

Ville d'Ottawa
Mise à jour du Plan directeur des
transports

**Rapport de synthèse sur la
phase 4 des consultations**

Table des matières

1	Introduction	1
1.1	Vue d'ensemble du projet	1
1.2	Vue d'ensemble de la phase 4 des consultations	1
2	Grands thèmes (« Ce que nous avons entendu »).....	5
2.1	Congestion automobile	5
2.2	Sécurité de tous les usagers de la route.....	6
2.3	Infrastructures réservées aux transports en commun	7
2.4	Extension et augmentation de la fréquence des transports en commun	9
2.5	Connectivité multimodale des méthodes de transport durables.....	9
3	Prochaines étapes.....	11

Appendice A : Résultats du sondage sur l'équité

Appendice B : Résultats du Sondage sur les priorités à consacrer aux investissements

Appendice C : Résultats du sondage cartographique sur les besoins liés aux routes et aux transports en commun

1 Introduction

1.1 Vue d'ensemble du projet

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 prochaines décennies. L'objectif du PDT consiste à aménager un réseau de transport fiable, sécuritaire et durable, adapté aux besoins en mobilité des résidents et favorisant le développement de la ville.

La mise à jour du PDT comprend deux parties :

- [Partie 1 – Politiques](#) (document achevé) : Approuvée en avril 2023, la partie 1 du PDT fait état des politiques qui guident les modalités selon lesquelles la Ville assure la planification, la construction, l'exploitation et l'entretien de son réseau de transport. Les 75 politiques de la partie 1 du PDT portent sur un large éventail de thèmes et priorisent entre autres la vigueur des collectivités, les rues complètes, la lutte contre les dérèglements climatiques, la sécurité, l'équité et la compétitivité régionale.
- Partie 2 – Plan des infrastructures (en cours) : Le Plan des infrastructures du PDT fera état des projets et des investissements nécessaires pour répondre aux besoins en déplacements d'Ottawa et pour atteindre les objectifs du Plan officiel de la Ville. Il fera aussi état des sous-ensembles de projets abordables dans les plans financiers à long terme de la Ville, ainsi que des délais correspondants pour la mise en œuvre.

1.2 Vue d'ensemble de la phase 4 des consultations

Le Plan des infrastructures du PDT est destiné à recenser les projets d'aménagement de routes et de transports en commun à réaliser pour répondre, aujourd'hui et demain, aux besoins des résidents et des entreprises d'Ottawa. Il faut donc tenir compte des contraintes de l'abordabilité à long terme, qui obligeront à prioriser les investissements dans différents secteurs. En sachant qu'il existe différentes approches pour travailler en respectant sa capacité budgétaire à long terme, la Ville a mené, au milieu de 2024, des consultations pour permettre de mettre au point les projets du Plan et les priorités de sa mise en œuvre.

Les principaux objectifs de la phase 4 des consultations consistaient à entendre les résidents se prononcer sur les difficultés de transport qu'ils éprouvent lorsqu'ils se déplacent en voiture ou dans les transports en commun et à leur demander leur avis sur les priorités à consacrer aux

investissements dans les transports. Du 12 juin au 30 août 2024, la Ville a réalisé deux sondages en ligne afin de permettre aux résidents de faire connaître leurs opinions à l'équipe du projet. Ils pouvaient répondre à ces sondages, diffusés sur le site Web du projet de [Mise à jour du Plan directeur des transports de la Ville](#), sur la plateforme Participons Ottawa, dans l'une des cinq langues suivantes : le français, l'anglais, l'espagnol, l'arabe et le chinois simplifié.

La Ville a aussi réalisé un sondage sur l'équité, animé des sondages éphémères et organisé des séances de consultation avec les intervenants.

Nous décrivons ces activités dans les sous-sections ci-après.

1.2.1 Sondage sur l'équité

Un sondage s'est déroulé dans les quartiers méritant l'équité afin de permettre à la Ville de mieux connaître les besoins en transports des résidents et leurs opinions à propos des investissements à consacrer aux transports. Ce sondage s'adressait au public cible des jeunes de moins de 20 ans. Il s'est déroulé dans le cadre du Programme des ambassadeurs de quartier (PAQ), fruit d'une collaboration entre l'Équipe des services intégrés des quartiers de la Ville, Santé publique Ottawa et Repaire jeunesse d'Ottawa. Le PAQ propose des activités de participation communautaire et de sensibilisation menées par les jeunes et pour les jeunes dans près de 30 quartiers de la ville.

Ce sondage a eu lieu en novembre et décembre 2023 dans des lieux publics comme des centres communautaires et des parcs. On pouvait y répondre en français, en anglais, en arabe, en espagnol, en somali et dans les deux langues principales de l'Afghanistan (le dari et le pachto).

On a aussi mené le même sondage dans deux établissements d'études secondaires de la localité, dans le cadre des salons professionnels qui ont eu lieu à l'école secondaire Brookfield le 22 février et à l'école secondaire St Pius X le 26 février 2024.

Le lecteur trouvera dans l'**appendice A** la synthèse des résultats de ce sondage.

1.2.2 Sondage sur les priorités à consacrer aux investissements

Ce sondage sert à connaître les préférences des résidents d'Ottawa quant aux secteurs dans lesquels il faudrait investir les fonds publics dans l'ensemble du réseau de transports. On a posé aux participants 12 questions sous la forme de case à cocher ou appelant des réponses courtes sur des thèmes comme l'attribution de fonds pour des projets d'agrandissement par rapport à l'entretien des infrastructures actuelles, les types privilégiés d'infrastructures nouvelles et les domaines dans lesquels la Ville devrait envisager de réduire les

investissements. La Ville a reçu 1 108 réponses, dont l'**appendice B** fait la synthèse.

1.2.3 Sondage cartographique sur les besoins liés aux routes et aux transports en commun

Ce sondage a permis d'épingler sur une carte les motifs précis d'inquiétude à propos des transports en commun et des déplacements en voiture sur tout le territoire de la Ville. Les participants pouvaient faire glisser et déposer les « épingles pour les routes » et les « épingles pour les transports en commun » sur une carte en ligne et étaient invités à ajouter un commentaire expliquant leurs choix. Au total, 4 526 épingles ont été enregistrées. Le lecteur trouvera dans l'**appendice C** la synthèse des résultats dans les tendances géographiques.

1.2.4 Consultations éphémères

Quinze kiosques de consultation « éphémère » ont été installés sur tout le territoire de la Ville, y compris dans les zones rurales, pour offrir aux résidents l'occasion de se renseigner sur le projet du PDT et d'exprimer leur avis. On invitait les résidents à prendre connaissance des documents de la phase 4 des consultations sur le site Web du projet et à répondre aux sondages en ligne. Les consultations éphémères ont eu lieu aux endroits suivants dans la période comprise entre juin et août.

LIEUX	DATES ET HEURES
Aréna de Richmond (Scott Klatt)	Le 14 juin de 9 h à 13 h
Centre récréatif François-Dupuis	Le 18 juin de 8 h à midi
Station de transports en commun uOttawa	Le 19 juin de 8 h 30 à 10 h 30
Station de transports en commun Tunney's Pasture	Le 21 juin de 8 h 30 à 10 h 30
Station de transports en commun Hurdman	Le 24 juin de 8 h 30 à 10 h 30
Station de transports en commun Blair	Le 25 juin de 8 h 30 à 10 h 30
Station de transports en commun St-Laurent	Le 25 juin de 13 h à 17 h
Complexe récréatif Bob-MacQuarrie	Le 4 juillet de 8 h à midi
Centre communautaire de Rideauview	Le 5 juillet de 16 h à 17 h 30
Bibliothèque publique d'Ottawa, succursale de Richmond	Le 9 juillet de 10 h à 13 h
Complexe récréatif Ray-Friel	Le 10 juillet de 8 h à 11 h
Bibliothèque publique d'Ottawa, succursale de Carp	Le 11 juillet de 14 h à 16 h
Bibliothèque publique d'Ottawa, succursale de Greely, et Centre communautaire Greely	Le 31 juillet de 10 h à 16 h
Marché fermier de Lansdowne	Le 11 août de 9 h à 14 h
Parc Millennium	Le 14 août de 14 h à 15 h

Dans la section suivante, nous faisons la synthèse des grands thèmes de la phase 4 des consultations. Le lecteur trouvera dans les **appendices (A, B et C)** les résultats détaillés de chacune de ces consultations.

2 Grands thèmes (« Ce que nous avons entendu »)

Les cinq thèmes suivants se sont fait jour dans toutes les consultations, comme nous l'expliquons dans la **section 1.2** :

- Congestion automobile;
- Sécurité de tous les usagers de la route;
- Infrastructures réservées aux transports en commun;
- Extension et augmentation de la fréquence des transports en commun;
- Connectivité multimodale des méthodes de transport durables.

Il faut signaler qu'on demandait au public de décrire ses motifs d'inquiétude liés aux modes de déplacement en automobile et dans les transports en commun; or, de nombreux commentaires ont essentiellement porté sur les problèmes relevés par les piétons et les cyclistes.

Nous décrivons, dans cette section, les principales constatations portant sur chaque thème.

2.1 Congestion automobile

Les participants au sondage ont fait observer que la congestion est un grand motif d'inquiétude pour les automobilistes sur le territoire de la Ville. La réduction du nombre de voies de circulation et les places de stationnement sur rue qui limitent les voies de déplacement étaient particulièrement problématiques. L'enjeu porte surtout sur les heures de pointe pour les déplacements effectués pour se rendre au travail et rentrer à la maison et pour déposer et passer prendre les élèves dans les écoles. Le niveau de bruit causé par les voitures, surtout dans les environs des autoroutes divisées et des routes très achalandées, est un motif d'inquiétude lié.

Voici entre autres les lieux très congestionnés qui ont été repérés dans le sondage cartographique :

- **Pont du chemin Greenbank enjambant la rivière Jock** (Barrhaven);
- **Boulevard Brian-Coburn** (Orléans) – on a attiré l'attention sur les carrefours giratoires à l'angle du chemin Mer-Bleue et du chemin Tenth Line;
- **Promenade Strandherd** (Barrhaven) – approche est menant à l'autoroute 416;

- **Avenue Bronson (Glebe)** – il y a congestion dans les secteurs dans lesquels le nombre de voies de circulation est réduit, surtout aux intersections comprises entre la rivière Rideau et l’avenue Carling.

Selon le Sondage sur les priorités à consacrer aux investissements, la congestion est le troisième grand motif d’inquiétude, à 16 %. (La durée des déplacements et la fiabilité des transports en commun viennent au premier rang à 25 %, tandis que 17 % des participants ont parlé de la sécurité des piétons et des cyclistes.) De même, les investissements dans la capacité en routes nouvelles (10 %) ont talonné les transports en commun et le transport actif dans l’ordre des priorités des participants.

2.2 Sécurité de tous les usagers de la route

On a fait savoir que la sécurité était un motif d’inquiétude pour tous les usagers de la route (automobilistes, cyclistes et piétons) : la sécurité s’inscrit au deuxième rang à 17 %, derrière la durée des déplacements et la fiabilité des transports en commun. La transition des routes existantes destinées à être aménagées en rues complètes se situait au premier rang des priorités (21 %) pour les investissements à consacrer aux nouvelles infrastructures, ce qui veut dire que l’on s’inquiète probablement des usagers vulnérables dans les couloirs routiers.

On a réparti les réponses entre celles qui ont été données par les automobilistes et celles qui ont été exprimées par les cyclistes et les piétons. Les automobilistes ont fait état des motifs d’inquiétude suivants :

- **Intersections** – Ils ont fait observer que les virages à gauche constituaient le plus grand risque;
- **Carrefours giratoires** – Il faut prendre rapidement des décisions dans les environnements complexes dans lesquels les différents usagers de la route interagissent (y compris dans les passages pour les piétons);
- **Excès de vitesse** – Secteurs dans lesquels les automobilistes accélèrent ou dans lesquels les limites de vitesse affichées sont plus élevées sur les routes très achalandées par les camions.

Voici les secteurs dans lesquels il faut améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons :

- **Intersections** – On a signalé que les lieux qui n’ont pas de panneau indicateur d’arrêt ni de feux de circulation fragilisent la sécurité des piétons qui traversent la chaussée;
- **Routes à vocation automobile** – On a parlé des routes qui n’ont pas de bandes cyclables protégées, qui sont très achalandées par les automobilistes ou qui ne sont pas desservies par des autobus, ainsi

que les lieux dans lesquels les trottoirs ne sont pas raccordés aux points de destination (par exemple aux arrêts d'autobus proches des services essentiels).

On a exprimé des motifs d'inquiétude sur la sécurité dans certains endroits, à savoir :

- **Chemin Greenbank** (Nepean) – On a signalé que les intersections de l'avenue Darjeeling, du chemin Jockvale et de la promenade Strandherd ne sont pas sécuritaires pour les automobilistes comme pour les piétons;
- **Promenade Strandherd** (Barrhaven) – On jugeait que la synchronisation des feux de circulation aux intersections encourageait les excès de vitesse et créait des conflits avec les piétons;
- **Avenue Riocan à l'angle de l'avenue Marketplace** (Barrhaven) – L'absence de feux de circulation représente un risque pour la sécurité des piétons qui traversent la chaussée;
- **Carrefour giratoire du chemin Mer-Bleue et du boulevard Brian-Coburn** – On a fait observer que l'achalandage automobile fragilise la sécurité des piétons (à l'école située dans le coin nord-est de l'intersection);
- **Chemin Innes** (Orléans) – On a fait savoir que les virages à gauche ne sont pas sécuritaires.

Les résidents souhaiteraient qu'on aménage un plus grand nombre de dispositifs de modération de la circulation sur les routes très achalandées et seraient favorables à l'amélioration des infrastructures cyclables et piétonnables, dont la conception selon le principe des rues complètes. Ils ont en outre suggéré de prévoir des panneaux d'arrêt dans tous les sens, des feux de circulation et des carrefours giratoires pour améliorer la sécurité aux intersections.

2.3 Infrastructures réservées aux transports en commun

Les participants ont fait savoir que l'absence d'infrastructures réservées aux transports en commun peut créer des conflits entre les automobilistes et les usagers des transports en commun, ce qui influe sur les niveaux de service des transports en commun. Lorsqu'on leur a demandé quels étaient les plus grands motifs d'inquiétude liés au transport auxquels la Ville devrait répondre, ils ont surtout répondu qu'il s'agissait de « la durée des déplacements et la fiabilité des transports en commun » (25 %), et lorsqu'on leur a demandé quelle priorité la Ville devrait donner au renouvellement des infrastructures existantes, selon

l'une des trois premières réponses qu'ils ont données, il faudrait « prioriser les circuits d'autobus » (24 %).

Les participants ont fait observer que les conflits entre les automobilistes et les usagers des transports en commun se produisent lorsque les autobus n'ont pas de voie réservée et doivent rouler sur les voies automobiles. Il a aussi été question des voitures qui roulent ou se stationnent dans les voies réservées aux transports en commun et des véhicules en autopartage qui attendent dans les voies réservées aux transports en commun ou aux arrêts d'autobus. On a fait observer que ces conflits nuisent à la fluidité des déplacements des voitures comme des autobus, et on était aussi d'avis qu'il s'agissait d'un motif d'inquiétude pour la sécurité des automobilistes et des usagers des transports en commun ou de l'autopartage lorsqu'ils montent dans les véhicules et qu'ils en descendent.

Les participants ont aussi fait observer qu'ils attendent souvent pendant les durées prolongées l'arrivée des véhicules de transport en commun; ils ont aussi signalé les problèmes qui surgissent lorsque plusieurs autobus arrivent en même temps à l'arrêt.

Les participants étaient favorables à l'aménagement de voies réservées aux autobus dans les rues très achalandées, dont les voies pour véhicules à taux d'occupation élevé (VTOE), afin de réduire la congestion automobile et d'améliorer la fiabilité du service de transport en commun.

On a fait savoir que certaines rues dotées d'infrastructures réservées aux transports en commun apportaient des avantages aux résidents, à savoir :

- **Rue Bank** (centre-ville);
- **Rue Queen** (centre-ville);
- **Chemin Greenbank** (nord du chemin Hunt Club);
- **Chemin Baseline**;
- **Chemin Merivale**;
- **Avenue Carling** (Ottawa Ouest);
- **Barrhaven** (en général);
- **Chemin Tenth Line** (Orléans);
- **Chemin Innes** (Orléans);
- **Boulevard Brian-Coburn** (Orléans);

2.4 Extension et augmentation de la fréquence des transports en commun

Les participants ont fait savoir qu'il fallait étendre le service de transport en commun et en accroître la fréquence pour répondre à leurs besoins déplacements. L'extension du réseau jusqu'aux collectivités en voie d'aménagement permettra de servir ces secteurs en plein essor et pourrait réduire la dépendance vis-à-vis de la voiture si les travaux sont réalisés rapidement. L'amélioration de la connectivité des transports en commun et l'accroissement de la fréquence du service permettront aux résidents de se rendre à des destinations plus nombreuses, dont le travail et l'école.

Voici les secteurs essentiels dans lesquels les résidents ont affirmé qu'ils profiteraient de l'extension et de l'accroissement de la fréquence des transports en commun :

- **Cœur du centre-ville;**
- **Centrepointe** (dans les environs du chemin Baseline et de l'avenue Woodroffe);
- **Barrhaven** (dans les environs du chemin Cambrian et du chemin Greenbank);
- **Orléans** (dans les environs du chemin Mer-Bleue et du boulevard Brian-Coburn).

Lorsqu'on a demandé aux participants quel type d'infrastructures nouvelles la Ville devrait prioriser, le deuxième choix de réponse le plus courant a porté sur l'« agrandissement du réseau de l'O-Train ». Les opinions étaient toutefois contrastées, comme on peut le constater dans les réponses aux questions permettant de savoir dans quels secteurs la Ville devrait moins investir : nombreux sont ceux qui ont fait savoir qu'ils préféreraient prioriser le service d'autobus plutôt que les nouveaux circuits du TLR.

Dans l'ensemble, on a fait savoir que l'amélioration de la connectivité des transports en commun entre les quartiers hors du cœur du centre-ville permettrait d'offrir une solution de rechange viable à la conduite automobile et d'alléger la congestion automobile, en plus de rehausser l'abordabilité des déplacements.

2.5 Connectivité multimodale des méthodes de transport durables

On a fait savoir qu'il fallait assurer, sur tout le territoire de la Ville, la connectivité du réseau cyclable et du réseau piétonnable. Lorsqu'on a demandé aux participants quelle priorité la Ville devrait donner au renouvellement des

infrastructures existantes, l'une des trois premières options sélectionnées consistait à « prioriser les routes qui permettent de se déplacer à pied et à vélo » (24 %).

Pour les infrastructures cyclables, les participants ont évoqué les points précis suivants :

- **bandes cyclables** protégées et pistes cyclables surélevées;
- amélioration des **balises et de la signalétique** des infrastructures cyclables;
- **amélioration de la connectivité** entre les infrastructures cyclables, surtout aux intersections;
- amélioration de l'**intégration des infrastructures cyclables dans le réseau de transports en commun**, notamment dans les stations et avec les véhicules de transport en commun.

Pour les infrastructures piétonnables, les participants ont fait état des points précis suivants :

- augmentation du nombre de **sentiers polyvalents**;
- amélioration de l'**accès aux arrêts d'autobus**, notamment en aménageant des passages pour piétons ou des trottoirs dans les alentours des arrêts d'autobus.

Les participants ont fait savoir qu'il était prioritaire, pour les résidents d'Ottawa, d'investir davantage dans l'amélioration et la connectivité des infrastructures cyclables et piétonnables existantes. En plus d'améliorer ou d'augmenter les nouvelles infrastructures, lorsqu'on leur a demandé quelles améliorations auxiliaires il faudrait apporter aux infrastructures existantes, il a surtout été question de « prévoir des raccourcis supplémentaires pour les piétons et les cyclistes afin d'améliorer la connectivité » (30 %) et d'« étendre la portée du programme d'entretien hivernal des réseaux piétonniers et cyclables » (20 %).

3 Prochaines étapes

La phase suivante de la Mise à jour du Plan directeur des transports d'Ottawa donnera lieu à la version provisoire du Plan des infrastructures du PDT, qui décrira dans leurs grandes lignes tous les projets d'infrastructures recommandés pour les réseaux routiers et de transports en commun sur l'horizon de planification de 2046. Ce document sera présenté au public pendant les activités de la phase 5 de la consultation, planifiée pour avril et mai 2025.

Voici les prochaines étapes à réaliser dans l'élaboration du Plan des infrastructures :

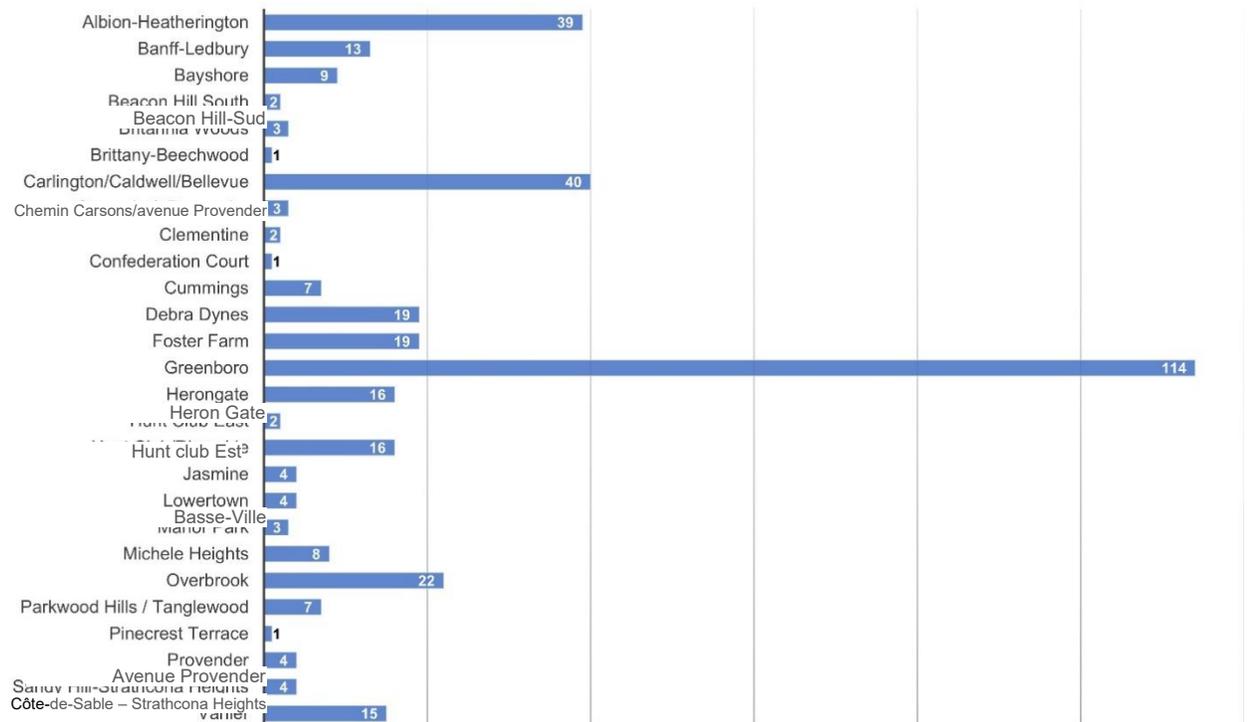
- Mettre au point le Panorama des déplacements jusqu'en 2046, qui fait état de la projection de la demande en transport d'après l'aménagement du territoire projeté, les prévisions de la population et de l'emploi et la mise en lumière des lacunes et des difficultés dans les transports;
- Mettre au point les réseaux de transport en commun et routiers de 2046 en dressant une longue liste de projets potentiels, en réalisant une analyse de la viabilité, en élaborant les estimations de coût et en évaluant et en priorisant les projets d'après la [Structure-cadre](#) approuvée par le Conseil municipal;
- Prioriser les projets de transport actif approuvés par le Conseil municipal pour la première phase de la mise en œuvre.

Les commentaires exprimés dans les activités de la phase 4 des consultations sont essentiels pour les prochaines étapes de l'élaboration de la Mise à jour du Plan directeur des transports d'Ottawa. Essentiellement, on recensera les projets potentiels dans la longue liste de projets évoqués ci-dessus pour répondre aux besoins et résoudre les problèmes constatés dans ce processus, et on mettra au point des scénarios d'investissement en s'inspirant des commentaires dérivés des résultats du Sondage sur les priorités à consacrer aux investissements.

Appendice A – Résultats du sondage sur l'équité

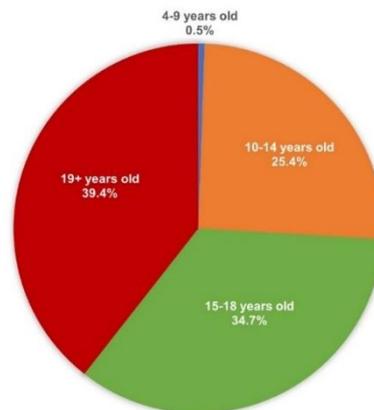
Dans la **question 1**, on demandait aux participants d'indiquer le quartier dans lequel ils habitaient. La **pièce A-1** fait état des quartiers et du nombre de réponses pour chaque quartier.

Pièce A-1 : Nombre de réponses par quartier



Pièce A-2 : Réponses selon le groupe d'âge

Dans la **question 2**, on demandait aux participants d'indiquer leur âge. La **pièce A-2** donne la répartition en pourcentage, des participants selon les groupes d'âge.

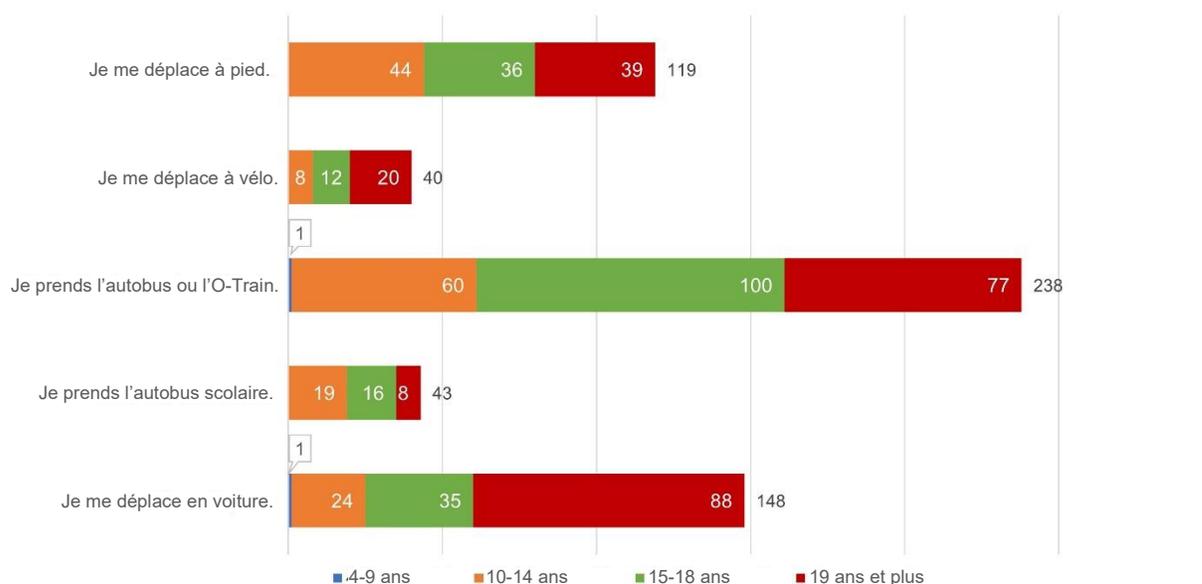


Dans la **question 3**, on demandait aux participants d'indiquer comment ils se déplacent dans leur quartier. Les options offertes sont indiquées ci-après. On demandait aux participants de cocher toutes les bonnes réponses :

- Je me déplace à pied.
- Je me déplace à vélo.
- Je prends l'autobus ou l'O-Train.
- Je prends l'autobus scolaire.
- Je me déplace en voiture.
- Autre mode de transport : veuillez préciser.

La **pièce A-3** fait état des modes de déplacement, ainsi que des groupes d'âge des participants.

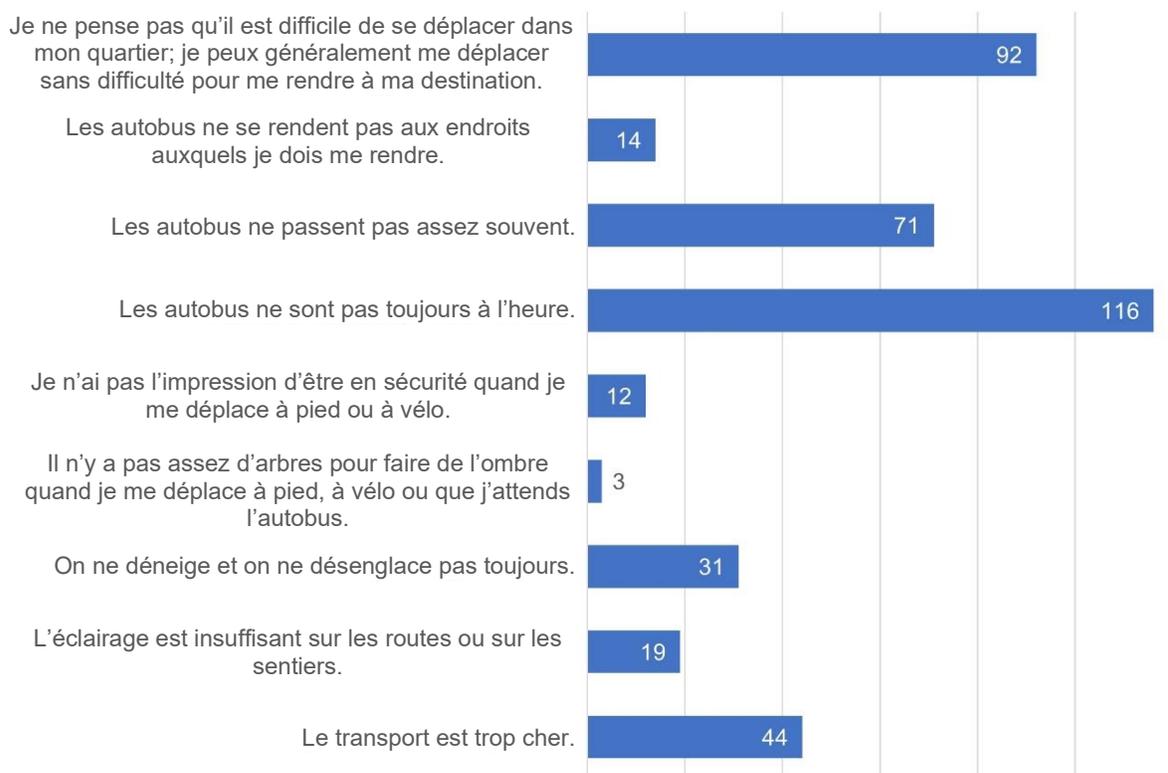
Pièce A-3 : Modes de déplacement selon les groupes d'âge



Dans la **question 4**, on indiquait que la Ville d’Ottawa souhaite faciliter les déplacements. On demandait aux résidents s’il y a dans leur quartier des problèmes de transport qui les empêchent de se rendre à leur destination, en précisant la nature de ces problèmes.

La **pièce A-4** fait état des principaux problèmes indiqués par les participants.

Pièce A-4 : Problèmes de transport



Les participants pouvaient aussi indiquer les autres problèmes, en plus des neuf problèmes notés dans le questionnaire et représentés dans la **pièce A-4**. Ces autres problèmes ont été regroupés; voici ceux qui ont recueilli cinq réponses ou plus :

- Congestion de la circulation – 11;
- Il n’y a pas suffisamment d’abribus – 6;
- Les chauffeurs d’autobus ne font parfois pas monter les gens qui attendent – 10;
- Les autobus sont bondés – 6;
- Les rues sont en mauvais état (nids-de-poule) – 8;

- En plus des retards des chauffeurs, certains trajets d'autobus sont parfois aussi annulés – 9;
- L'environnement à l'intérieur des autobus peut être désagréable : c'est parfois sale ou on n'a pas l'impression d'être en sécurité – 7.

Dans la **question 5**, on demandait aux participants s'il y a des destinations auxquelles il est difficile de se rendre parce qu'il n'y a pas suffisamment d'options dans le transport. Quarante-neuf participants ont répondu à la question. Les réponses n'étaient généralement pas propres à un lieu géographique; les participants ont plutôt indiqué des lieux génériques comme l'« école » et le « travail ». Les réponses n'ont pas révélé de tendances.

Dans la **question 6**, on demandait aux participants quelles étaient à leur avis les priorités auxquelles la Ville devrait se consacrer. Ils pouvaient choisir trois réponses parmi les possibilités suivantes :

- Aménager de nouveaux trottoirs et de nouvelles bandes cyclables afin d'améliorer la connectivité.
- Améliorer la sécurité pour les personnes qui se déplacent à pied et à vélo.
- Accroître la fréquence des transports en commun pour que les autobus passent plus souvent.
- Aménager de nouvelles voies réservées aux autobus pour accélérer les transports en commun et en améliorer la fiabilité.
- Aménager plus de voies de circulation pour les voitures afin de réduire la congestion automobile.
- Améliorer l'entretien des routes, des trottoirs et des sentiers existants.
- Veiller à ce que les rues soient plus confortables en plantant des arbres créant de l'ombre et en ajoutant des bancs publics.

La **pièce A-5** fait état des réponses; les options de transports en commun font partie des deux principales priorités.

Pièce A-5 : Priorités à consacrer aux investissements dans les transports



Dans la **question 7** on demandait aux participants s'ils avaient d'autres suggestions à soumettre à la Ville d'Ottawa sur les moyens d'améliorer le transport dans leur quartier. La plupart des réponses reprenaient celles des questions 4 et 6. Voici les réponses indiquées à cinq reprises ou plus :

- Combler les nids-de-poule – 5;
- Prévoir plus d'autobus – 13;
- Autobus en retard – 10;
- Transports en commun trop cher – 8.

Appendice B – Résultats du Sondage sur les priorités à consacrer aux investissements

Question 1 : Quels sont vos principaux modes de transport?

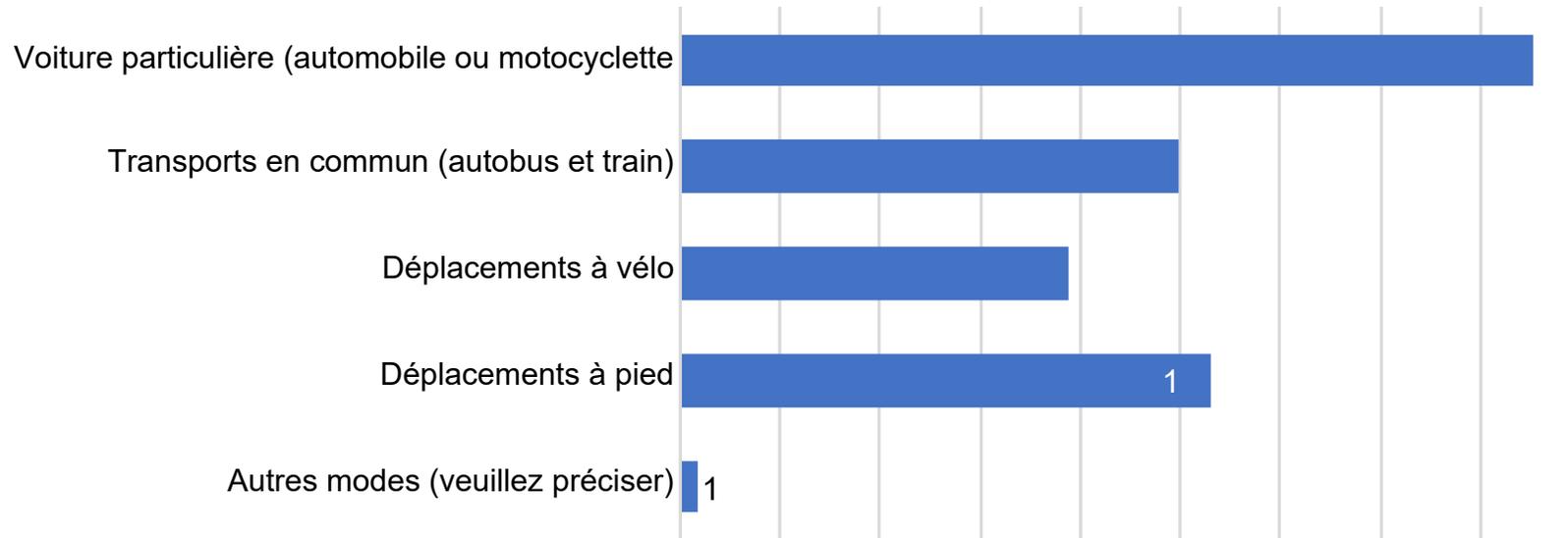
Les participants ont sélectionné au moins un et au plus cinq modes de transport principal, pour une moyenne de deux modes, ce qui laisse entendre que la plupart des participants font appel à plusieurs modes de transport dans leur quotidien ou qu'ils peuvent recourir à différents modes de transport dans le même déplacement.

La **pièce B-1** indique le nombre de réponses pour chaque mode sélectionné. La voiture particulière a été le mode de transport le plus sélectionné (37 %), suivie des déplacements à pied (23 %) et des transports en commun (22 %) comme principaux modes de déplacement. Tous les modes durables de transport (déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun) représentent 62 % des modes principaux de déplacements des participants.

Voici les autres modes de déplacement non listés, mais indiqués par les participants :

- train – 1;
- transport adapté – 2;
- taxi ou autopartage (par exemple Uber et Lyft) – 6;
- vélo avec remorque de vélo pour enfants – 1;
- trottinette ou trottinette électrique – 5;
- fauteuil roulant – 1;
- course à pied – 1.

Pièce B-1 : Question 1 – Résultats du Sondage sur les priorités à consacrer aux investissements



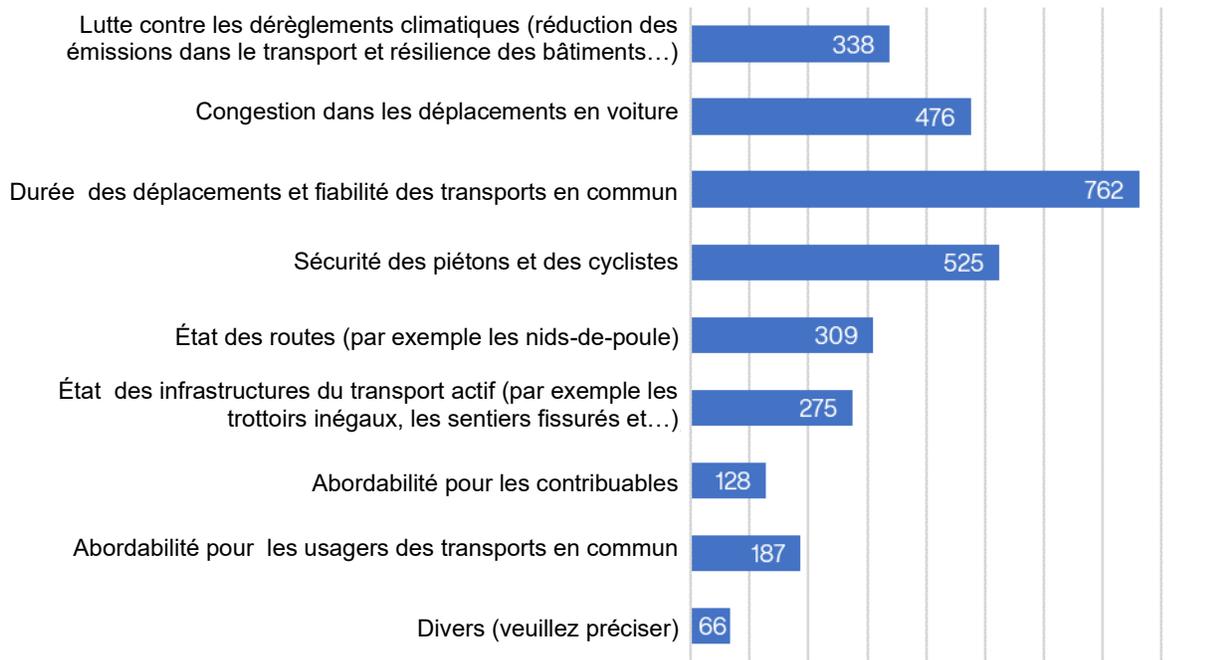
Question 2 : Quels sont, dans le domaine du transport, les plus grands motifs d'inquiétude sur lesquels vous souhaiteriez que la Ville se penche?

On a demandé aux participants de sélectionner leurs trois grandes priorités pour ce qui est de leurs motifs d'inquiétudes liés aux transports. La **pièce b-2** indique le nombre de réponses apportées pour chaque motif d'inquiétude sélectionné. La priorité la plus sélectionnée a été « La durée des déplacements et la fiabilité des transports en commun » (25 % de l'ensemble des motifs d'inquiétude sélectionnés), suivie de « La sécurité des piétons et des cyclistes » (17 %) et de « La congestion automobile quand il s'agit de se déplacer en voiture » (16 %).

Les thèmes suivants font état des autres motifs d'inquiétude non listés, mais indiqués par les participants dans la réponse « Divers » :

- infrastructures de transport actif spécialisées et protégées, en plus d'être bien connectées;
- service de transport en commun connecté, fiable, fréquent et accessible dans les banlieues et le centre-ville;
- entretien hivernal des infrastructures du transport actif et des arrêts d'autobus;
- sécurité de la vitesse sur les routes et aux intersections, surtout en raison de l'accroissement de la population;
- régulation concertée de l'achalandage automobile pour gérer la congestion;
- paysages verts dans les couloirs de transport pour gérer la pollution atmosphérique, le bruit et pour faire rejaillir des avantages sur la sécurité et le confort;
- amélioration de la connectivité multimodale, dont l'intégration des aménagements du transport actif avec le réseau des transports en commun et dans les véhicules;
- création de collectivités denses, polyvalentes et piétonnables.

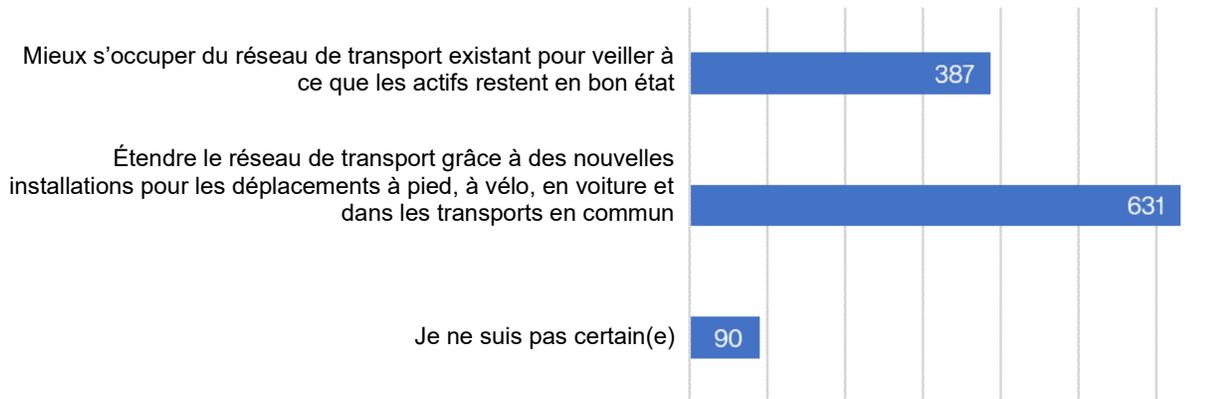
Pièce B-2 : Question 2 – Résultats du Sondage sur les priorités à consacrer aux investissements



Question 3 : Les fonds que la Ville consacre aux projets de transport sont limités. S'il y avait un moyen d'augmenter les dépenses, quel serait-il?

Les participants préféraient « Étendre le réseau de transport grâce à de nouvelles installations pour les déplacements à pied, à vélo, en voiture et dans les transports en commun » plutôt que « Mieux s'occuper du réseau de transport existant pour veiller à ce que les actifs restent en bon état » selon une marge de 57 % à 35 %. Les autres, soit 8 %, n'en étaient pas certains. La **pièce b-3** porte sur la répartition des réponses dans chaque catégorie d'investissements.

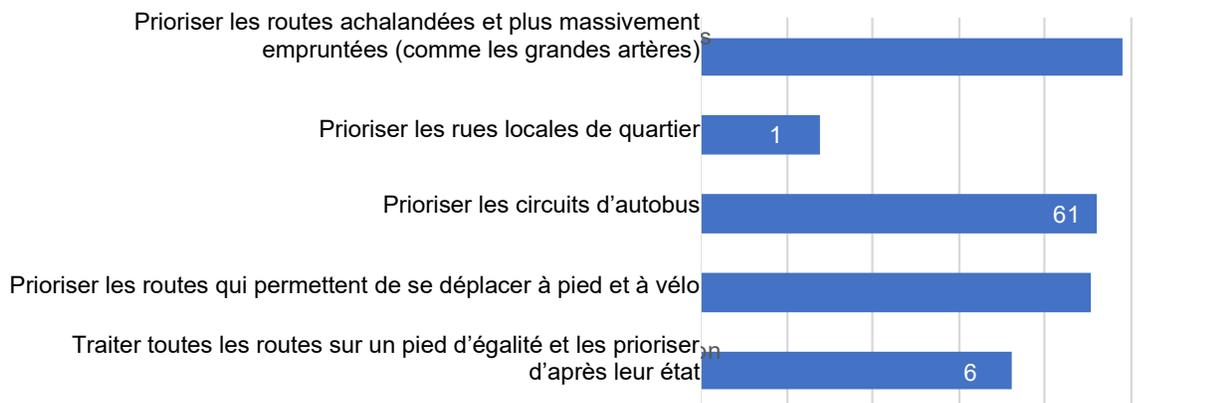
Pièce B-3 : Question 3 – Résultats du Sondage sur les priorités à consacrer aux investissements



Question 4 : Dans quelle mesure souhaiteriez-vous que la Ville priorise la réfection des infrastructures existantes? Font partie des travaux de réfection, le réasphaltage et la préservation de la chaussée, qui permettent de veiller à ce que les actifs restent en bon état.

On a demandé aux participants de sélectionner leurs deux grandes priorités dans le renouvellement des infrastructures existantes. La **pièce b-4** indique qu'on a le plus souvent sélectionné la réponse selon laquelle il faut « Prioriser les routes achalandées et plus fréquentées » (26 %), suivie de près par la réponse selon laquelle il faut « Prioriser les circuits d'autobus » et « Prioriser les routes qui permettent de se déplacer à pied et à vélo » (24 % pour chacune des deux dernières réponses), puis la réponse selon laquelle il faut « Traiter toutes les routes sur un pied d'égalité » (19 %).

Pièce B-4 : Question 4 – Résultats du Sondage sur les priorités à consacrer aux investissements



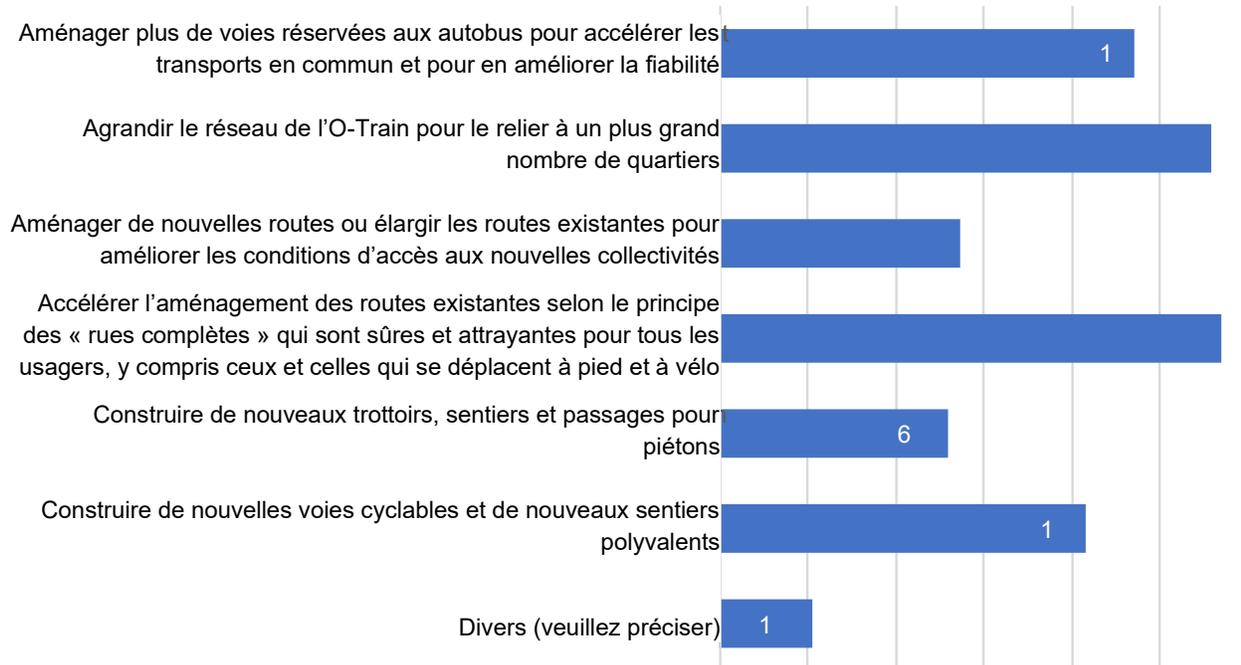
Question 5 : Quels sont les types d'infrastructures nouvelles que la Ville devrait prioriser?

On a demandé aux participants de sélectionner leurs trois grandes priorités pour les nouvelles infrastructures de transport sur le territoire de la Ville. La **pièce b-5** fait état du nombre de réponses pour chaque priorité sélectionnée. Les deux grandes priorités sélectionnées consistaient à « Agrandir le réseau de l'O-Train... » et à « Accélérer l'aménagement des routes existantes selon le principe des "rues complètes"... » (21 % dans un cas comme dans l'autre). La troisième priorité la plus sélectionnée consistait à « Aménager plus de voies réservées aux autobus... » (18 %). Les priorités qui consistaient à « Construire de nouvelles voies cyclables et de nouveaux sentiers polyvalents » (16 %) et à construire de nouvelles routes ou des routes plus larges ont toutes deux été sélectionnées par 16 % des participants.

Les thèmes suivants font état des autres motifs d'inquiétude non listés, mais indiqués par les participants dans la catégorie « Divers » :

- améliorer la connectivité pour tous les modes de transport entre les quartiers (hors du cœur du centre-ville);
- bâtir un plus grand nombre de ponts pour assurer la liaison entre Ottawa et Gatineau;
- prévoir plus de parcs relais pour avoir plus facilement accès aux transports en commun dans les zones rurales;
- aménager un plus grand nombre de dispositifs de modération de la circulation afin de réduire la vitesse dans les rues résidentielles et d'améliorer la sécurité aux intersections;
- améliorer l'accessibilité des infrastructures de transports en commun; installer plus d'abribus.

Pièce B-5 : Question 5 – Résultats du Sondage sur les priorités à consacrer aux investissements



Question 6 : Y a-t-il un type d'infrastructures nouvelles dans lequel vous souhaiteriez qu'on investisse moins?

Un peu plus de la moitié des participants (600 réponses, soit 54 %) ont fait des commentaires sur les nouvelles infrastructures dans lesquelles ils souhaiteraient moins investir. Les commentaires concordent avec les thèmes suivants : Où est la répartition en chiffres ou en pourcentage, notamment dans un graphique?

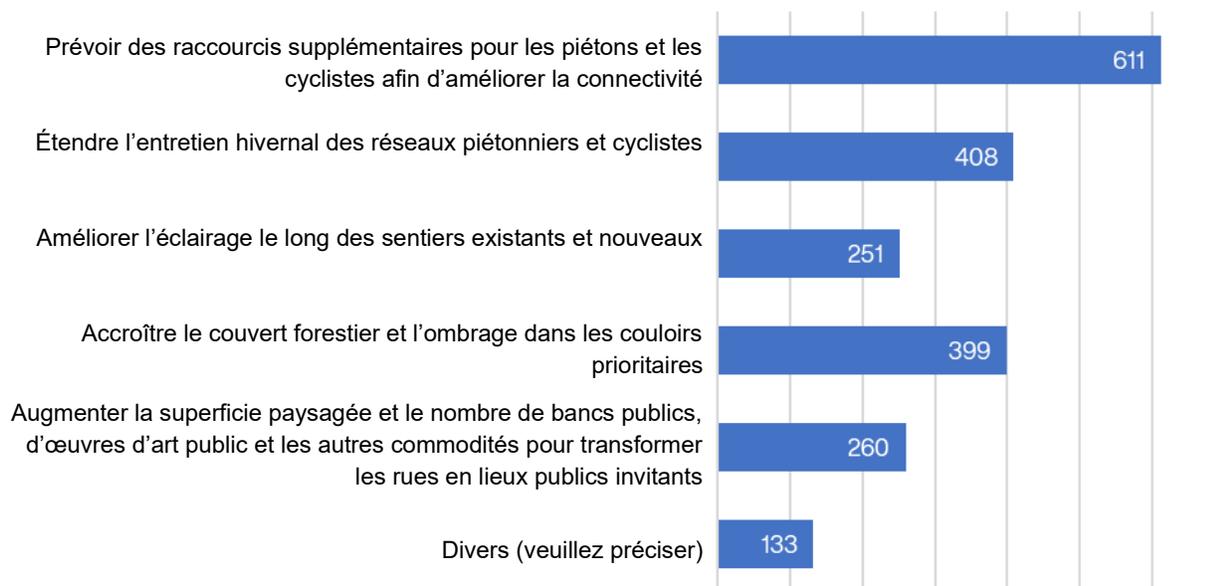
- **Investir moins dans les nouvelles routes et dans l'agrandissement des routes** – La majorité des commentaires sont favorables à la réduction des investissements consacrés aux routes et aux infrastructures qui pourraient favoriser l'étalement urbain.
- **Investir moins dans le réseau du TLR** – Selon le deuxième commentaire le plus répandu, les participants préféreraient qu'on investisse moins dans l'agrandissement du réseau du TLR, pour plutôt prioriser l'amélioration des circuits de rabattement des autobus du réseau existant de même que pour étendre ou améliorer le service dans l'ensemble du réseau d'autobus.
- **Infrastructures cyclables** – On a fait des commentaires nuancés sur les infrastructures cyclables. Selon certains commentaires, on préférerait qu'il y ait moins de bandes cyclables sur le territoire de la Ville, alors que d'autres ne seraient favorables qu'à des bandes cyclables durables et surélevées, plutôt que des aménagements moins protégés.

Question 7 : En plus d'aménager des infrastructures nouvelles, on peut apporter d'importantes améliorations complémentaires. Quelles seraient celles qui devraient être prioritaires pour la Ville?

On a demandé aux participants de sélectionner leurs deux grandes priorités. La **pièce b-6** fait état du nombre de réponses apportées pour chacune des priorités sélectionnées. La priorité la plus souvent sélectionnée consistait à « Prévoir des raccourcis supplémentaires pour les piétons et les cyclistes afin d'améliorer la connectivité » (30 %), suivie de la priorité qui consistait à « Étendre la portée du programme d'entretien hivernal des réseaux piétonniers et cyclables » (20 %) et de la priorité qui consistait à « Accroître le couvert forestier et l'ombragement des couloirs prioritaires » (19 %).

Les autres motifs d'inquiétude exprimés par les participants portaient sur l'amélioration de la régulation environnementale aux arrêts d'autobus (ombre en été; chaleur et abri en hiver) et sur l'amélioration de la connectivité menant aux espaces verts.

Pièce B-6 : Question 7– Résultats du Sondage sur les priorités à consacrer aux investissements

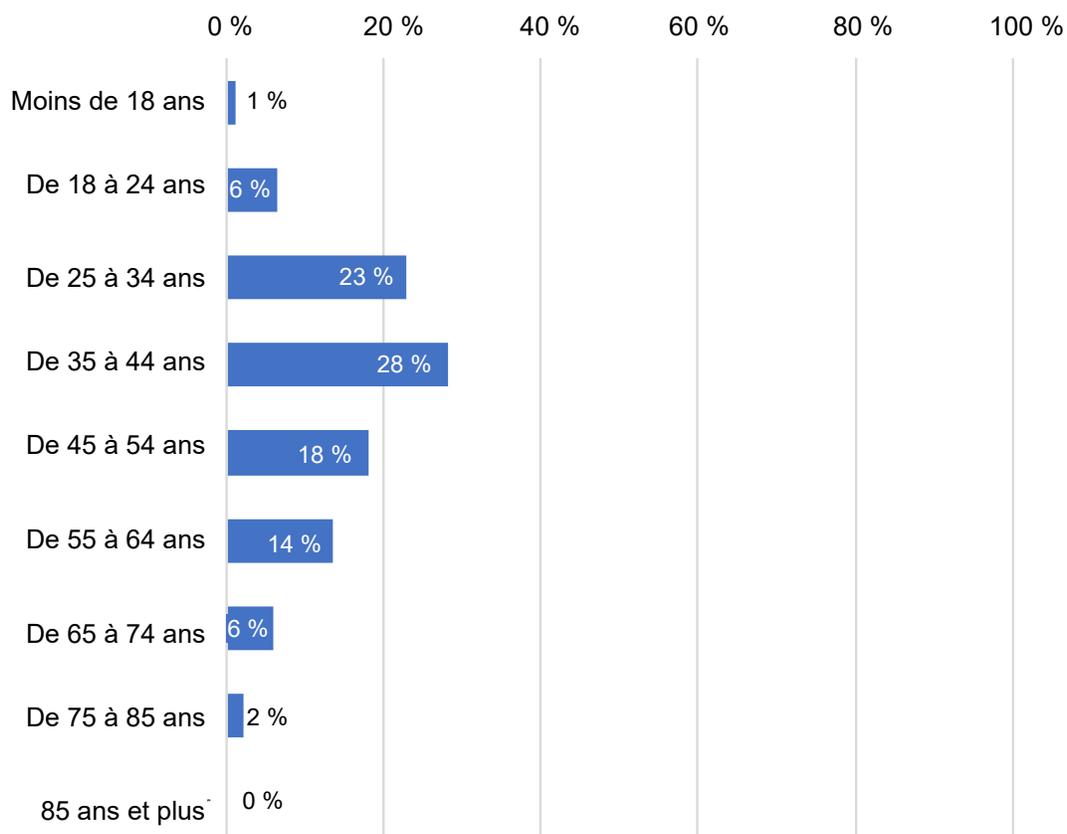


Question 8 : Quel est votre âge actuel?

La **pièce b-7** fait état de la répartition des groupes d'âge des participants au sondage (pour ceux qui ont répondu à cette question). Dans l'ensemble, 2 % (18) des participants n'ont pas répondu à cette question; les pourcentages de la **pièce B-8** et de cette section ont été corrigés pour tenir compte de ceux qui ont répondu à la question. La plupart des participants appartiennent au groupe des 35 à 44 ans (29 %), suivis du groupe des 25 à 34 (23 %) et du groupe des 45 à 54 ans (18 %), dont les jeunes et les adultes d'âge moyen. Les groupes d'âge qui compte le moins grand

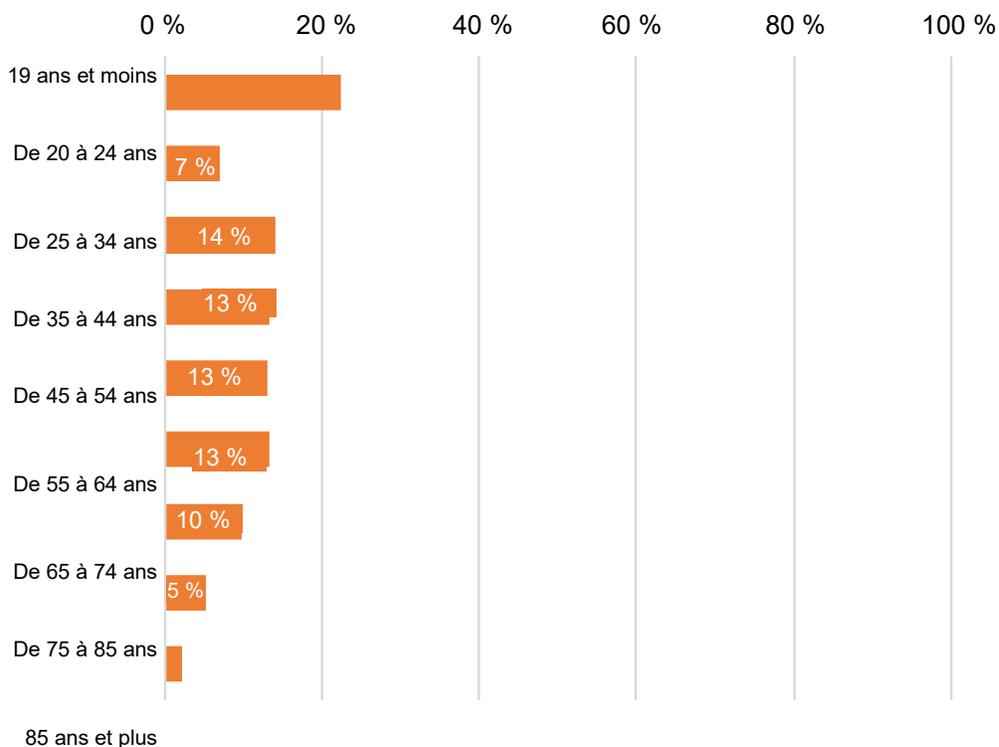
nombre de participants sont ceux des 85 ans et plus (0 %) des moins de 18 ans (1 %) et des 64 à 74 ans (6 %), soit les plus jeunes et plus vieux de la population.

Pièce B-7 : Question 8 – Résultats du Sondage sur les priorités à consacrer aux investissements (parmi ceux qui ont répondu au sondage)



La **pièce b-8** fait état de la répartition des groupes d'âge pour Ottawa (subdivision) dans le Recensement de 2021. Par rapport au Recensement de 2021, on constate une meilleure représentation du groupe des jeunes et des adultes d'âge moyen (de 25 à 54 ans), qui représentent 70 % de ceux qui ont répondu à cette question du sondage, contre 40 % pour Ottawa dans le Recensement. On constate aussi une baisse de la représentation des jeunes (de 18 ans et moins) dans la représentation du sondage (1 %), par rapport au Recensement (19 et moins, selon les catégories du Recensement) (22 %). Essentiellement, la répartition des personnes âgées (de 55 ans et plus) qui ont répondu au sondage est plus comparable à la population du Recensement.

Pièce B-8 : Répartition des groupes d'âge du Recensement de 2021 pour Ottawa (subdivision)

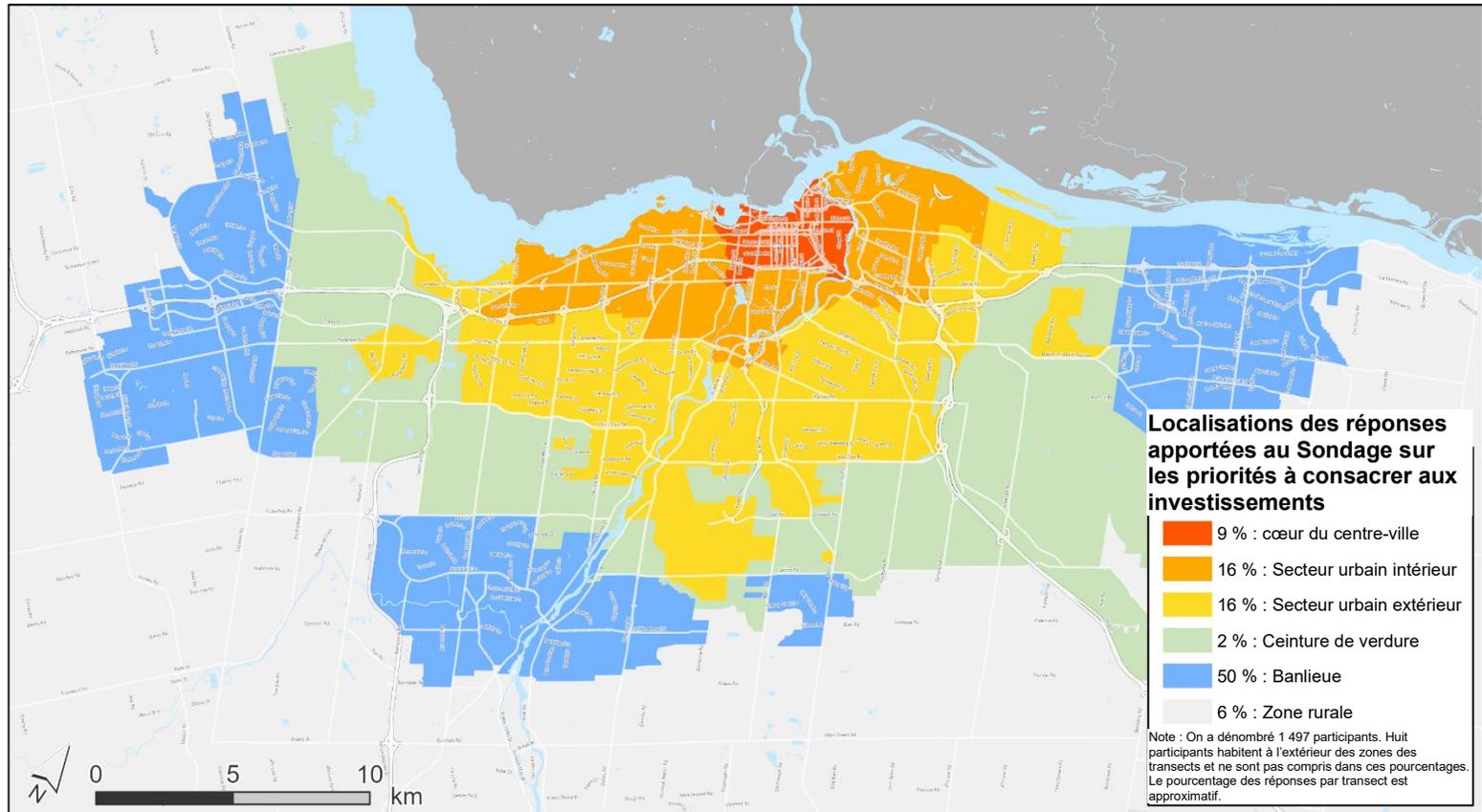


Question 9 : Quel est le code postal de votre habitation?

La plupart des participants qui ont répondu à cette question (50 %) habitent dans la banlieue; ils sont suivis de ceux qui habitent dans les secteurs urbains intérieurs et extérieurs (16 % chacun), puis dans le cœur du centre-ville (9 %). Les participants qui habitent dans les zones rurales (6 %) et dans la Ceinture de verdure (2 %) ont été les moins nombreux à répondre au sondage.

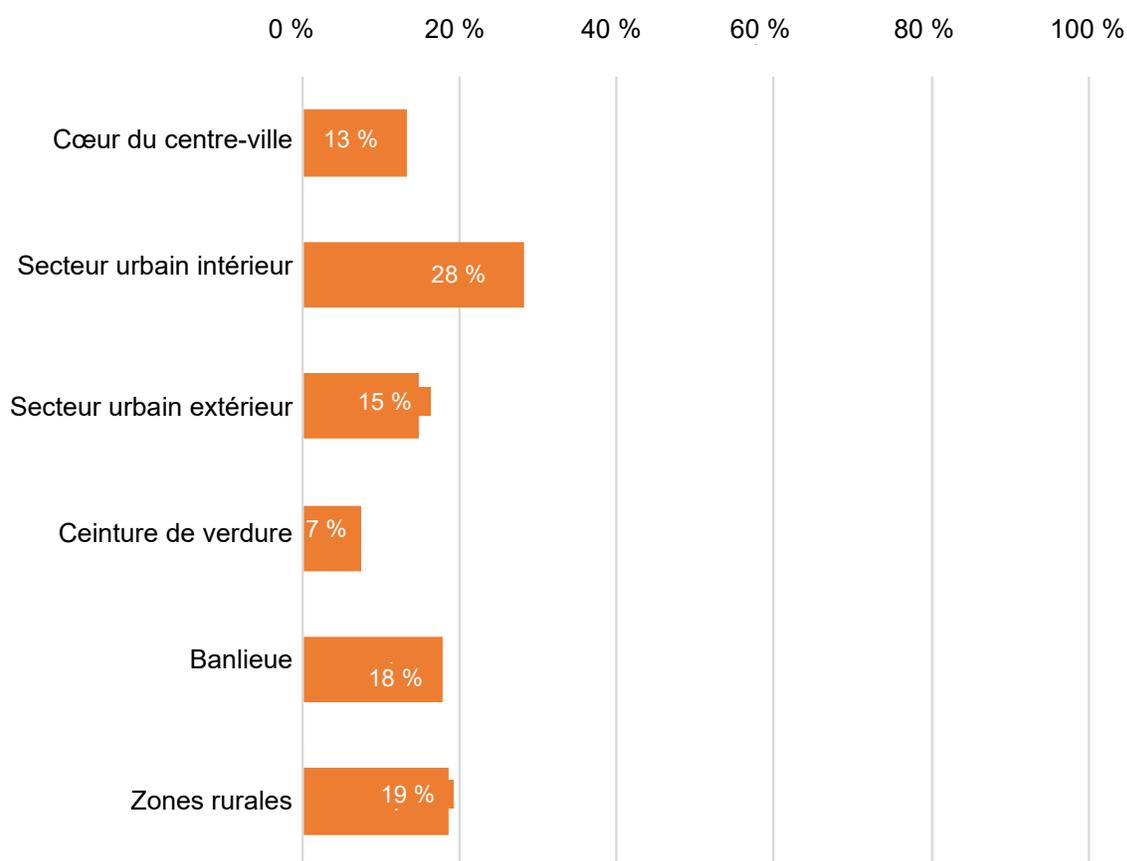
La **pièce B-9** fait état des secteurs dans lesquels habitent les participants.

Pièce B-9 : Question 9 – Résultats du Sondage sur les priorités à consacrer aux investissements



La **pièce b-10** fait état de la répartition de la population des secteurs d'application de la politique à Ottawa d'après la catégorisation des codes postaux sur le territoire de la Ville. Par rapport à ceux qui ont répondu au sondage, on relève une sous-représentation des résidents du secteur urbain intérieur (28 % selon le Recensement et 16 % selon le sondage) et dans les zones rurales (19 % selon le Recensement et 6 % selon le sondage), alors qu'il y a une surreprésentation des résidents qui habitent dans les secteurs de banlieue (18 % selon le recensement et 50 % selon le sondage).

Pièce B-10 : Répartition de la population par secteur de la politique selon le Recensement de 2021 pour Ottawa



Question 10 : Êtes-vous arrivé(e) au Canada dans les cinq dernières années?

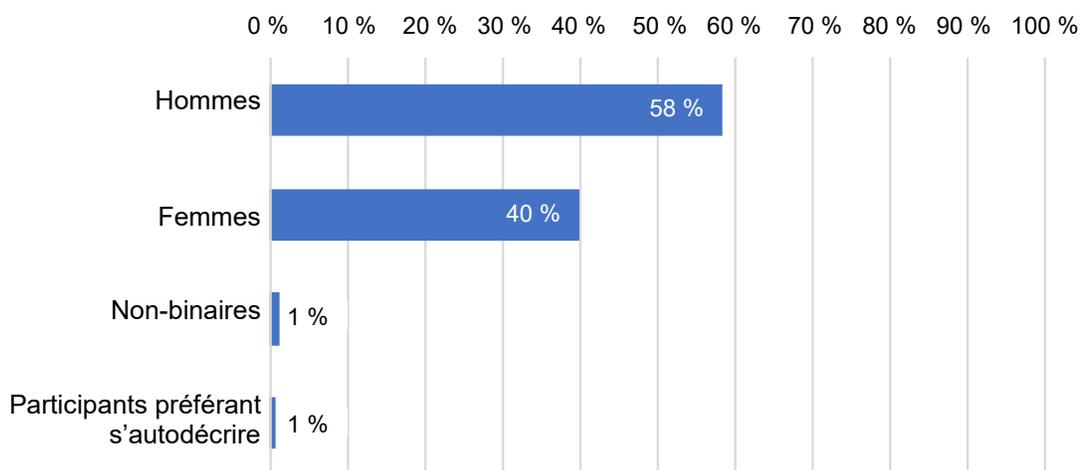
La plupart de ceux et celles qui ont répondu au sondage n'ont pas immigré au Canada dans les cinq dernières années (97 %). Les nouveaux arrivants sont peu nombreux (3 %).

Ces résultats du sondage indiquent que les nouveaux arrivants sont sous-représentés; ils constituent 6 % de la population, selon le Recensement de 2021 pour Ottawa (subdivision).

Question 11 : Quel est votre genre? (Il s'agit du genre actuel, qui peut être différent du sexe attribué à la naissance et du sexe indiqué dans les documents officiels.)

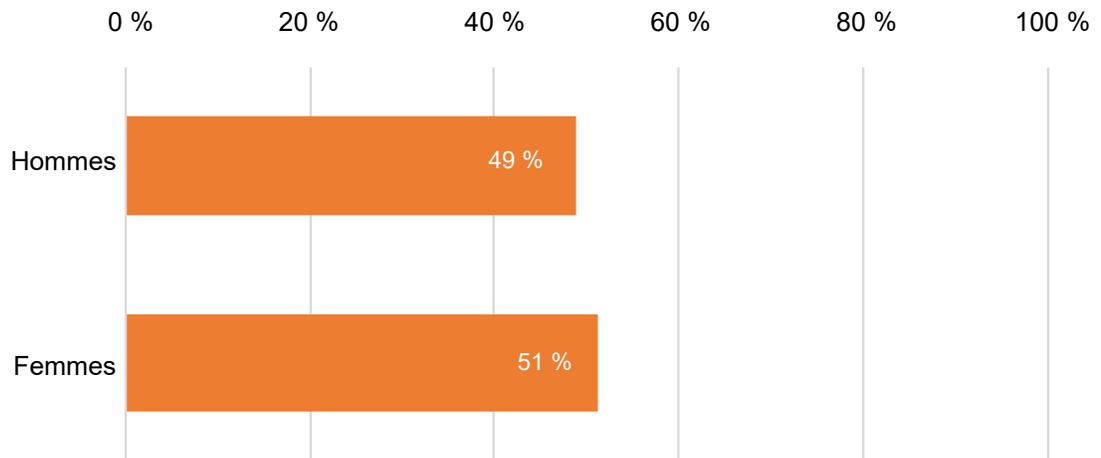
La **pièce b-11** fait état de la répartition du genre des participants au sondage. Dans l'ensemble, 8 % des participants étaient des hommes et 39 % étaient des femmes ou s'identifiaient à un autre genre (1 % de femmes, 1 % de non binaires et 1 % préférant s'autodécrire). Dans l'ensemble, 6 % des participants au sondage (70) ont préféré ne pas répondre à cette question et ne sont donc pas compris dans la répartition.

Pièce B-11 : Question 11 – Résultats du Sondage sur les priorités à consacrer aux investissements



La **pièce b-12** fait état de la répartition par genre pour Ottawa dans le Recensement de 2021, qui ne prévoit, comme options, que les « hommes » et les « femmes ». Ces résultats indiquent que les hommes, qui constituent moins de la moitié de la population d'Ottawa (soit 42 %), sont surreprésentés dans le sondage, à 58 %.

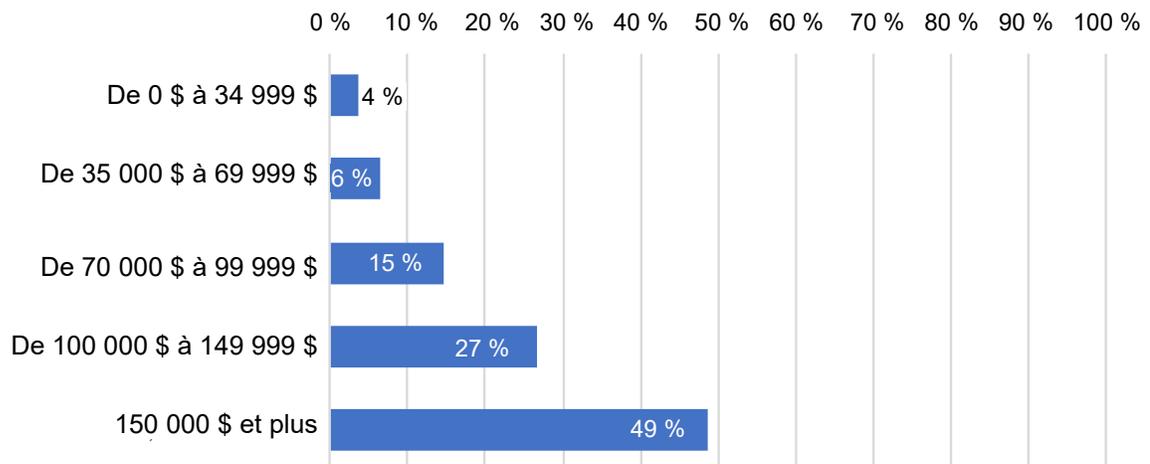
Pièce B-12 : Répartition des genres dans le Recensement de 2021 pour Ottawa (subdivision)



Question 12 : À combien s'est élevé le revenu total brut (avant impôts) de votre ménage l'an dernier?

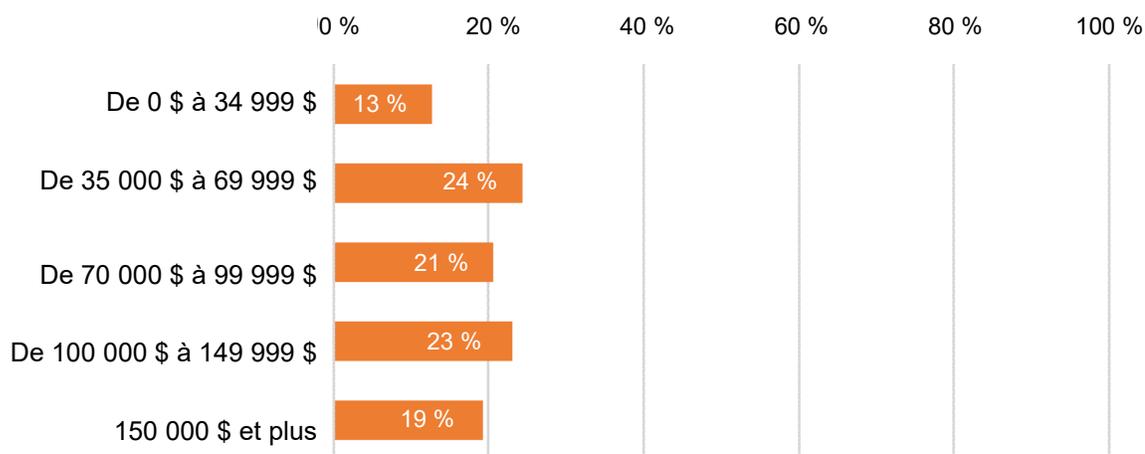
La **pièce b-13** fait état de la répartition du revenu avant impôts des ménages auxquels appartiennent les participants au sondage (en excluant les 181 participants [16 %] qui n'ont pas répondu à cette question). La plupart se situent dans la fourchette des revenus des ménages des 150 000 \$ et plus avant impôts (49 %). Les deux fourchettes de revenus suivantes étaient comprises entre 100 000 \$ et 149 000 \$ (27 %) et entre 70 000 \$ et 99 000 \$ (15 %).

Pièce B-13 : Question 12 – Résultats du Sondage sur les priorités à consacrer aux investissements (revenus des ménages avant impôts)



La **pièce b-14** fait état de la répartition des revenus des ménages selon le Recensement de 2021 pour Ottawa (subdivision). Essentiellement, cette pièce comprend les résultats d'après les revenus après impôts, qui ne sont donc pas directement comparables aux résultats du sondage. Or, cette répartition fait effectivement état d'une plus grande proportion de ceux qui se situent dans les fourchettes de revenus inférieures (de 0 \$ à 69 999 \$) par rapport à ceux qui ont répondu au sondage. De même, le sondage comprend une proportion beaucoup plus grande de participants qui se situent dans la fourchette supérieure des revenus (150 000 \$ et plus) par rapport au Recensement. Même si plusieurs participants ont décidé de ne pas répondre à cette question, ces résultats laissent entendre que ceux qui ont répondu au sondage ont des revenus supérieurs à la moyenne à Ottawa.

Pièce B-14 : Répartition des revenus des ménages dans le Recensement de 2021 pour Ottawa (subdivision) (après impôts)



Appendice C – Résultats du sondage cartographique sur les besoins liés aux routes et aux transports en commun

Le lecteur trouvera dans cet appendice les résultats du sondage pour la carte des déplacements en voiture et la carte des déplacements dans les transports en commun.

Sondage sur la carte des déplacements en voiture

Voici les principaux thèmes des commentaires issus de ce sondage :

- **Niveaux élevés de congestion automobile** – Dans les secteurs dans lesquels les voies de circulation sont réduites ou dans lesquelles les automobilistes peuvent stationner dans les rues, surtout durant les heures de pointe et pendant les fins de semaine.
- **Inquiétudes sur la sécurité aux intersections** – Secteurs dans lesquels les phases des feux de circulation sont brèves et dans lesquels il est difficile de faire des virages à gauche, de même qu’aux carrefours giratoires dans lesquels il faut prendre rapidement des décisions et dans les cas où les passages pour piétons sont moins visibles.
- **Inquiétudes sur la sécurité en raison de la vitesse des voitures** – Secteurs dans lesquels les automobilistes accélèrent ou dans lesquels les limites de vitesse sont plus élevées sur les routes très achalandées par les camions.
- **Conflits entre les modes de déplacements en voiture et les autres modes de déplacements** – Secteurs dans lesquels il n’y a pas suffisamment d’infrastructures spécialisées pour les transports en commun et les déplacements à vélo ou dans lesquels il n’y a pas assez de passages sécuritaires pour les piétons.

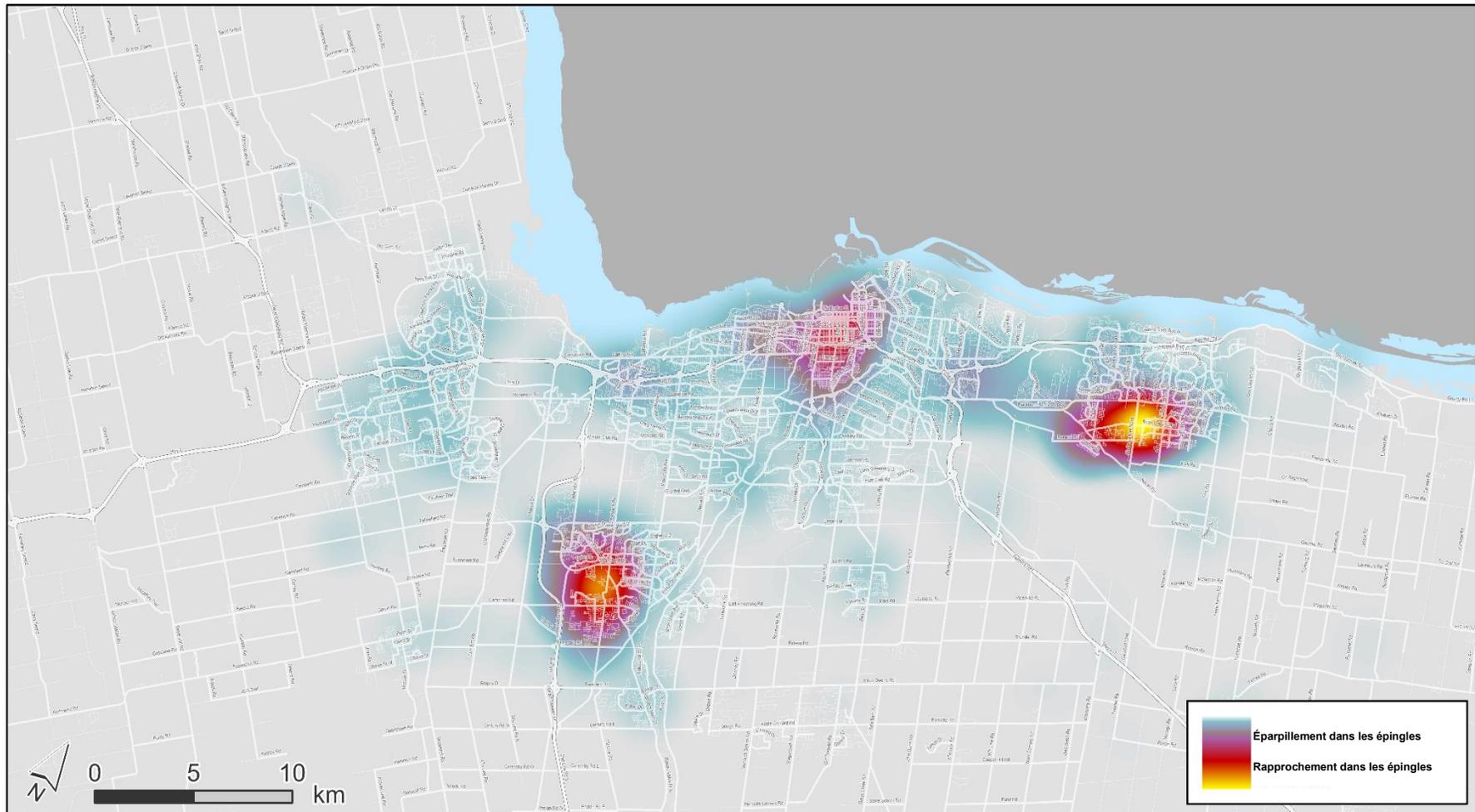
La **pièce c-15** fait état des secteurs dans lesquels les épingles accompagnées de commentaires se rapportant sur les voitures ont été posées sur tout le territoire de la Ville. Le cœur du centre-ville, Barrhaven (dans les environs du chemin Cambrian et du chemin Greenbank) et Orléans (aux alentours du chemin Mer-Bleue et du boulevard Brian-Coburn) sont les trois points de convergence des commentaires.

Voici certains motifs d’inquiétude propres à la géographie :

- **Pont du chemin Greenbank enjambant la rivière Jock** (Barrhaven) – Congestion pendant les heures de pointe de la circulation automobile et des écoles.
- **Boulevard Brian-Coburn** (Orléans) – Congestion, notamment dans les carrefours giratoires du chemin Mer-Bleue et du chemin Tenth Line.

- **Promenade Strandherd** (Barrhaven) – Congestion de la promenade à l'approche de l'autoroute 416.
- **Avenue Bronson** (quartier chinois et Glebe) – Congestion dans les secteurs dans lesquels les voies de circulation sont réduites, surtout aux intersections.
- **Marché By** – Le stationnement et la congestion sont des motifs d'inquiétude pour la sécurité dans ce secteur très piétonnisé.
- **Rue Wellington** (plaines LeBreton et Centre-Ville) – Manque de panneaux indicateurs et de bandes cyclables protégées, ce qui a une incidence sur la sécurité pour l'achalandage multimodal.
- **Avenue King Edward** (Basse-Ville et Côte-de-Sable) – La congestion et le fort achalandage des camions sont des motifs d'inquiétude pour la sécurité.
- **Chemin Greenbank** (Nepean) – On a fait savoir que les intersections de l'avenue Darjeeling, du chemin Jockvale et de la promenade Strandherd ne sont pas sécuritaires pour les automobilistes comme pour les piétons.
- **Promenade Strandherd** (Barrhaven) – On jugeait que la synchronisation des feux de circulation aux intersections favorise des excès de vitesse et crée des conflits avec les piétons.
- **Intersection de l'avenue Riocan et de l'avenue Marketplace** (Barrhaven) – L'absence de feux de circulation représente un risque pour la sécurité des piétons.
- **Carrefour giratoire du chemin Mer-Bleue et du boulevard Brian-Coburn** – On a fait observer que l'achalandage automobile nuit à la sécurité des piétons (école dans le coin nord-est de l'intersection).
- **Chemin Innes** (Orléans) – On a fait savoir que les virages à gauche sont dangereux.

Pièce C-15 : Concentration des épingles accompagnées de commentaires se rapportant aux déplacements en voiture



Sondage sur la carte des déplacements dans les transports en commun

Voici les grands thèmes des commentaires exprimés dans le Sondage cartographique sur le transport en commun :

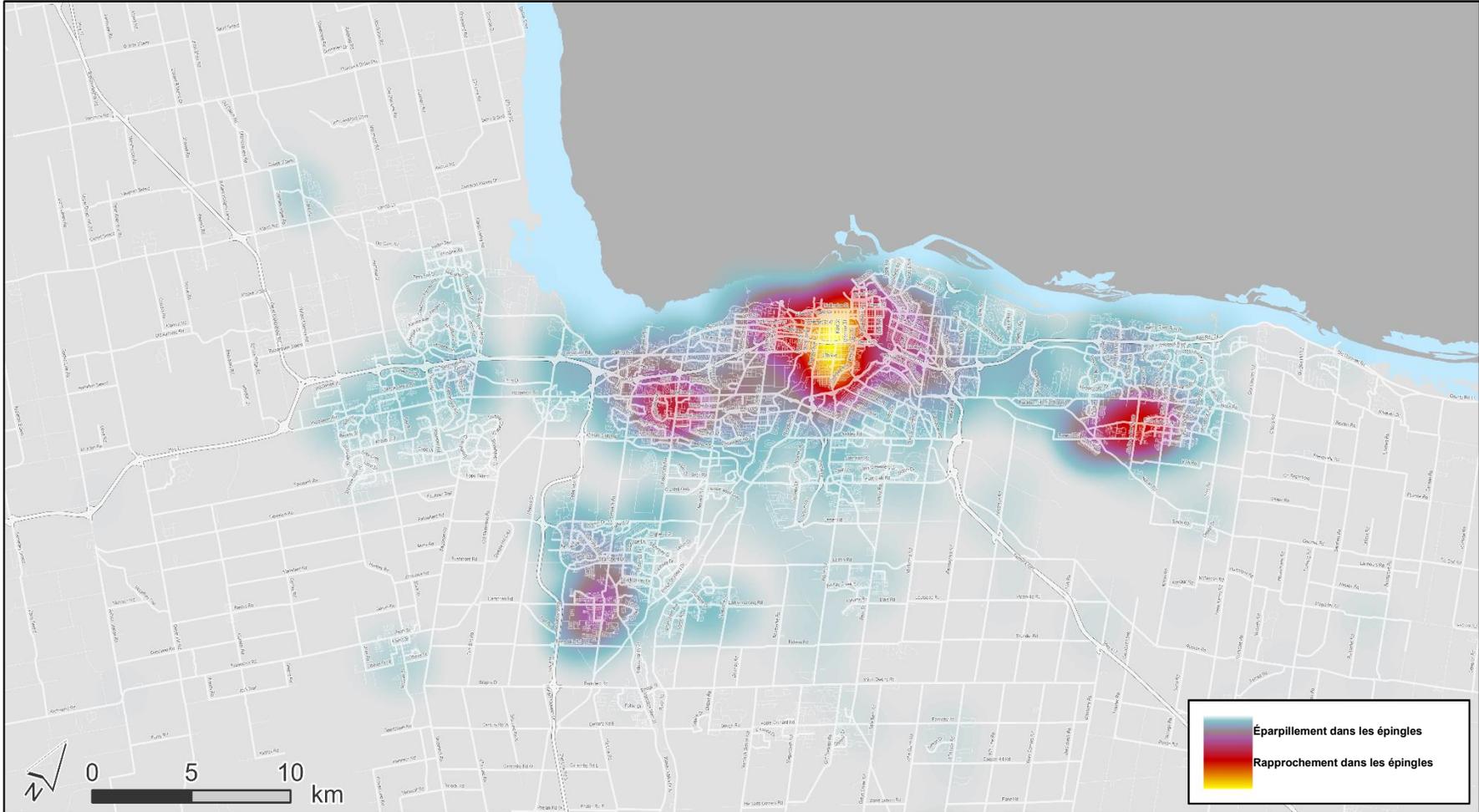
- **Conflits entre l'achalandage automobile et l'achalandage des transports en commun** – Les automobilistes roulent ou se stationnent dans les voies de l'autobus et aux arrêts d'autobus.
- **Fiabilité imprévisible des transports en commun** – Les autobus accusent souvent des retards, qui peuvent donner lieu à une enfilade d'autobus.
- **Besoins d'augmenter les infrastructures des transports en commun** – Il n'y a pas suffisamment de services de transport en commun pour répondre aux besoins des nouveaux projets d'aménagement, dont les liaisons menant aux grandes destinations.
- **Besoin d'augmenter la fréquence des transports en commun** – Les transports en commun ne sont pas assurés assez fréquemment.
- **Besoin d'améliorer la connectivité avec les transports en commun** – Il n'y a pas suffisamment de passages pour piétons et de trottoirs aux arrêts d'autobus; il n'y a pas assez de moyens permettant d'avoir accès à vélo aux transports en commun. On a indiqué qu'il faut des moyens de transports en commun plus fiables, fréquents et connectés dans tous ces secteurs (entre autres).

Voici les corridors visés en particulier :

- **Rue Bank** (centre-ville) – Les bouchons de circulation et la congestion dans ce corridor donnent lieu à des retards dans le service; il faut accroître la fréquence et aménager une voie réservée.
- **Rue Queen** (centre-ville) – Les bouchons de circulation et la congestion ralentissent le service.
- **Chemin Greenbank** (Nepean) – Parce qu'il n'y a pas de passage piétonnier, il est difficile d'avoir accès aux transports en commun; les liaisons plus fréquentes avec les transports en commun rapides pourraient être utiles.
- **Chemin Baseline** (Nepean) – Il faut offrir des services de transport en commun rapide dans ce couloir pour servir les nouveaux complexes d'habitation.
- **Chemin Merivale** (Nepean) – Le service n'est pas fiable en raison de la congestion et de la lenteur des délais de déplacement.

- **Avenue Carling** (Ottawa Ouest) – Il faut offrir des services de transport en commun rapide dans ce couloir pour éviter de ralentir le service en raison de la congestion automobile et pour en assurer la fiabilité.
- **Barrhaven** (en général) – Il est nécessaire d'aménager, dans les transports en commun (express), plus de liaisons avec le reste de la ville.
- **Chemin Tenth Line** (Orléans) – Il faut accroître la fréquence du service de transport en commun.
- **Chemin Innes** (Orléans) – L'achalandage automobile peut causer des problèmes de sécurité si les voitures sont immobilisées dans un couloir de transport en commun, ce qui ralentit aussi les déplacements dans les transports en commun.
- **Boulevard Brian-Coburn** (Orléans) – La congestion automobile, surtout dans les alentours des carrefours giratoires et entre ces carrefours, et l'aménagement des arrêts d'autobus ralentissent les déplacements.

Pièce C-2 : Concentration des épingles accompagnées de commentaires se rapportant aux transports en commun



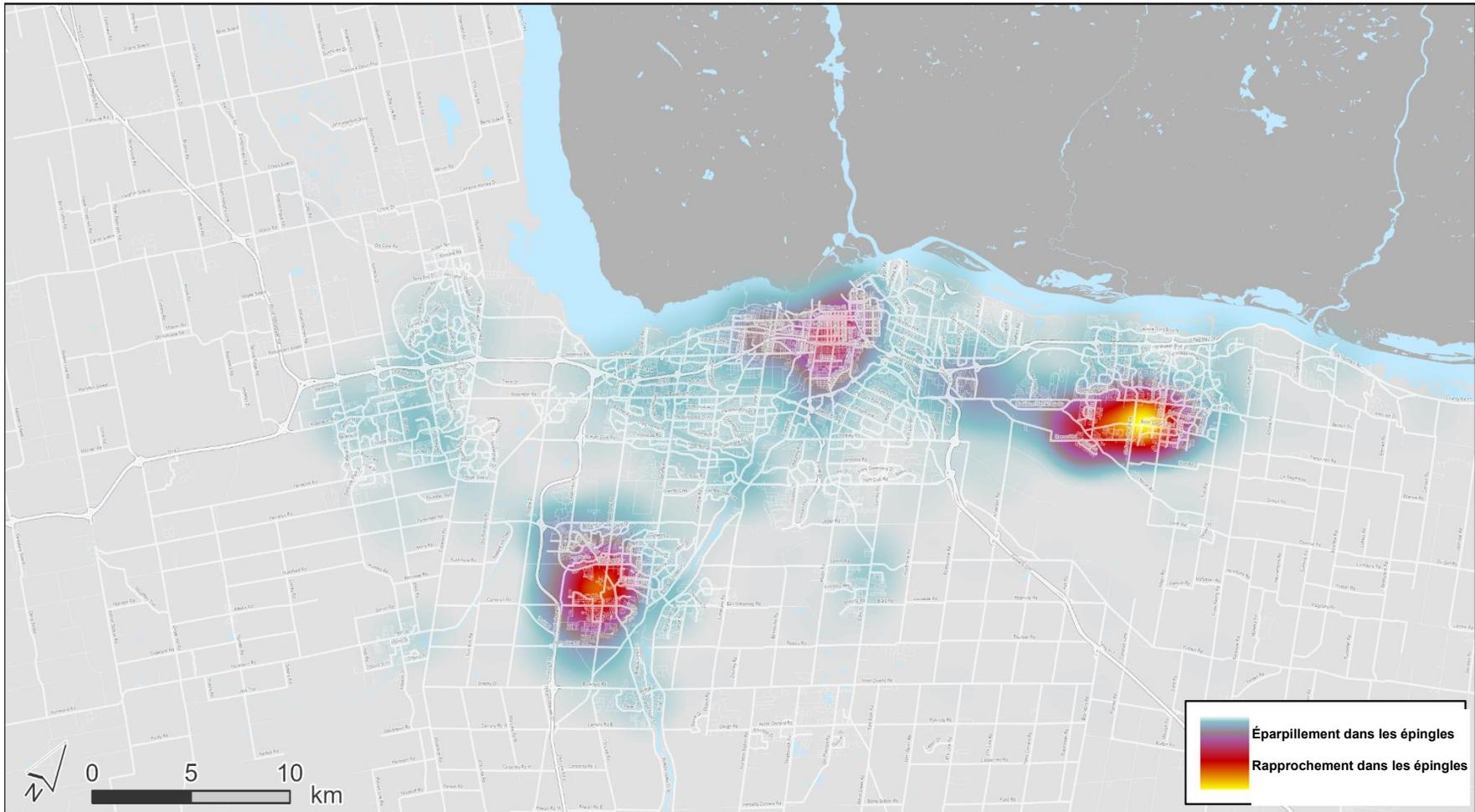
Synthèse des thèmes des sondages cartographiques

Nous avons regroupé dans les quatre thèmes suivants les commentaires accompagnant les épingles déposées sur la carte des déplacements en voiture et la carte des déplacements dans les transports en commun :

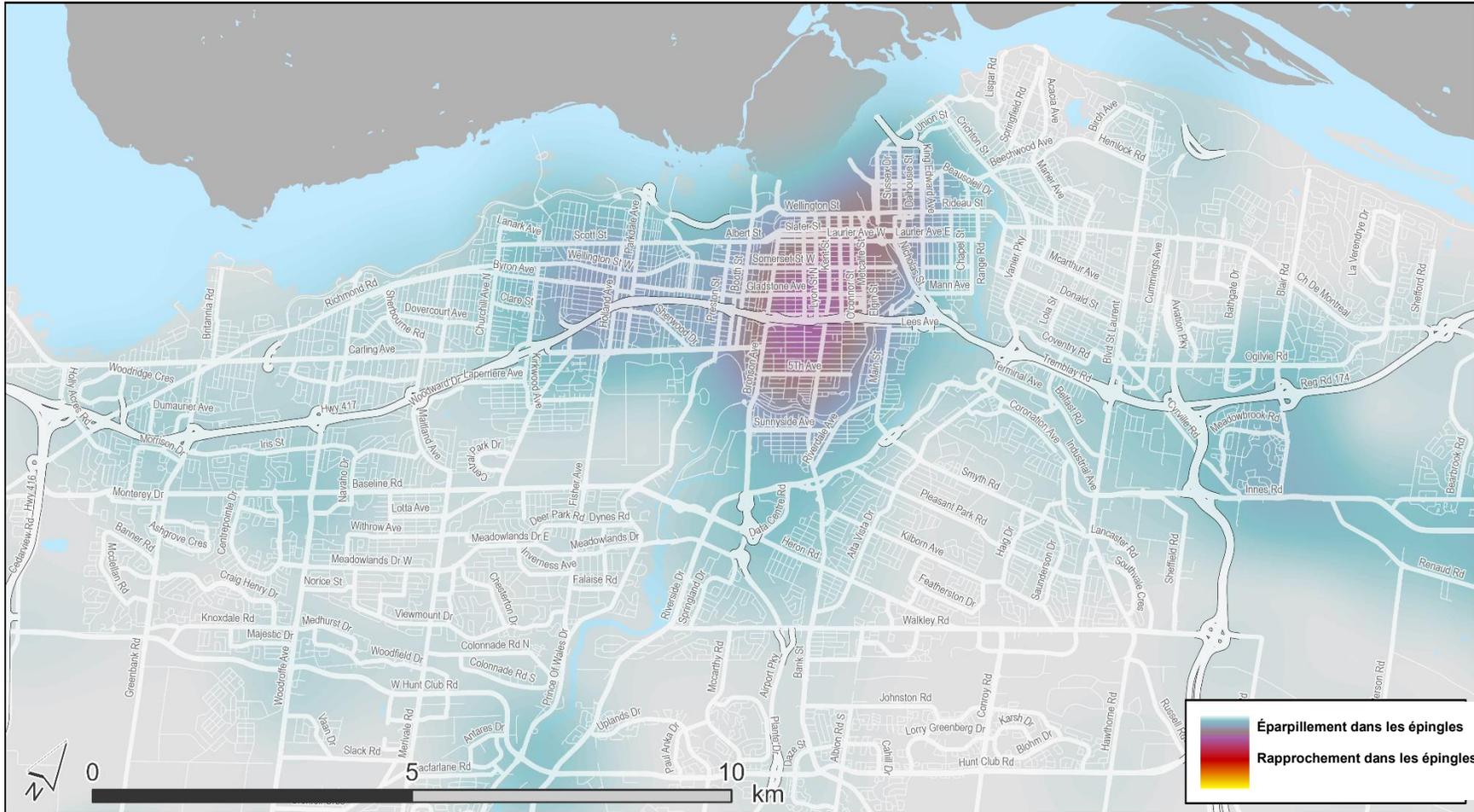
1. Réduire la congestion et améliorer l'accès aux projets d'aménagement (**pièce c-3**)
2. Améliorer et étendre les transports en commun sur tout le territoire de la Ville (**pièce c-4**)
3. Améliorer la sécurité, l'accessibilité et l'équité pour tous les usagers de la route (**pièce c-5**)
4. Prévoir des rues multimodales et encourager des choix de déplacements durables (**pièce c-6**)

Les pièces visées ci-dessus font état de la répartition géographique de tous les commentaires qui ont été publiés pour les deux sondages par rapport au thème correspondant.

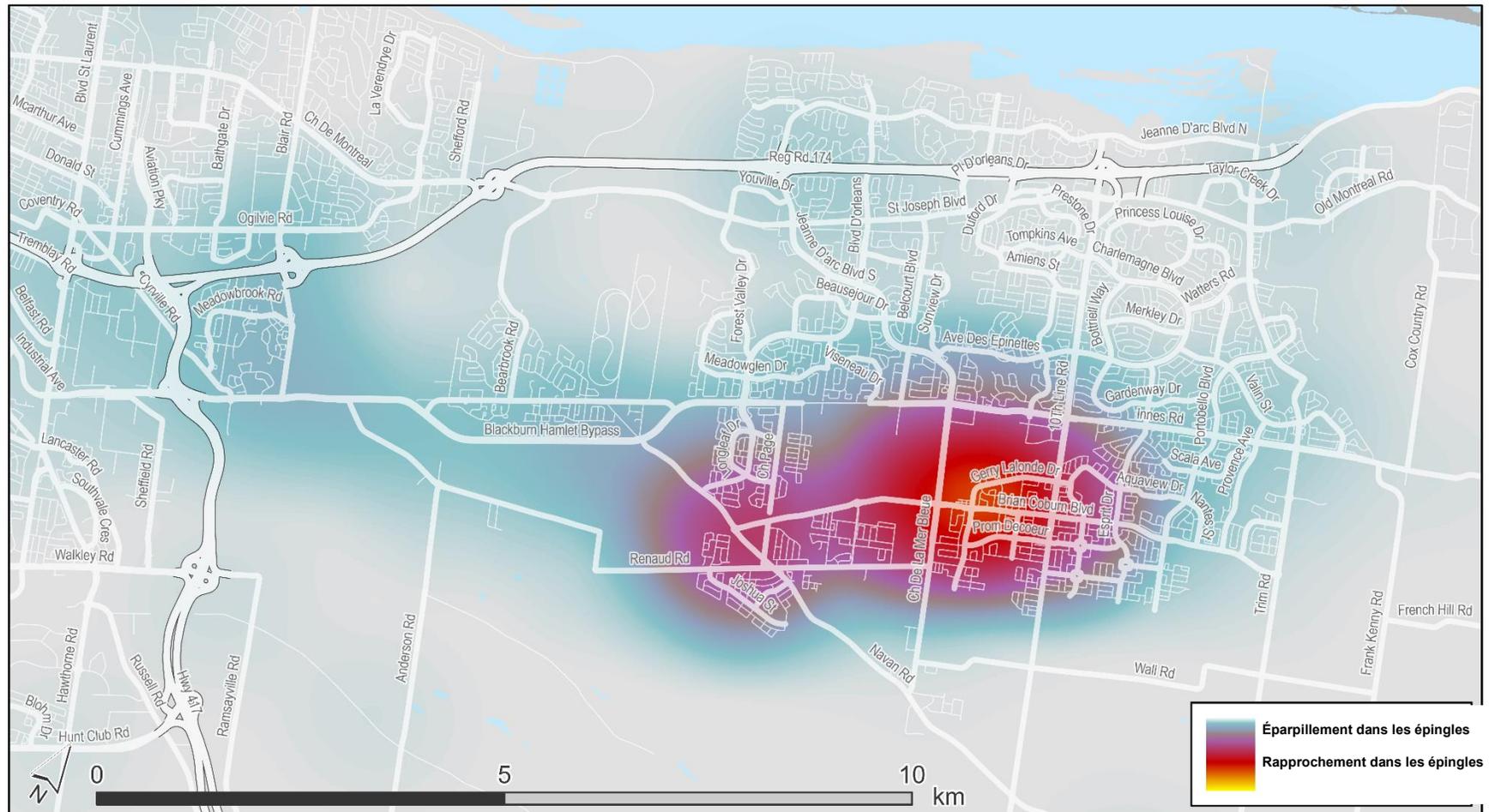
Pièce C-3 : Concentration des épingles accompagnées de commentaires portant sur le thème « Gérer la congestion et améliorer l'accès aux projets d'aménagement »



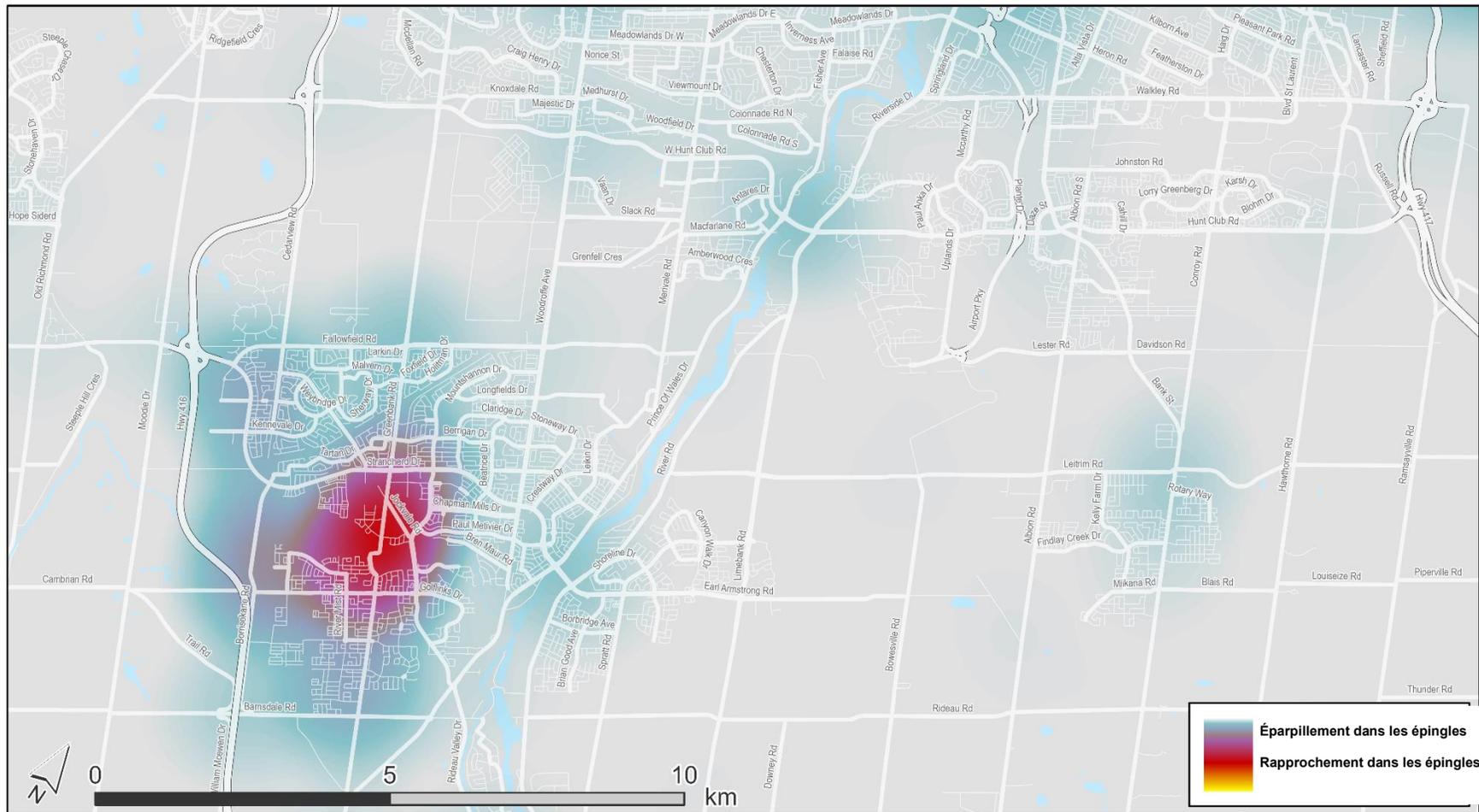
Pièce C-3 a : Concentration à l'intérieur de la Ceinture de verdure des épingles accompagnées de commentaires, portant sur le thème « Gérer la congestion et améliorer l'accès aux projets d'aménagement »



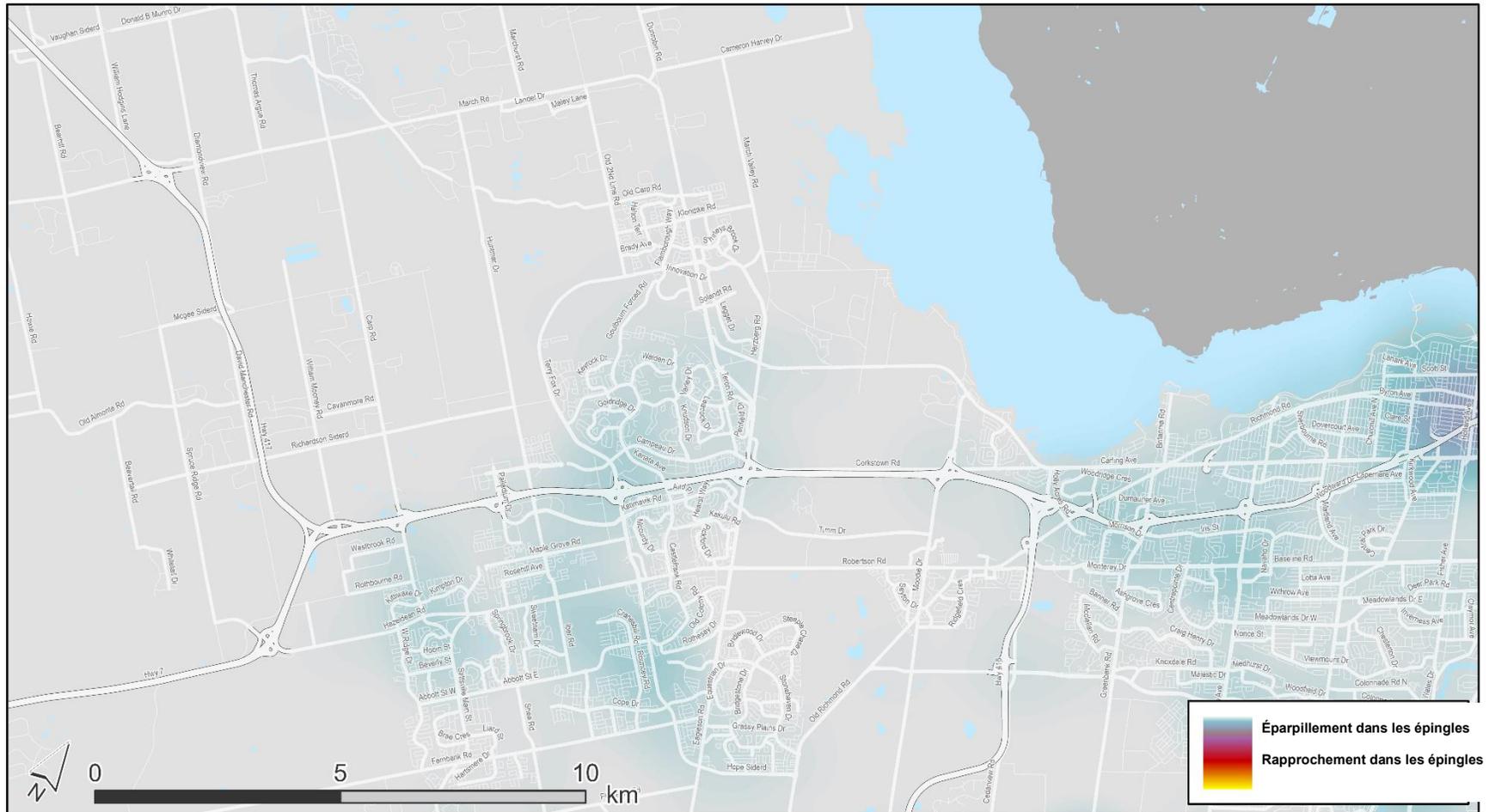
Pièce C-3 b : Concentration dans le secteur est des épingles accompagnées de commentaires, portant sur le thème « Gérer la congestion et améliorer l'accès aux projets d'aménagement »



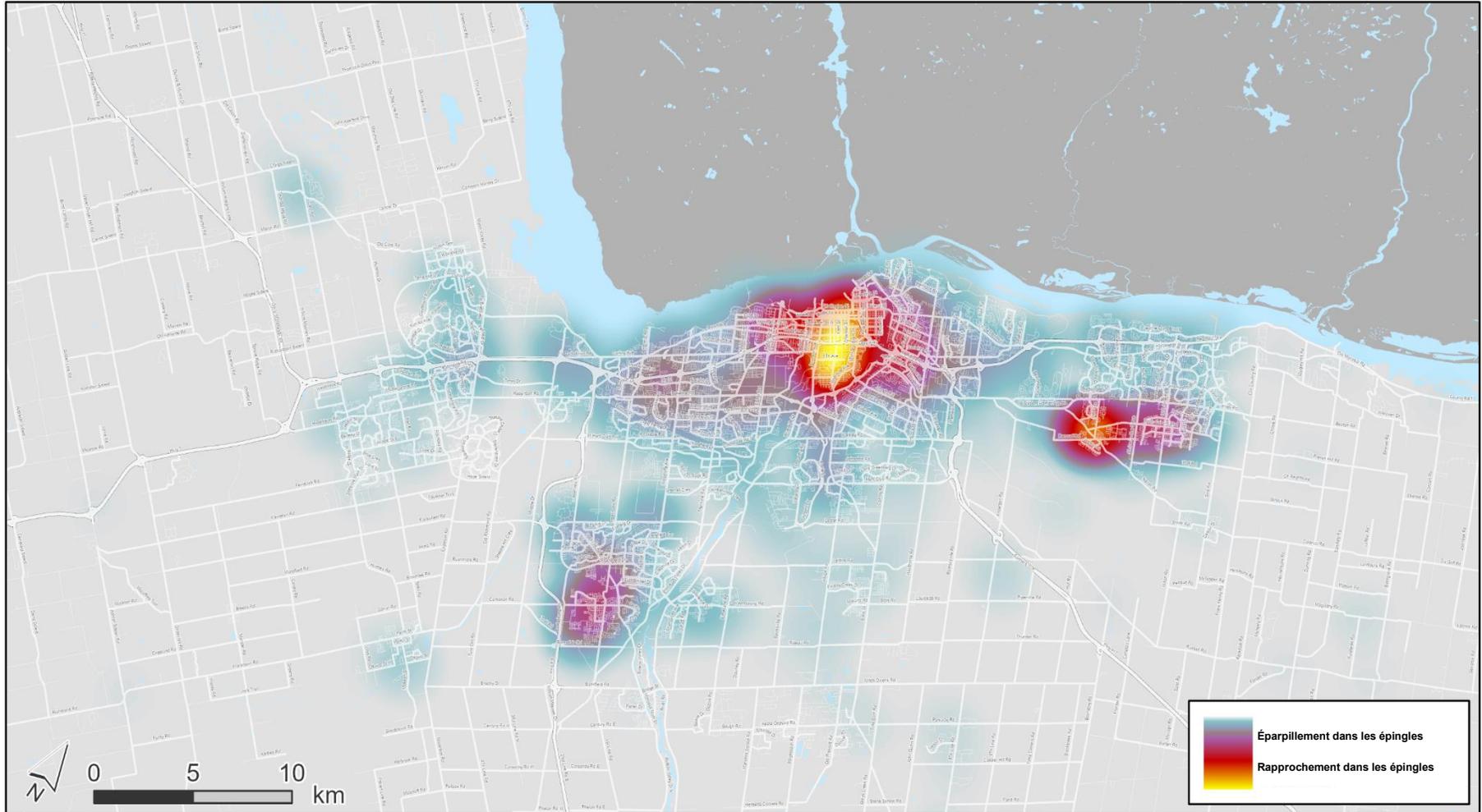
Pièce C-3 c : Concentration dans le secteur sud des épingles accompagnées de commentaires, portant sur le thème « Gérer la congestion et améliorer l'accès aux projets d'aménagement »



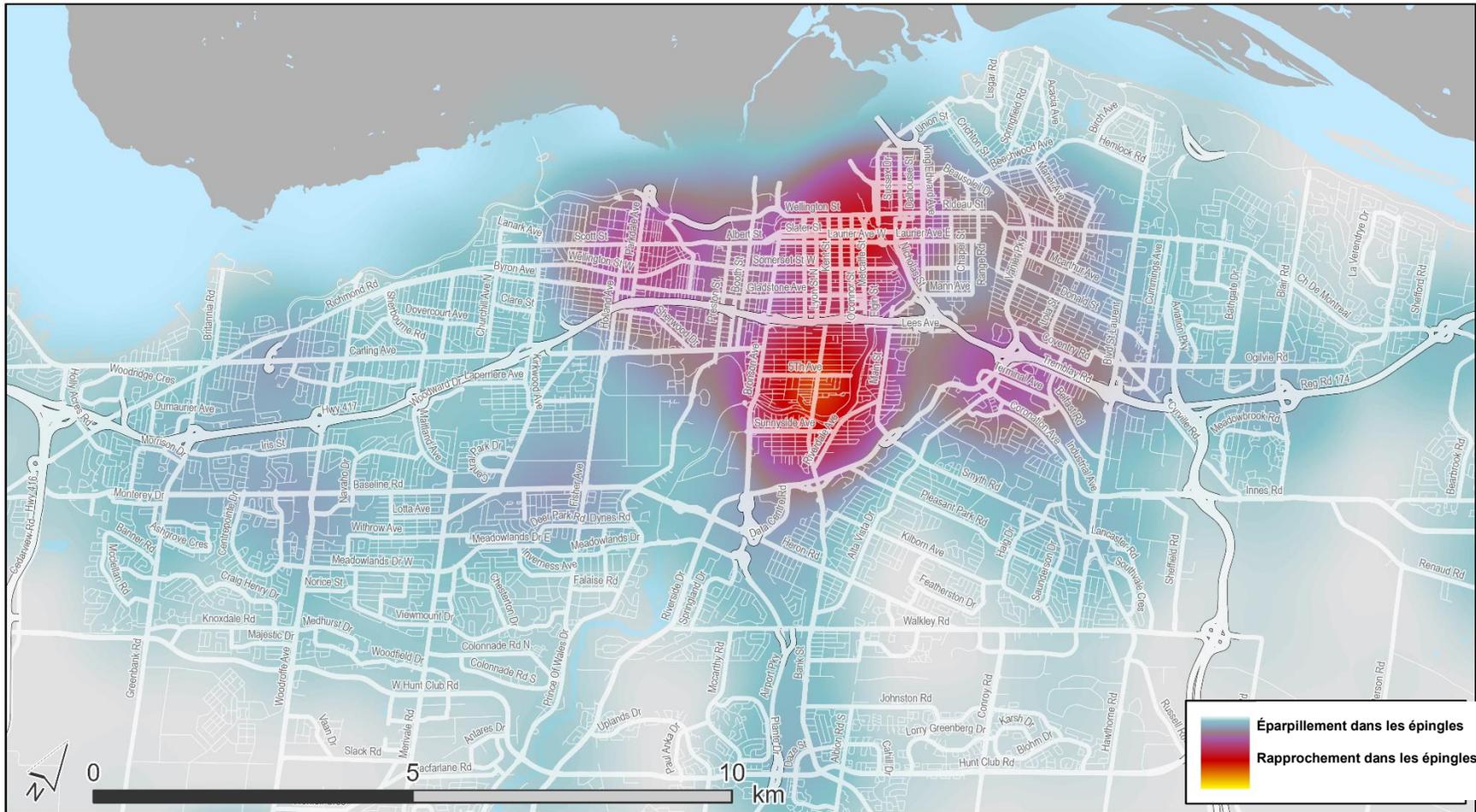
Pièce C 3 d : Concentration dans le secteur ouest des épingles accompagnées de commentaires, portant sur le thème « Gérer la congestion et améliorer l'accès aux projets d'aménagement »



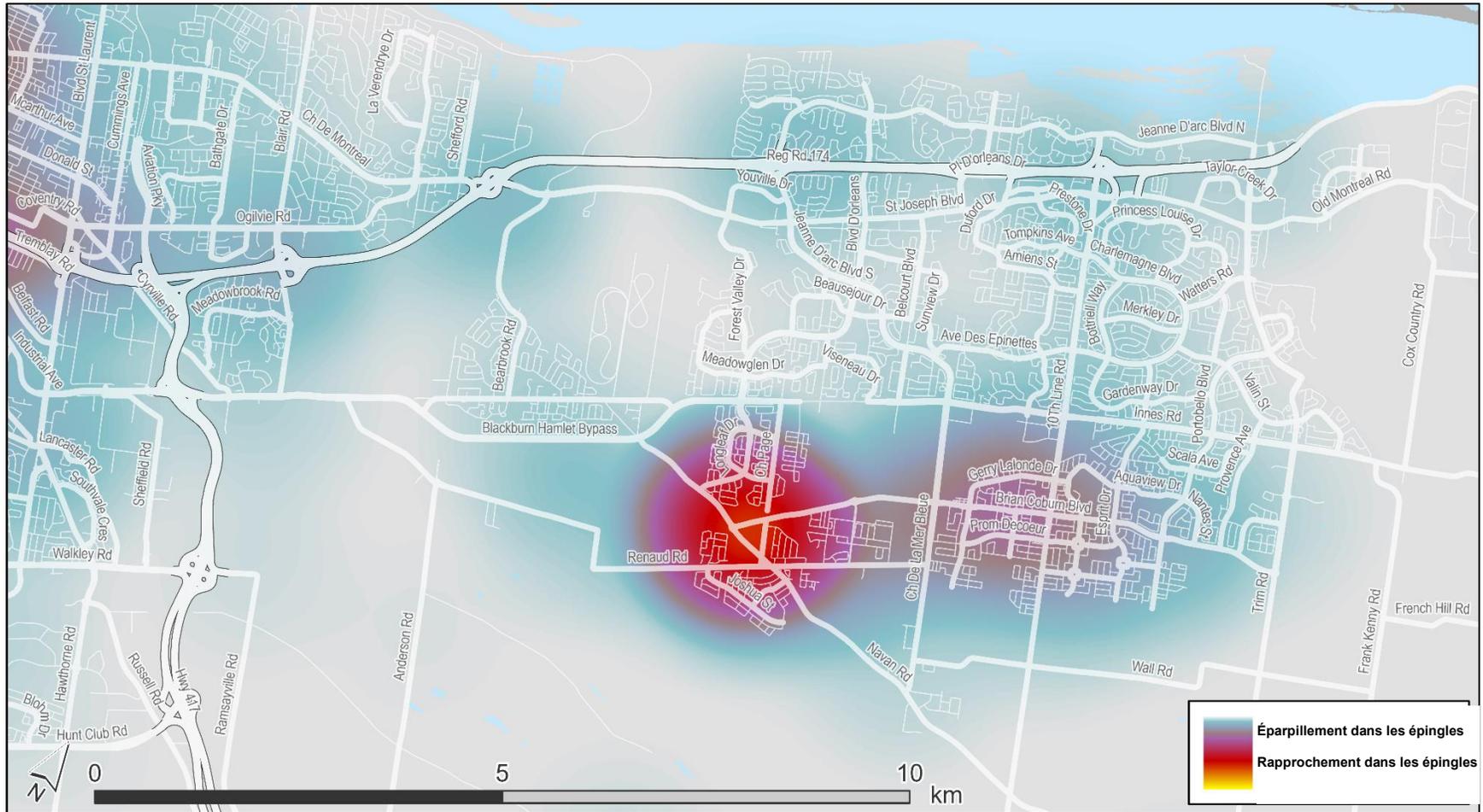
Pièce C-4 : Concentration des épingles accompagnées de commentaires portant sur le thème « Améliorer et étendre les transports en commun sur tout le territoire de la Ville »



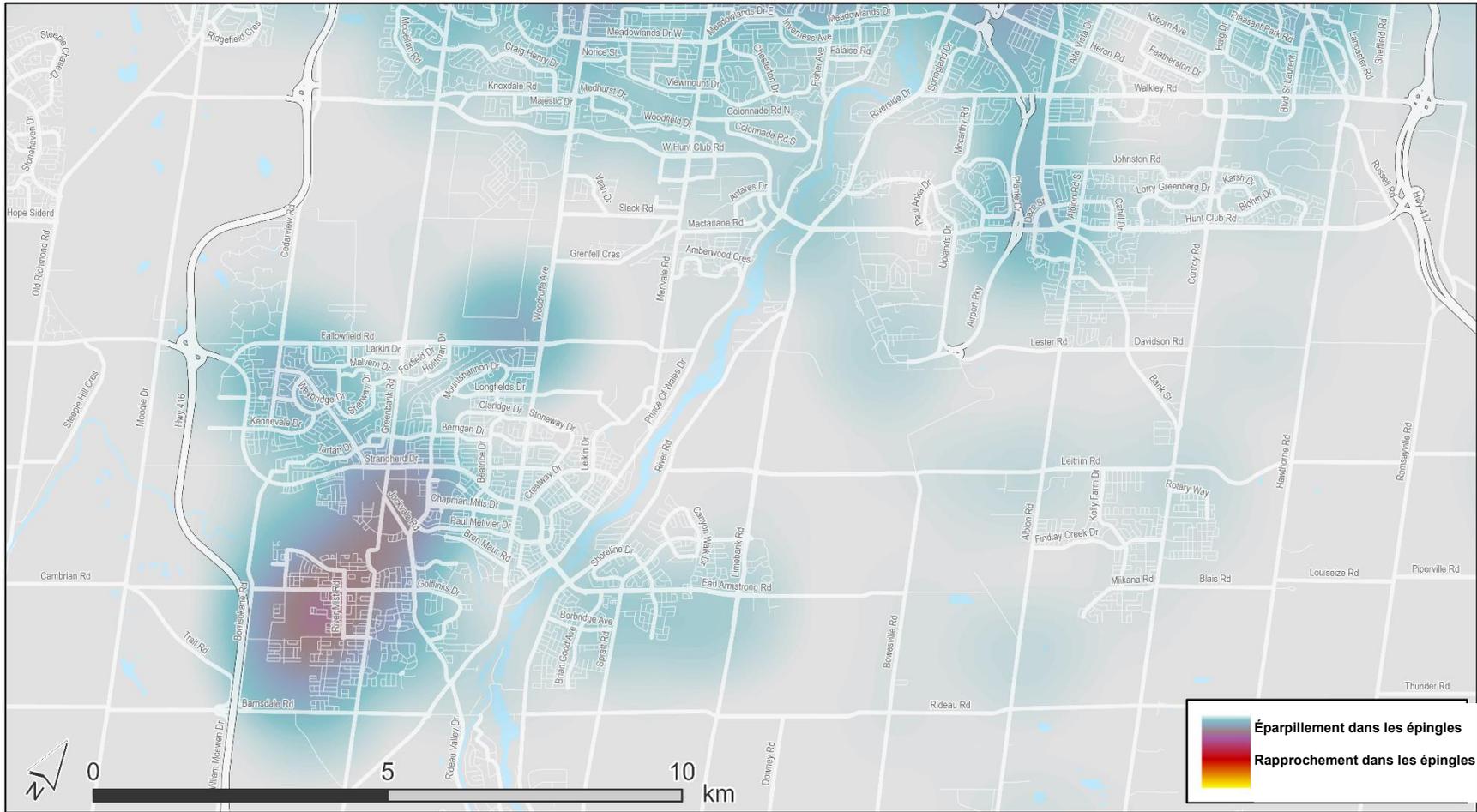
Pièce C 4 a : Concentration à l'intérieur de la Ceinture de verdure des épingles accompagnées de commentaires, portant sur le thème « Améliorer et étendre les transports en commun sur tout le territoire de la Ville »



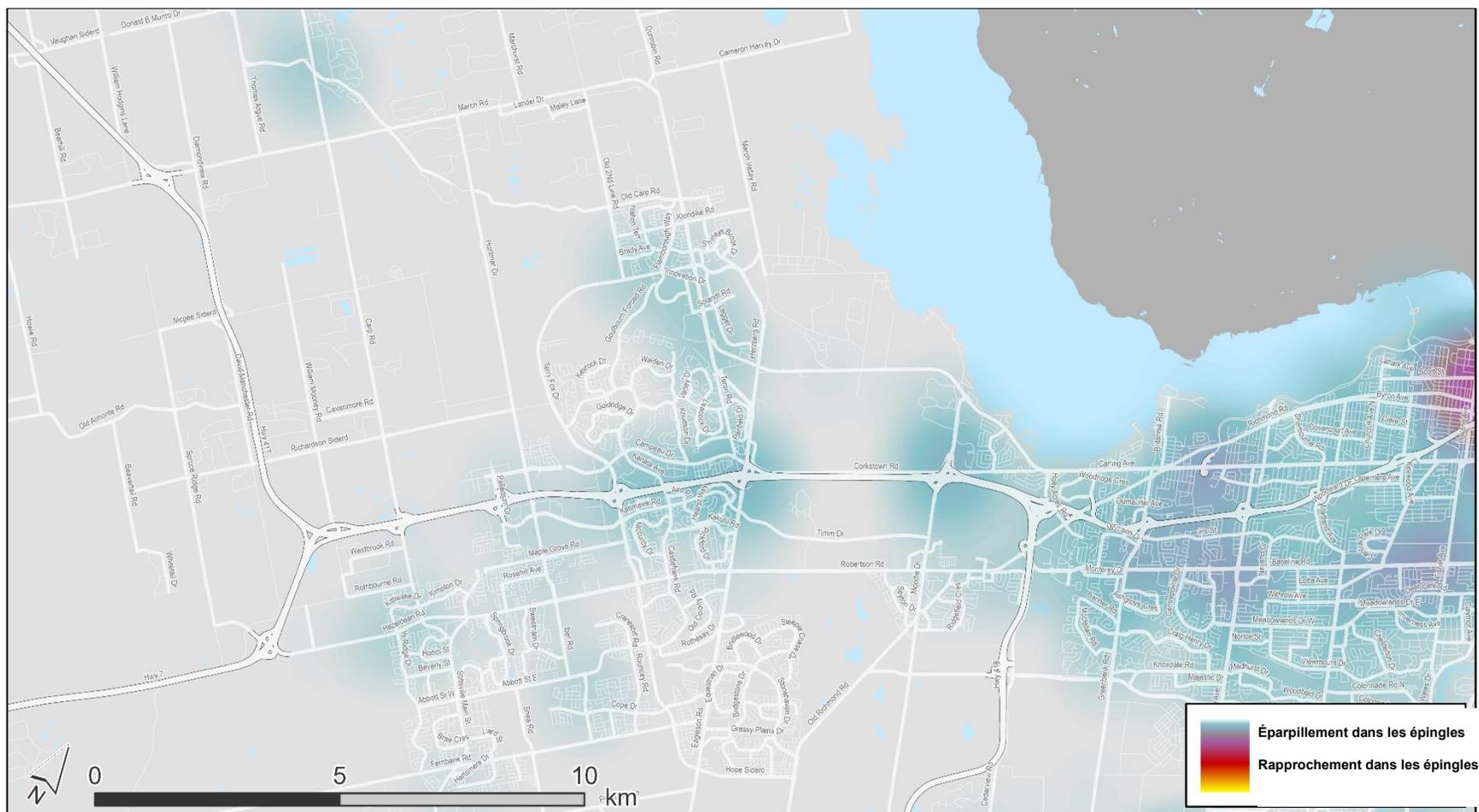
Pièce C-4 b : Concentration dans le secteur est des épingles accompagnées de commentaires, portant sur le thème « Améliorer et étendre les transports en commun sur tout le territoire de la Ville »



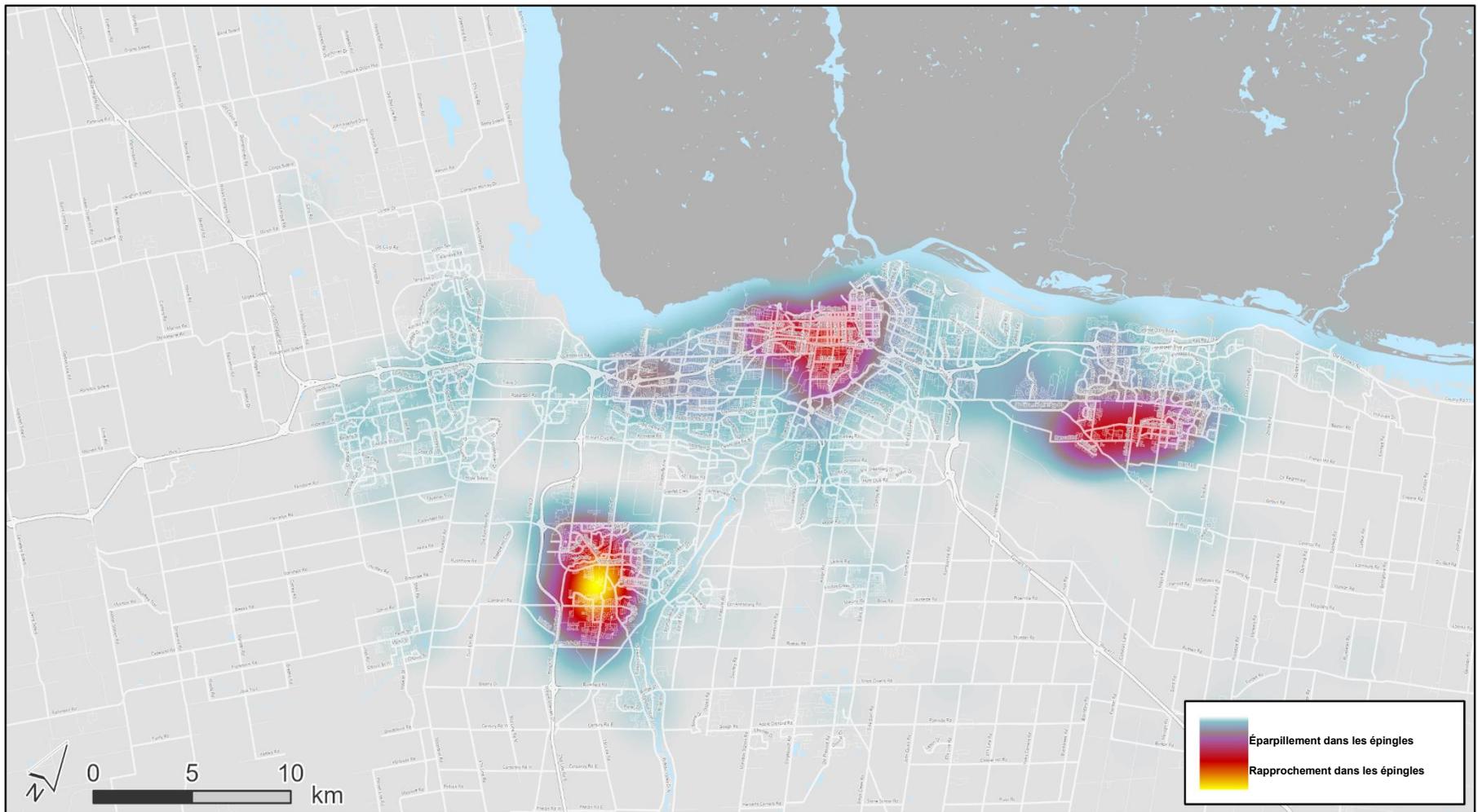
Pièce C-4 c : Concentration dans le secteur sud des épingles accompagnées de commentaires, portant sur le thème « Améliorer et étendre les transports en commun sur tout le territoire de la Ville »



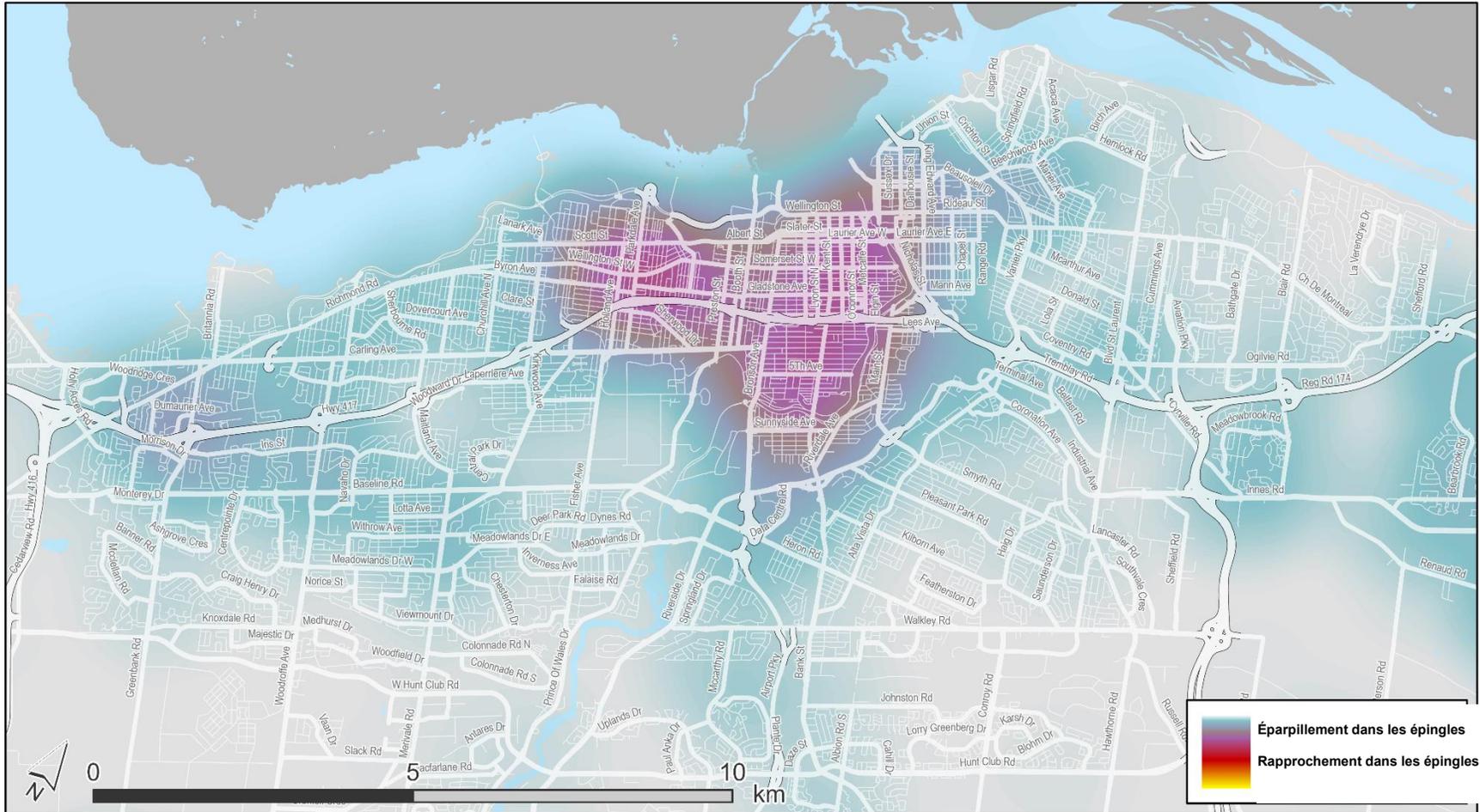
Pièce C-4 d : Concentration dans le secteur ouest des épingles accompagnées de commentaires, portant sur le thème « Améliorer et étendre les transports en commun sur tout le territoire de la Ville »



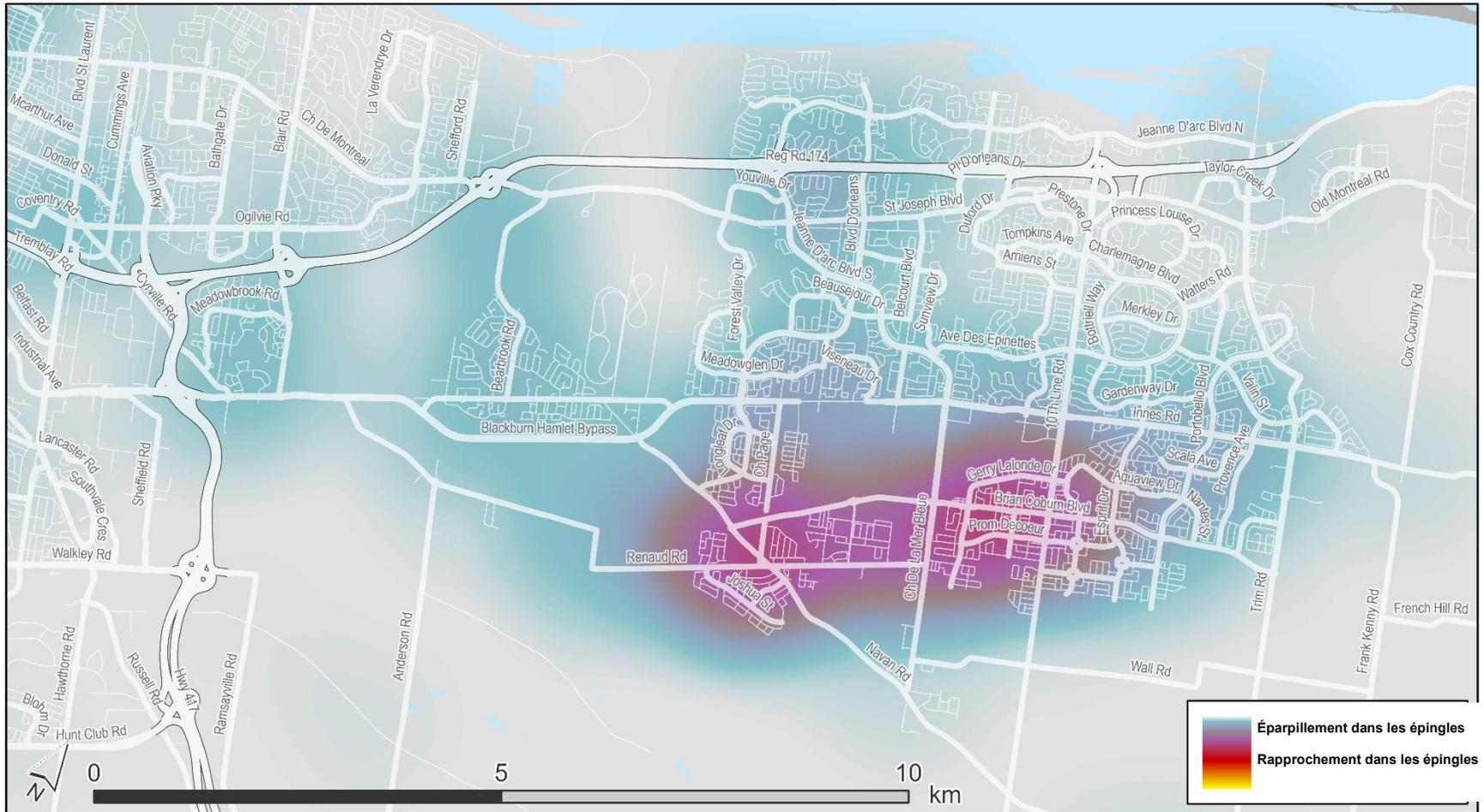
Pièce C-5 : Concentration des épingles accompagnées de commentaires portant sur le thème « Améliorer la sécurité, l'accessibilité et l'équité pour tous les usagers de la route »



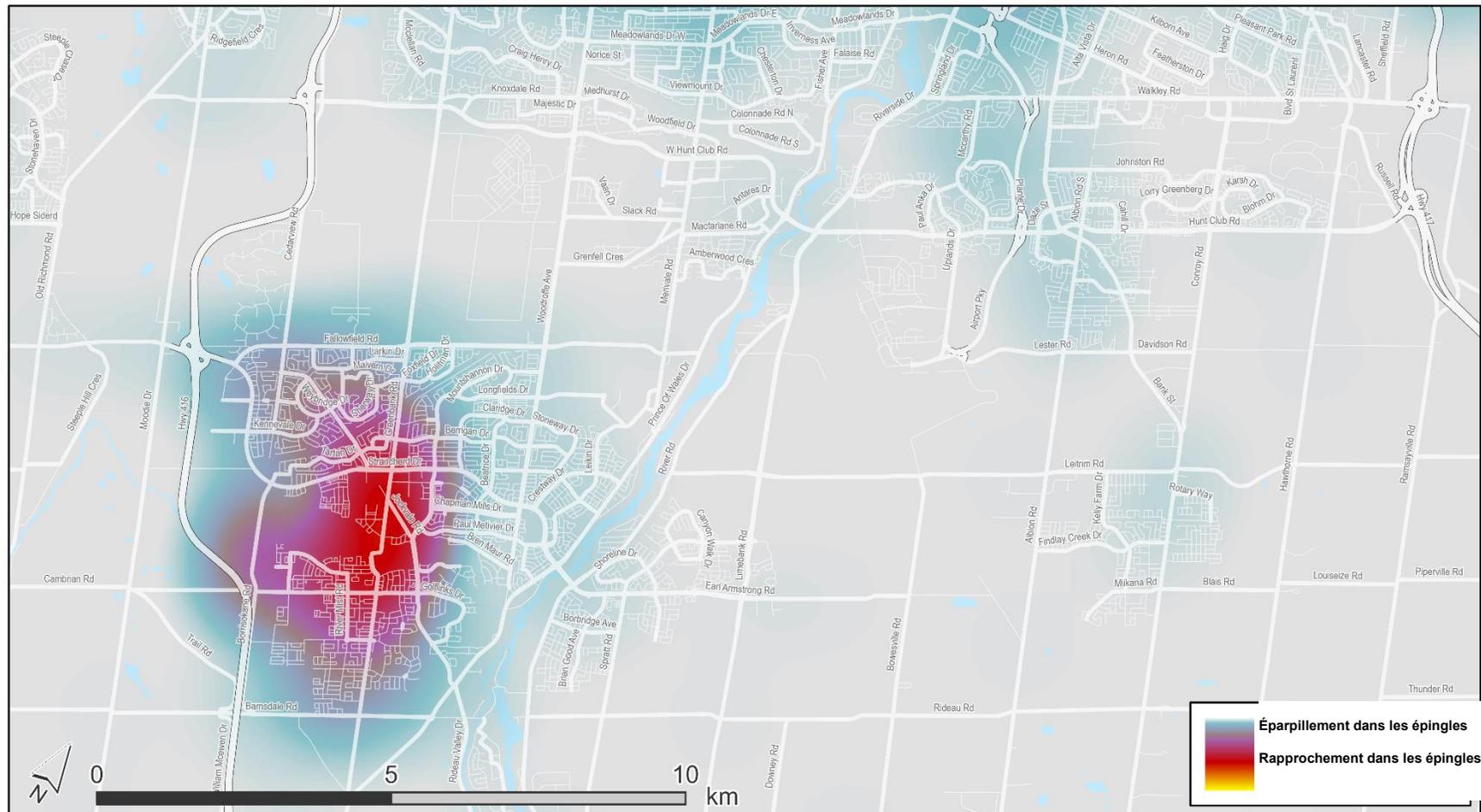
Pièce C-5 a : Concentration à l'intérieur de la Ceinture de verdure des épingles accompagnées de commentaires, portant sur le thème « Améliorer la sécurité, l'accessibilité et l'équité pour tous les usagers de la route »



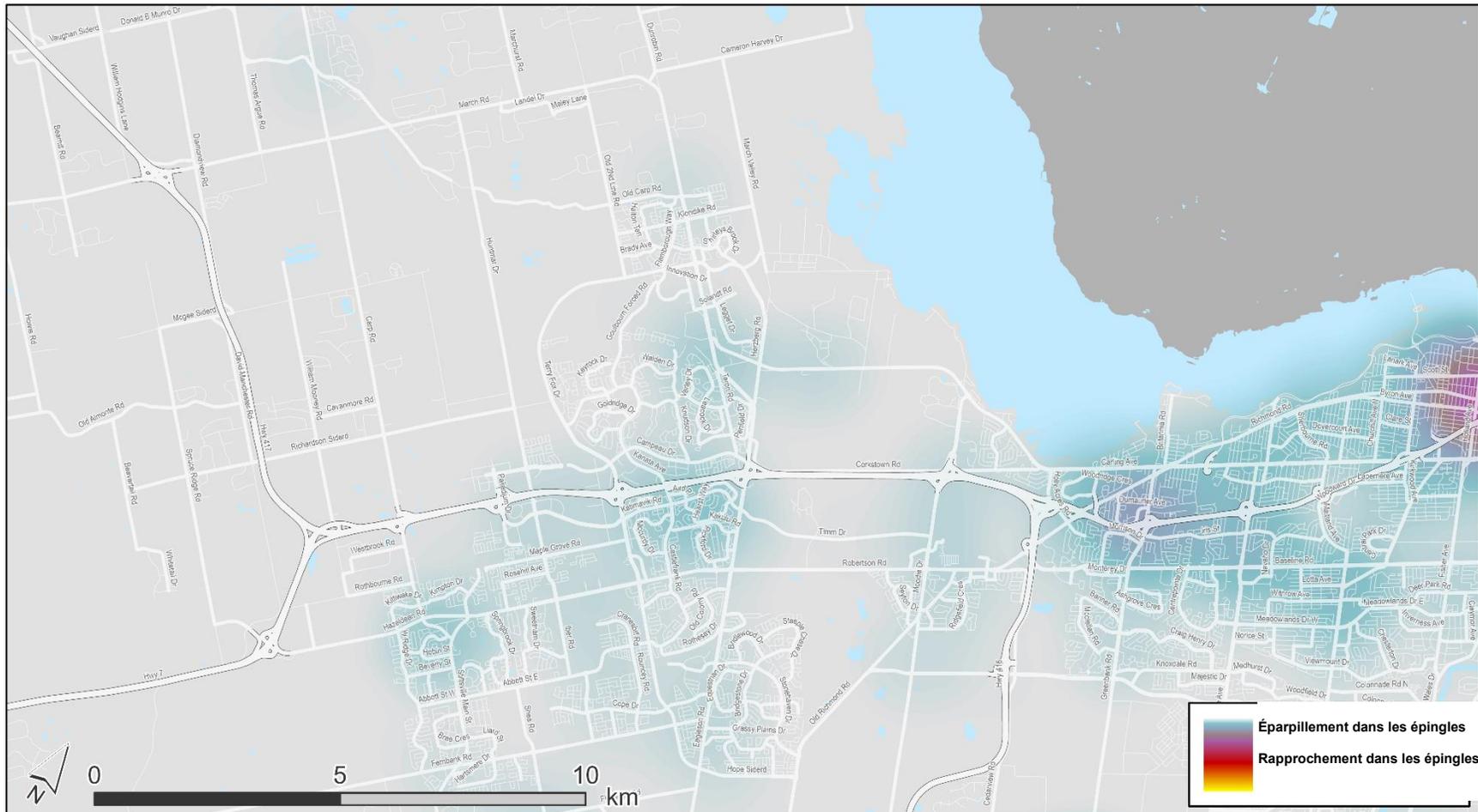
Pièce C-5 b : Concentration dans le secteur est des épingles accompagnées de commentaires, portant sur le thème « Améliorer la sécurité, l'accessibilité et l'équité pour tous les usagers de la route »



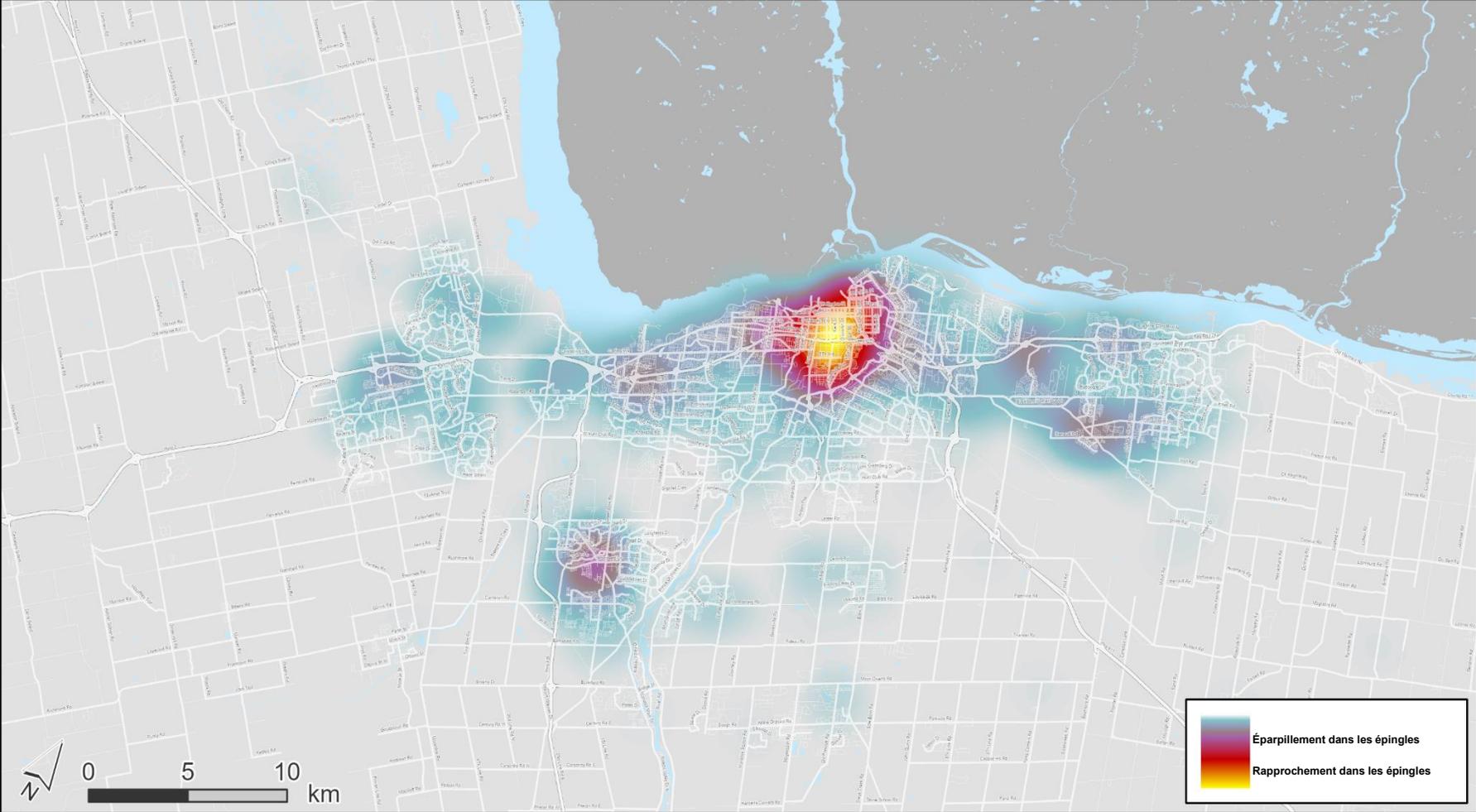
Pièce C-5 c : Concentration dans le secteur sud des épingles accompagnées de commentaires, portant sur le thème « Améliorer la sécurité, l'accessibilité et l'équité pour tous les usagers de la route »



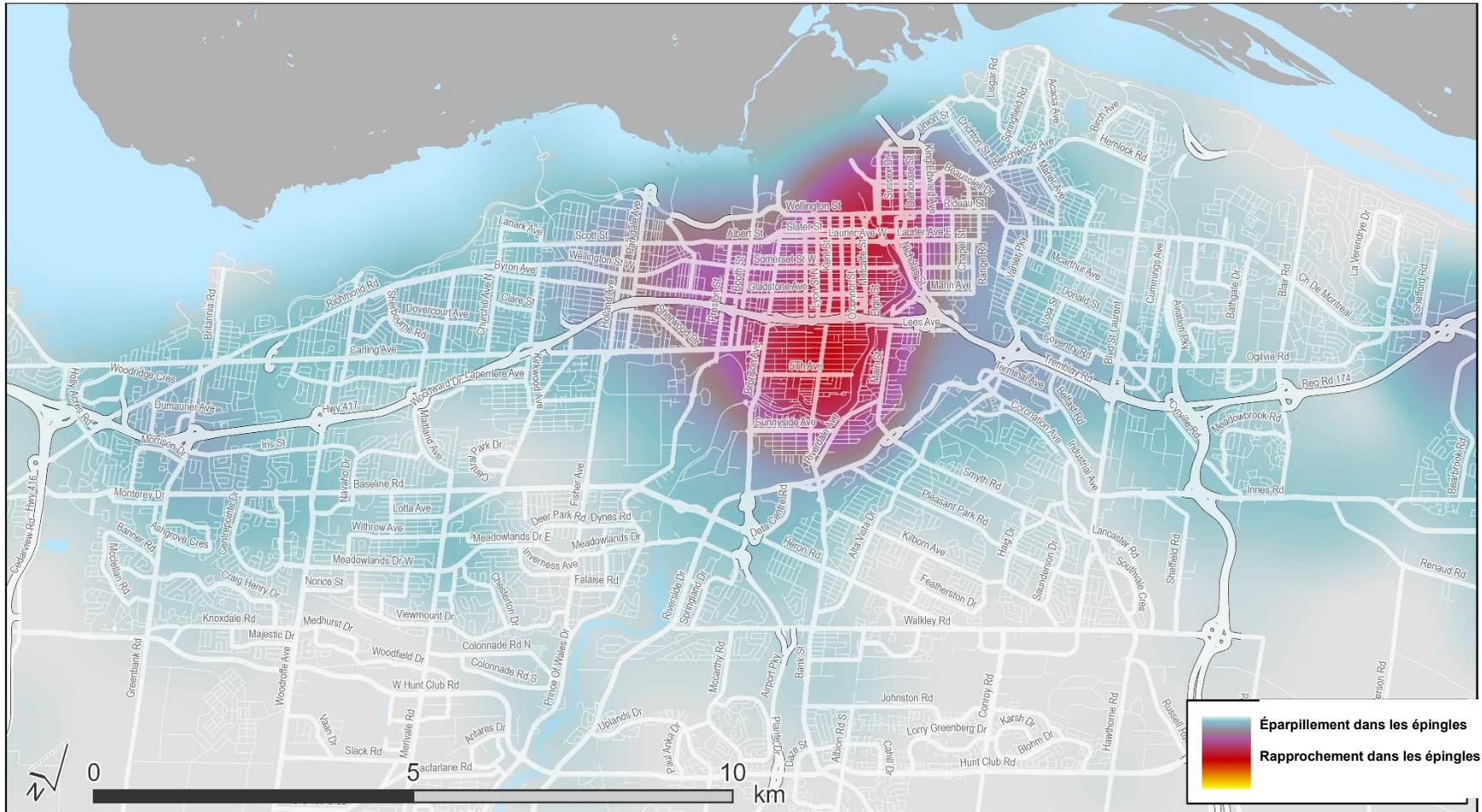
Pièce C-5 d : Concentration dans le secteur ouest des épingles accompagnées de commentaires, portant sur le thème « Améliorer la sécurité, l'accessibilité et l'équité pour tous les usagers de la route »



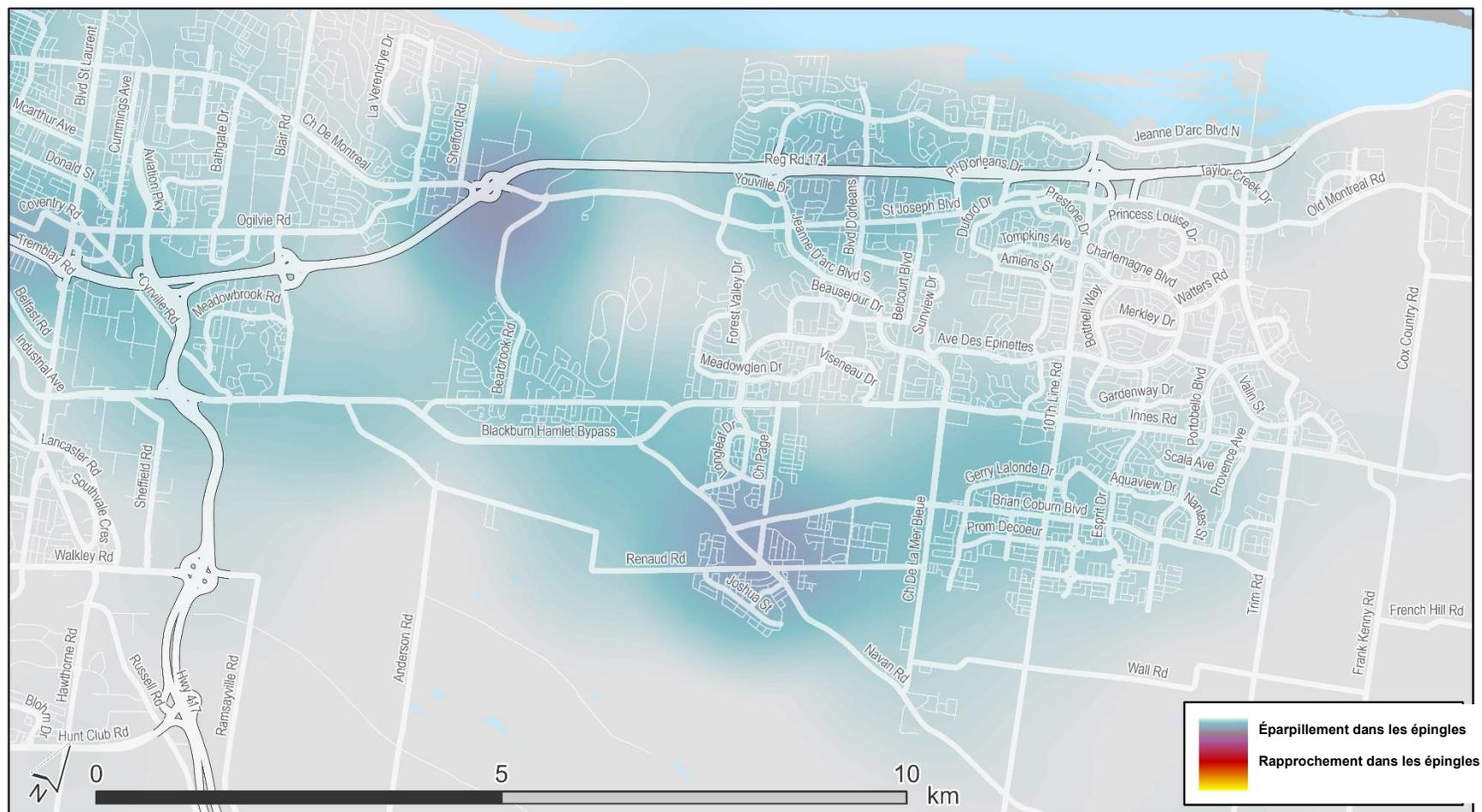
Pièce C-6 : Concentration des épingles accompagnées de commentaires portant sur le thème « Prévoir des rues multimodales et encourager des choix de déplacements durables »



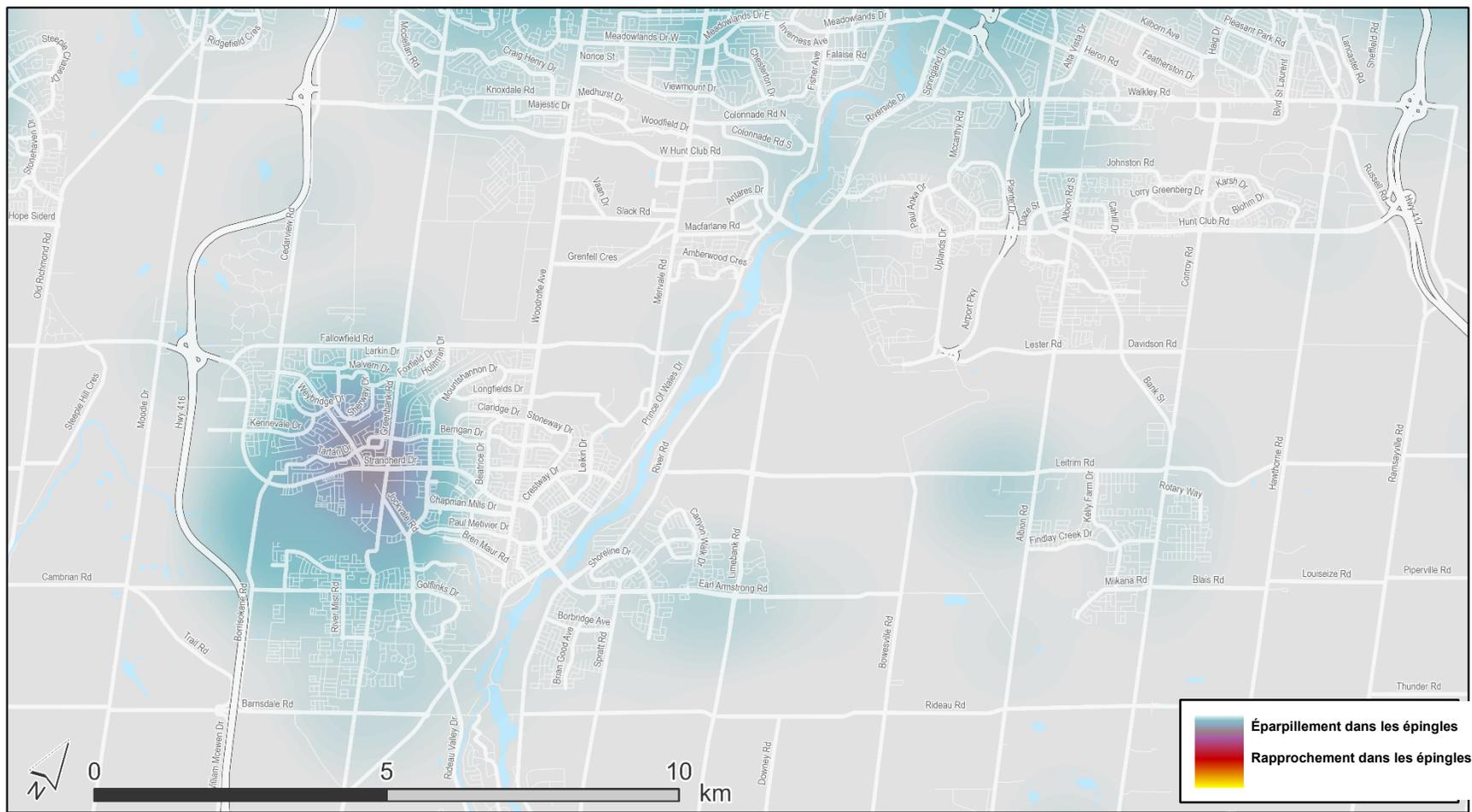
Pièce C-6 a : Concentration à l'intérieur de la Ceinture de verdure des épingles accompagnées de commentaires, portant sur le thème « Prévoir des rues multimodales et encourager des choix de déplacements durables »



Pièce C-6 b : Concentration dans le secteur est des épingles accompagnées de commentaires, portant sur le thème « Prévoir des rues multimodales et encourager des choix de déplacements durables »



Pièce C-6 c : Concentration dans le secteur sud des épingles accompagnées de commentaires, portant sur le thème « Prévoir des rues multimodales et encourager des choix de déplacements durables »



Pièce C-6 d : Concentration dans le secteur ouest des épingles accompagnées de commentaires, portant sur le thème « Prévoir des rues multimodales et encourager des choix de déplacements durables »

