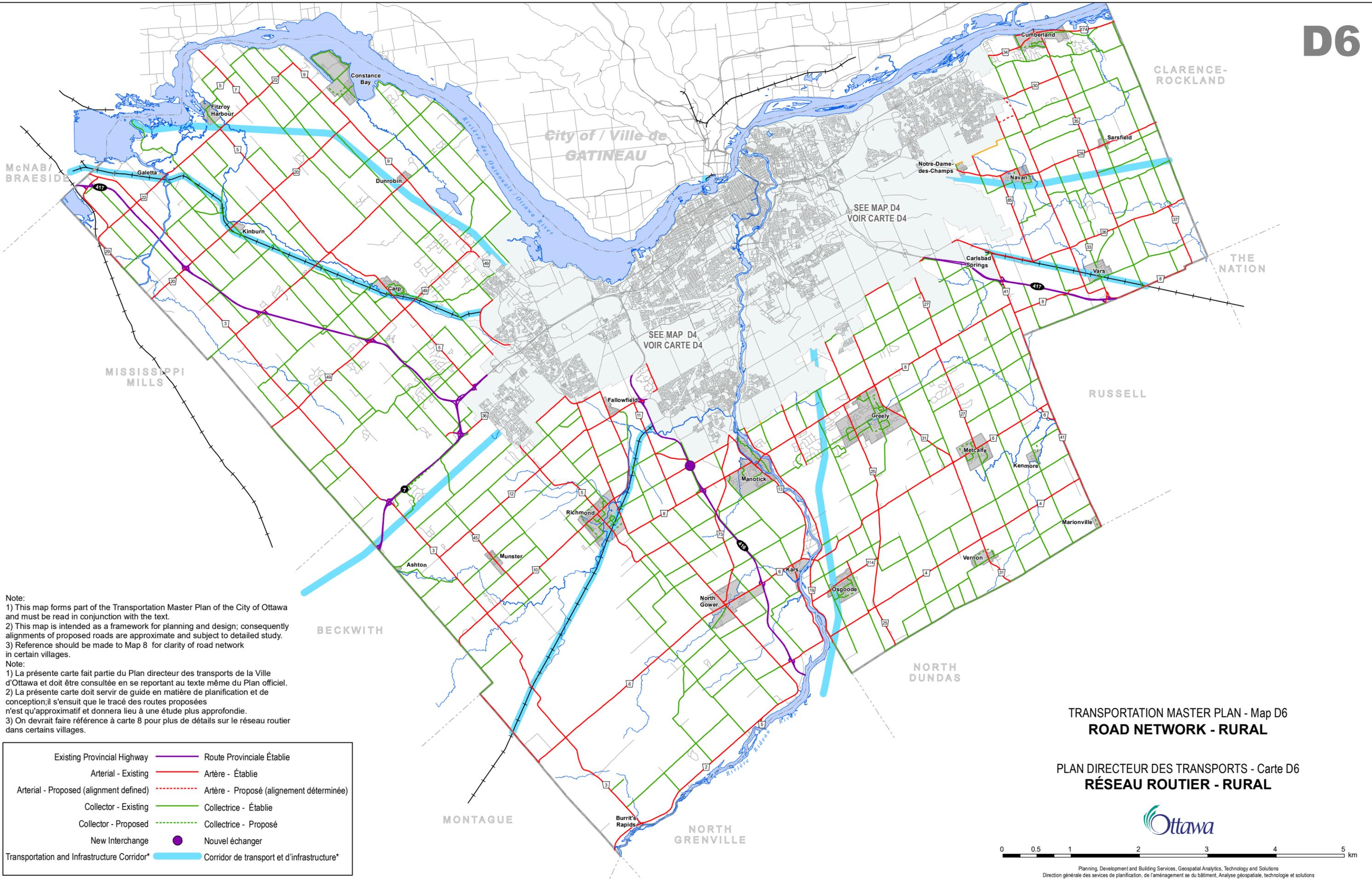
Rivière Rideau River



- | | |
|---|--|
| Provincial Highway | Route provinciale |
| Federally Owned Road | Chemins de propriété fédéral |
| Arterial - Existing | Artère - Établie |
| Arterial - Proposed (alignment defined) | Artère - Proposé (alignement déterminée) |
| Major Collector - Existing | Grande collectrice - Établie |
| Collector - Existing | Collectrice - Établie |

TRANSPORTATION MASTER PLAN - Map D5
ROAD NETWORK - CENTRAL AREA / INNER CITY

PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS - Carte D5
RÉSEAU ROUTIER - SECTEUR CENTRAL / NOYAU CENTRAL DE LA VILLE



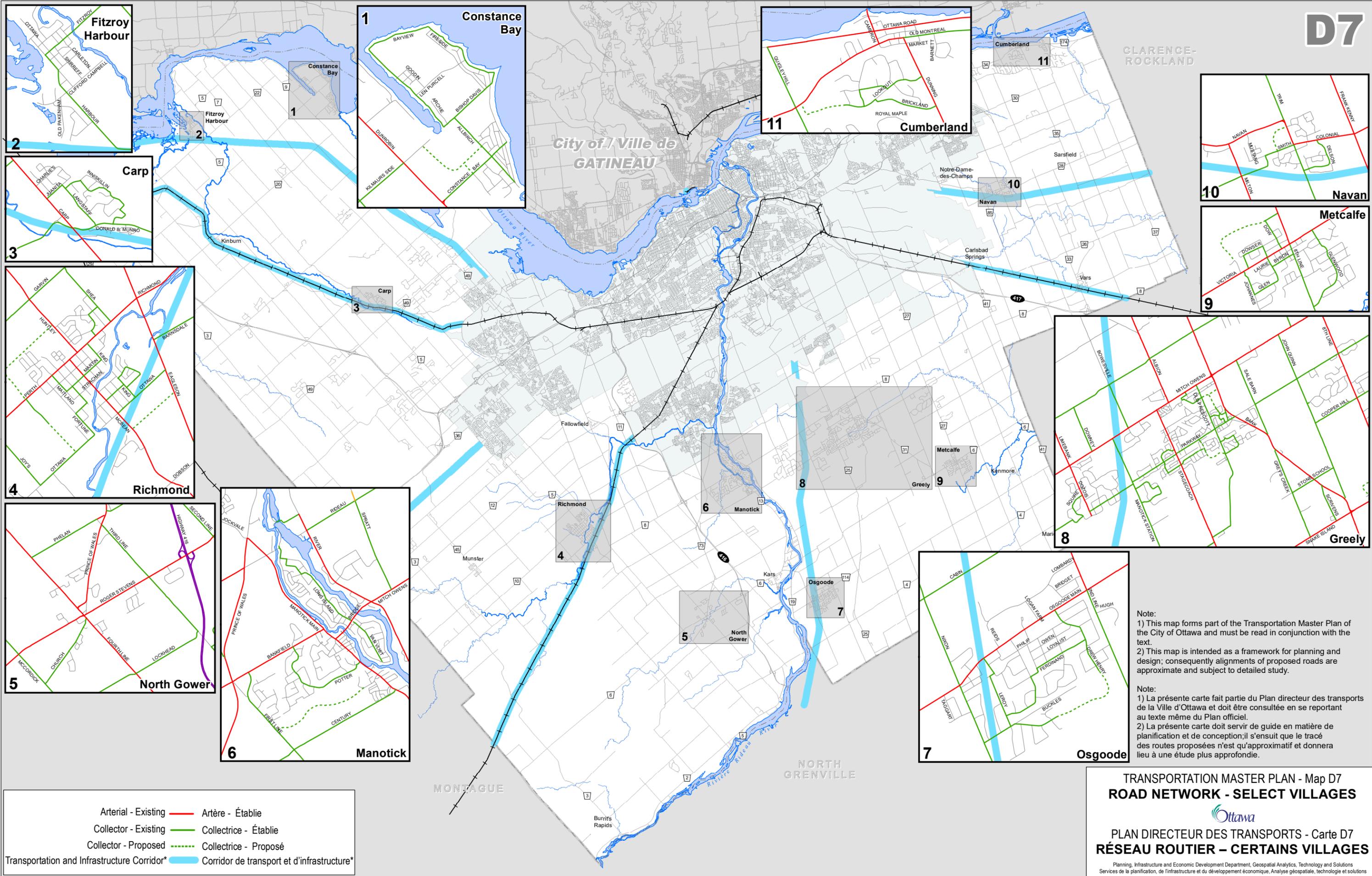
Note:
 1) This map forms part of the Transportation Master Plan of the City of Ottawa and must be read in conjunction with the text.
 2) This map is intended as a framework for planning and design; consequently alignments of proposed roads are approximate and subject to detailed study.
 3) Reference should be made to Map 8 for clarity of road network in certain villages.

Note:
 1) La présente carte fait partie du Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa et doit être consultée en se reportant au texte même du Plan officiel.
 2) La présente carte doit servir de guide en matière de planification et de conception; il s'ensuit que le tracé des routes proposées n'est qu'approximatif et donnera lieu à une étude plus approfondie.
 3) On devrait faire référence à carte 8 pour plus de détails sur le réseau routier dans certains villages.

Existing Provincial Highway	Route Provinciale Établie
Arterial - Existing	Artère - Établie
Arterial - Proposed (alignment defined)	Artère - Proposé (alignement déterminée)
Collector - Existing	Collectrice - Établie
Collector - Proposed	Collectrice - Proposé
New Interchange	Nouvel échangeur
Transportation and Infrastructure Corridor*	Corridor de transport et d'infrastructure*

TRANSPORTATION MASTER PLAN - Map D6
ROAD NETWORK - RURAL
 PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS - Carte D6
RÉSEAU ROUTIER - RURAL





Arterial - Existing		Artère - Établie
Collector - Existing		Collectrice - Établie
Collector - Proposed		Collectrice - Proposé
Transportation and Infrastructure Corridor*		Corridor de transport et d'infrastructure*

Note:
 1) This map forms part of the Transportation Master Plan of the City of Ottawa and must be read in conjunction with the text.
 2) This map is intended as a framework for planning and design; consequently alignments of proposed roads are approximate and subject to detailed study.

Note:
 1) La présente carte fait partie du Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa et doit être consultée en se reportant au texte même du Plan officiel.
 2) La présente carte doit servir de guide en matière de planification et de conception; il s'ensuit que le tracé des routes proposées n'est qu'approximatif et donnera lieu à une étude plus approfondie.

**TRANSPORTATION MASTER PLAN - Map D7
 ROAD NETWORK - SELECT VILLAGES**

**PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS - Carte D7
 RÉSEAU ROUTIER - CERTAINS VILLAGES**

Planning, Infrastructure and Economic Development Department, Geospatial Analytics, Technology and Solutions
 Services de la planification, de l'infrastructure et du développement économique, Analyse géospatiale, technologie et solutions