

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

**Rapport sur la synthèse de la  
phase 5 des consultations**

---

# Table des matières

---

1	PRÉSENTATION .....	2
1.1	Aperçu du projet .....	2
1.2	Vue d'ensemble de la phase 5 des consultations.....	2
2	Grands thèmes.....	4
2.1	Étoffer et améliorer les transports en commun sur tout le territoire de la Ville .....	4
2.2	Consentir des investissements ciblés dans les routes et dans les rues complètes .....	6
2.3	Priorisation des projets de transports actifs.....	8
2.4	Priorité des projets .....	8
3	Prochaines étapes .....	13

Appendice A : Profil démographique des participants qui ont répondu au questionnaire de la phase 5

Appendice B : Projets du réseau routier et du réseau de transports en commun dans les résultats du sondage fondé sur la carte du Réseau prioritaire

# 1 PRÉSENTATION

## 1.1 Aperçu du projet

Le Plan directeur des transports (PDT) est la feuille de route qui permettra à la Ville de planifier, d'aménager et d'exploiter ses réseaux piétonnables, cyclables et automobiles et ses réseaux de transports en commun dans les prochaines décennies. Le PDT, qui comprend la vision et les principes directeurs adoptés, fait état des infrastructures, des services et des politiques de transport d'Ottawa depuis aujourd'hui jusqu'en 2046.

## 1.2 Vue d'ensemble de la phase 5 des consultations

La version provisoire du Plan des infrastructures du PDT fait état des projets de transports en commun et des projets routiers recommandés pour assurer la croissance jusqu'en 2046. Il précise aussi un sous-ensemble de projets abordables dans les Plans financiers à long terme de la Ville et en priorise la mise en œuvre.

La consultation du public et des intervenants sur la version provisoire du Plan des infrastructures s'est déroulée dans le cadre de la phase 5 des consultations sur le PDT. L'information a été publiée dans les rapports diffusés sur la plateforme Participons Ottawa, à savoir le Rapport sur les faits saillants, le Rapport sur les perspectives dans les déplacements, le Rapport sur l'aménagement du réseau de transports en commun et le Rapport sur l'aménagement du réseau routier.

L'équipe du projet a aussi demandé des commentaires sur la liste priorisée des projets du transport actif approuvés par le Conseil municipal et proposés pour la première phase de la mise en œuvre. En outre, elle a proposé d'apporter des mises à jour à l'annexe C-16 (Classification des routes et protection des emprises) du Plan officiel.

Les activités suivantes se sont déroulées pendant la durée des consultations (du 1<sup>er</sup> avril au 12 mai 2025) :

- Sondages pour réunir les commentaires :
  - sondage interactif fondé sur les cartes des projets routiers et des projets de transports en commun dans les réseaux prioritaires;
  - questionnaire pour les projets routiers, de transports en commun et le transport actif et sur les priorités afférentes;
  - questionnaires sur l'examen de la classification des routes et sur la mise à jour de la protection des emprises des artères;

- Huit séances d'information publiques ont eu lieu : quatre en présentiel (les 8, 10, 17 et 29 avril) et quatre en virtuel (les 24 avril et les 1<sup>er</sup>, 5 et 6 mai).
- Réunions avec les groupes d'intervenants (Comité directeur de l'industrie, Groupe de travail des ambassadeurs, Comité consultatif sur l'accessibilité, Groupe des intervenants organisationnels [municipaux, provinciaux et fédéraux], offices de protection de la nature, entreprises de services publics et Groupe des intervenants dans les milieux d'affaires et dans la collectivité [grands employeurs et institutions, groupes professionnels, associations communautaires, groupes de défense des intérêts et groupes méritant l'équité]).

### **1.2.1 Questionnaire sur la phase 5 des consultations qui ont porté sur le Plan directeur des transports**

Nous nous sommes servis du questionnaire de la phase 5 pour réunir les commentaires des résidents sur les projets de transports en commun et les projets routiers du Réseau de transports d'après les besoins et du Réseau de transports prioritaire, ainsi que pour la priorisation proposée des projets de transport actif. Le sondage a été publié dans cinq langues (le français, l'anglais, l'espagnol, l'arabe et le chinois simplifié) sur la plateforme Participons Ottawa de la Ville. Nous avons reçu 434 réponses, dont la synthèse, produite dans la section 2. Le lecteur trouvera dans l'appendice A la synthèse de l'information démographique sur ceux et celles qui ont répondu au questionnaire. Les réponses étaient optionnelles.

### **1.2.2 Sondage sur la carte du réseau routier prioritaire et du réseau de transports en commun**

Nous nous sommes servis des sondages sur la carte du réseau routier prioritaire et du réseau de transports en commun prioritaire pour réunir les commentaires des résidents sur des projets spécifiques dans les réseaux prioritaires proposés. Nous avons publié ces sondages en français et en anglais sur la plateforme Participons Ottawa de la Ville. Les résidents pouvaient « épingler » les sites à commenter non loin des projets. Au total, 809 sites ont été épinglés dans ce sondage (355 pour les transports en commun et 454 pour les routes); le lecteur en trouvera la synthèse dans la section 2. La synthèse des tendances géographiques du sondage est reproduite dans l'appendice B.

## 2 Grands thèmes

Les trois thèmes suivants sont revenus couramment dans tous les types de consultations :

- Étoffer et améliorer les transports en commun sur tout le territoire de la Ville.
- Consentir des investissements ciblés dans les routes et dans les rues complètes.
- Prioriser les projets absolument essentiels.

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

### 2.1 Étoffer et améliorer les transports en commun sur tout le territoire de la Ville

Selon les commentaires se rapportant à ce thème, on souhaiterait rehausser la priorité des transports en commun sur tout le territoire de la Ville, en plus de prévoir un plus grand nombre de liaisons dans les quartiers de banlieue intérieurs.

Dans l'ensemble, les participants au sondage étaient favorables à l'approche des « transports en commun d'abord », en mettant l'accent sur les prolongements des lignes de l'O-Train, sur les nouveaux Transitways et sur les voies continues réservées aux autobus, qui sont autant de mesures permettant de construire un réseau de transport plus durable et équitable. Les réponses en faveur des transports en commun ont surclassé les réponses en faveur de la construction de routes par un ratio de l'ordre de 5/1.

Une vingtaine de répondants ont exprimé des inquiétudes sur le « manque d'ambition » dans le Réseau prioritaire des transports en commun, en faisant observer qu'il ne permettra pas d'atteindre l'objectif de la Ville, soit 50 % des déplacements effectués grâce à des modes durables d'ici 2046. On reconnaissait les contraintes de l'abordabilité qui limitaient l'envergure des investissements envisageable; certaines réponses laissaient entendre qu'il fallait insister davantage sur les projets prioritaires du Transitway, des voies d'autobus et des transports en commun, qui coûtent moins cher, plutôt que sur le réseau ferroviaire. Ces réponses étaient équilibrées par d'autres réponses favorables à des projets ferroviaires supplémentaires à ajouter parmi les priorités; on a suggéré de continuer de faire des démarches auprès du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial pour obtenir du financement afin de favoriser l'expansion du réseau prioritaire.

Il était évident qu'on était favorable aux projets de transports en commun dans tous les secteurs de la Ville, notamment pour ce qui est des prolongements dans l'ensemble de la Ceinture de verdure et des liaisons entre les collectivités de banlieue. Dans un certain nombre de commentaires, les participants se sont dits déçus du manque de projets de transports en commun dans les secteurs intérieurs, en assurant aussi l'attention sur la lenteur des déplacements dans les couloirs comme la rue Bank, la rue Rideau et le chemin de Montréal.

Dans certaines réponses, on a insisté pour dire qu'il fallait veiller à ce que les opérations de transports en commun soient dotées de ressources suffisantes, en évoquant les problèmes récents de fréquence et de fiabilité du service. Dans plusieurs réponses, on a noté que les déplacements entre les collectivités de banlieue et le cœur du centre-ville s'étendaient sur plus de 90 minutes dans certains cas, et on souhaitait que la Ville améliore la situation dans le cadre de l'expansion du réseau.

Le lecteur trouvera dans la section 2.4 l'analyse de certains projets.

Voici les secteurs particuliers dans lesquels les résidents étaient favorables à accroître les investissements dans les transports en commun :

- **Orléans** (expansion des liaisons de transports en commun entre Orléans-Sud et le centre-ville, ainsi que dans Orléans même);
- **Kanata-Nord** (expansion des liaisons de transports en commun dans Kanata-Nord);
- **Barrhaven-Sud** (expansion des liaisons de transports en commun dans Barrhaven-Sud);
- **Findlay Creek** (expansion des liaisons de transports en commun dans Findlay Creek);
- **Riverside-Sud** (expansion des liaisons de transports en commun dans Riverside-Sud);
- **Ceinture de verdure et centre-ville** (expansion des liaisons de transports en commun à destination de ces secteurs et dans ces secteurs).

Voici des exemples de commentaires recueillis :

- « J'apprécie la priorité absolue attribuée par la Ville à l'approche des « transports en commun d'abord » dans le recensement des projets prioritaires, surtout si l'on tient compte de l'envergure de la croissance de la population prévue dans les quartiers de banlieue extérieurs d'Ottawa [...]. Ceci dit, il y a toujours, dans le Réseau de transports en commun prioritaire, d'importantes lacunes dans les secteurs en croissance rapide comme Kanata-Nord, Barrhaven-Sud, Findlay Creek et Riverside-Sud. »
- « Ces projets sont toujours nettement consacrés aux navetteurs, malgré les besoins réduits. Je me demande pourquoi on priorise les nouvelles voies réservées aux autobus dans la Ceinture de verdure parallèlement à la Ligne 2. C'est dans la zone urbaine, et non dans la zone rurale, qu'il y a des besoins. Il y a très peu de priorités nouvelles (même si elles ont été réduites depuis la dernière version du PDT) pour l'intérieur de la Ceinture de verdure. »
- « Il est essentiel de prioriser les transports en commun : un autobus ne devrait jamais être paralysé dans la circulation automobile. Il revient aussi

beaucoup moins cher de construire et d'entretenir le réseau que de réaliser les projets dispendieux du TLR. »

- « Je suis généralement d'accord avec tous les projets des infrastructures des transports en commun [...]; toutefois, comme l'ont précisé de nombreux participants dans le sondage qui a porté sur la carte, je ne peux pas m'empêcher de penser qu'on est encore en train de changer rapidement le cœur [du centre-ville]. Il est compréhensible que l'on mette en œuvre des limites d'ici 2046, et il est évident qu'il faut prioriser et faire avancer les projets comme le TCRA du chemin Baseline. Toutefois, ces projets ne devraient pas empêcher la Ville de proposer d'autres idées audacieuses et nécessaires, qui seront probablement nécessaires après 2046 et qu'on pourra au moins étudier et réaliser à un coût relativement abordable. Je pense en particulier au couloir de la rue Bank, dans lequel il faudra inévitablement réduire le problème de congestion, d'autant plus que le secteur se densifie et continuera de se densifier et qu'il s'agit déjà d'un important couloir de transport en surface [...]. »
- « Je pense qu'on ne met pas suffisamment l'accent sur les transports en commun dans le secteur intérieur de la Ville. Nombreux sont ceux qui prennent les transports en commun dans le secteur intérieur de la Ville et qui sont quand même coincés dans des autobus qui sont lents et qui assurent un service peu fréquent. Il faudrait aménager plus de voies prioritaires réservées aux autobus dans les grandes artères comme le chemin de Montréal, la rue Rideau et la rue Bank. »
- « Il semble en fait que ce plan aggrave la situation des quartiers urbains intérieurs. Il est déjà difficile de partir de quartiers comme Overbrook ou Vanier pour se rendre à d'autres endroits dans le cœur du centre-ville. Il semble que la situation sera même pire si on élimine un plus grand nombre de voies prioritaires de transports en commun ou qu'on les dégrade au moins pour qu'elles fassent partie du Réseau d'après les besoins [...]. »

## 2.2 Consentir des investissements ciblés dans les routes et dans les rues complètes

Dans la majorité des commentaires se rapportant au réseau routier, on a exprimé une préférence pour accroître les investissements consacrés aux transports en commun et au transport actif, plutôt qu'aux nouvelles infrastructures routières. Dans de nombreux commentaires, on a indiqué qu'il fallait atteindre la cible des parts modales durables de la Ville de 50 % et se consacrer à réaliser les objectifs de la lutte contre les dérèglements climatiques : il s'agit de la principale raison pour laquelle il faut limiter la construction de routes nouvelles et élargies. Dans plusieurs réponses, on a fait savoir qu'on s'inquiétait de la possibilité qu'il y ait une demande induite — création de nouveaux déplacements en voiture — si on aménage la capacité routière prévue. Dans de nombreuses réponses, on était d'accord pour intégrer les éléments du

transport actif dans la construction de toutes les routes, notamment en aménageant des « rues complètes » dans toute la mesure du possible. On était parfaitement d'accord avec les propositions du PDT pour les projets d'amélioration des rues principales et d'urbanisation des routes comme moyens d'intégrer le transport multimodal dans ces routes, en plus de rehausser la sécurité des rues pour les gens qui attendent et qui ont accès aux transports en commun.

Voici des exemples des commentaires recueillis :

- « [Les projets routiers] ne feront qu'accroître le nombre de kilomètres parcourus par véhicule dans notre Ville et ne permettront pas de régler les problèmes de congestion. En outre, ces projets ne s'autofinanceront pas du point de vue des retombées économiques ou de la densité de l'assiette fiscale. Nous ne pouvons pas continuer de nous développer de cette manière, à moins de vouloir alourdir le fardeau des générations de demain par des factures de travaux de réparation et d'entretien abyssales. La Ville devrait prioriser exclusivement la croissance autour des couloirs de service de transports en commun et de transport actif afin d'accueillir ces nouveaux résidents. Les voitures et la voirie ont leur place; toutefois, la surdépendance vis-à-vis de ces modes de transport aura pour effet de dégrader la circulation automobile et la qualité de vie. »
- « Compte tenu des répercussions des dérèglements climatiques sur Ottawa, il faut prioriser l'amélioration de l'accès à des moyens de transports en commun fiables. Il faudrait limiter les projets d'élargissement de la chaussée et donner la priorité à la création de voies réservées aux autobus. »
- « Ottawa n'atteindra pas sa cible de 50 % des parts modales si nous aménageons et élargissons les nouvelles routes. Les seules routes qu'il faut prioriser sont les couloirs de transport en commun rapide par autobus, et les routes qu'on a prévu d'élargir ne devraient l'être que pour élargir suffisamment les couloirs de transport actif à l'intention des véhicules d'intervention d'urgence. »

Dans un moindre nombre de commentaires, on indiquait une préférence pour les projets plus ciblés d'élargissement de routes, surtout dans les quartiers de banlieue pour atténuer les problèmes de congestion en raison du développement rapide de ces secteurs. La majorité des couloirs dans lesquels on a attiré l'attention sur la congestion se trouvaient dans Orléans, quartier dans lequel de nombreux commentateurs du sondage en ligne résident et ont fait des commentaires sur la carte des routes. Le lecteur trouvera dans la section 2.4 l'analyse de certains projets.

## 2.3 Priorisation des projets de transports actifs

De nombreux participants ont fait savoir qu'ils étaient d'accord avec l'agrandissement des réseaux de transport actif (en plus d'être favorables à l'idée d'intégrer les éléments du transport actif dans les projets de développement de la capacité routière, d'amélioration des rues principales et d'urbanisation des routes). On a suggéré d'attribuer des priorités à de nombreux projets dans tous les secteurs. Dans plusieurs commentaires, on a fait observer qu'il y a de nombreuses lacunes dans les réseaux, ce qui suscite des inquiétudes pour la sécurité dans certains tronçons de déplacement, surtout pour les cyclistes. On a aussi suggéré de mieux prioriser l'amélioration de l'accès cyclable et piétonnable aux stations de transports en commun; pour ce qui est de la station Tremblay et de la station Moodie, on nous a adressé plusieurs suggestions pour étude. Dans un certain nombre de réponses, on a fait observer que le financement attribué au transport actif était insuffisant.

Voici entre autres les commentaires exprimés :

- « Je vous ai écrit à propos de l'aménagement d'un trottoir sur l'avenue Clarke depuis que je me suis installé sur cette rue il y a 11 ans. J'ai aujourd'hui des enfants qui se rendent à pied à l'école, et compte tenu de la vitesse des automobilistes dans cette rue, ce n'est pas sécuritaire. »
- « Il y a trop peu de bandes cyclables dans le plan, et ces bandes semblent être déconnectées. »
- « Il semble que le réseau soit très déconnecté, ce qui ne permettrait pas d'améliorer autant qu'on le pourrait les déplacements à vélo. »
- « L'investissement de 48 M\$ dans les infrastructures cyclables est microscopique par rapport à la somme de 2,2 G\$ consacrée aux routes. »
- « Il faudrait prioriser un beaucoup plus grand nombre de projets. Ces projets coûtent une FRACTION de ce que coûtent nos projets routiers. Or, ils sont beaucoup plus utiles pour la Ville, puisqu'ils en font un lieu plus sécuritaire, où il fait mieux vivre. »

## 2.4 Priorité des projets

Les sondages sur la carte du réseau routier prioritaire et du réseau de transports en commun prioritaire et le questionnaire ont été pour les résidents autant d'occasions de commenter certains projets dans les réseaux proposés. On a livré des commentaires favorables ou défavorables sur un certain nombre de projets, en attirant l'attention sur leurs priorités pour les résidents d'Ottawa. Dans le reste de cette section, nous faisons état des projets sur lesquels on a exprimé le plus grand nombre de commentaires.

#### 2.4.1 Projets du réseau de transports en commun

- **Transitway du chemin Baseline (entre la station Algonquin et la station Billings Bridge)** – Il était évident qu'on était très favorable à ce projet, et on a fait de nombreuses suggestions selon lesquelles il s'agit du projet d'autobus absolument prioritaire. Plusieurs participants ont suggéré de donner une priorité absolue au prolongement à l'ouest du chemin Greenbank jusqu'à la station Bayshore, ainsi qu'au tronçon est.
- **Voie continue réservée aux autobus de l'avenue Carling (entre la station Lincoln Fields et la promenade Sherwood)** – De nombreux résidents étaient d'accord avec les voies de transports en commun sur l'avenue Carling; certains ont fait savoir qu'ils préféreraient la technologie du TLR de plus grande capacité, qui faisait partie du PDT de 2013.
- **Rue Bank** – De nombreux participants ont exprimé des inquiétudes à propos du retranchement de la proposition du Plan de 2013 pour la priorité des transports en commun sur la rue Bank entre la rue Wellington Ouest et le chemin Hunt Club; certains ont suggéré de densifier l'aménagement de secteurs comme Lansdowne, ce qui pourrait justifier un métro.
- **Travaux de modernisation de la Ligne 2 et de prolongement jusqu'au centre-ville de Barrhaven** – Certains participants étaient d'avis que le PDT devrait comprendre une double voie ferrée dans l'ensemble, alors que d'autres étaient favorables à un nouveau prolongement dans le sens sud jusqu'au centre-ville de Barrhaven.
- **Voie continue réservée aux autobus du chemin Conroy** – Plusieurs répondants étaient d'avis que le projet du chemin Conroy ne devrait pas faire partie du Réseau prioritaire; ils étaient plutôt favorables à une certaine forme de transports en commun du niveau supérieur sur la rue Bank ou à des travaux de modernisation de la Ligne 2.

Voici les commentaires exprimés, entre autres :

- « Il faudrait construire le plus tôt possible le réseau du TCRA du chemin Baseline! »
- « L'aménagement de circuits d'autobus continus sur l'avenue Carling est une très bonne nouvelle. J'envisagerais toutefois un projet plus cohérent en raison de la densification. Un tramway serait une excellente solution de rechange. »
- « Pourquoi faudrait-il aménager des voies complètes réservées aux autobus dans le tronçon rural du chemin Conroy menant à la station Leitrim, sans le faire sur la rue Bank? »
- « Je suis généralement d'accord avec tous les projets d'infrastructures de transports en commun indiqués dans le Réseau d'après les besoins

comme dans le Réseau de transports en commun prioritaire (sauf les voies d'autobus du chemin Conroy). »

Plusieurs participants ont aussi fait savoir qu'ils étaient favorables aux projets suivants :

- **Intervalles de 10 minutes sur la Ligne 2** – On était généralement d'accord, en recommandant une double voie ferrée.
- **Transitway de Kanata-Nord (entre le chemin Eagleson et la promenade Terry-Fox)** – On est généralement d'accord, surtout pour servir le pôle d'emploi et la collectivité résidentielle en plein essor.
- **Transitway 3 de Cumberland (entre Chapel Hill et la promenade Esprit)** – On est tout à fait d'accord pour augmenter le service de transport en autobus dans ce secteur.
- **Chemin Merivale (entre le chemin Hunt Club et le chemin Baseline)** – On est généralement d'accord pour élargir les voies réservées aux autobus.
- **Chemin de Montréal (entre le boulevard St-Laurent et le chemin Blair)** – On est généralement d'accord avec l'aménagement de la voie réservée aux autobus, que l'on souhaite étendre dans le sens ouest jusqu'à la rue Rideau.

#### 2.4.2 Projets du réseau routier

- **Élargissement du boulevard Brian Coburn (entre le chemin Navan et le chemin Tenth Line et entre le chemin Navan et le chemin Mer-Bleue)** – C'est, parmi tous les projets, l'élargissement du chemin Brian Coburn pour régler le problème de congestion de couloir qui a réuni le plus grand nombre de commentaires.
- **Nouveau tracé du chemin Greenbank** – De nombreux répondants étaient favorables au projet du nouveau tracé du chemin Greenbank à l'endroit où il enjambe la rivière Jock, ainsi qu'à l'ensemble des travaux de modernisation.
- **Élargissement de la promenade Terry-Fox** – Dans plusieurs commentaires, on suggérait de prolonger plus loin dans le sens sud, jusqu'au chemin Fernbank ou jusqu'au chemin Eagleson, le projet proposé d'élargissement de la promenade Terry-Fox au sud du chemin Castlefrank, compte tenu des travaux d'aménagement en cours dans ce secteur. Dans certains commentaires, on a fait observer que ce projet d'élargissement donnerait lieu à une demande induite et augmenterait la congestion à long terme.
- **Route à deux voies de circulation du Couloir de transport Alta Vista** – Plusieurs participants étaient favorables à l'idée de supprimer le prolongement dans le sens nord du couloir enjambant la rivière Rideau,

alors que certains ont laissé entendre qu'il faudrait aussi supprimer le tronçon sud compris entre le chemin Walkley et le chemin Smyth en raison de son impact sur l'espace de verdure, les jardins communautaires et les parcours piétonnables et cyclables.

- **Élargissement de la promenade de l'Aéroport (entre le chemin Brookfield et le chemin Hunt Club)** – Un certain nombre de participants ont fait savoir qu'ils s'opposaient à ce projet, parce qu'il concurrence la Ligne 2 de l'O-Train, qu'il pourrait induire une demande nouvelle et qu'il a un impact sur l'avenue Bronson, au nord du canal Rideau.

Voici entre autres les commentaires recueillis :

- « La congestion du boulevard Brian Coburn, surtout entre le chemin Tenth Line et le chemin Navan, est atroce et empire avec chaque projet de construction. On planifie de construire d'autres habitations dans le proche avenir, et l'achalandage deviendra insoutenable. Déjà, les automobilistes empruntent les rues secondaires des quartiers résidentiels pour éviter le boulevard Brian Coburn. Il faut corriger tout de suite ce problème. »
- « [Je suis favorable] au nouveau tracé du chemin Greenbank dans Barrhaven. Le projet de transport est reporté pour longtemps, et les résidents du quartier de Half Moon Bay sont chaque jour aux prises avec le problème de congestion de la circulation. »
- « L'élargissement de la promenade Terry-Fox jusqu'à la rue Abbott n'est pas logique. Il faudrait descendre jusqu'au chemin Fernbank. Il suffit de se pencher sur les nouveaux travaux d'aménagement à gauche et à droite de la route : il y a beaucoup de congestion aux feux de circulation et un énorme ralentissement. »
- « Il faut absolument retrancher, conformément à la recommandation, le tronçon nord du Couloir de transport Alta Vista. Il n'est pas du tout logique de le construire à cause de ce qu'il coûte (le pont qui enjambe la rivière et l'autoroute 417 est extrêmement cher); il détruit l'espace de verdure de l'avenue Lees; il concurrence le TCRA et le TLR dans les environs; enfin, fonctionnellement, il aurait simplement pour effet de refouler l'achalandage sur la rue Nicholas et sur quelques autres rues qui n'ont pas la capacité d'accueillir un achalandage supplémentaire. »
- « Il ne faudrait pas élargir la promenade de l'Aéroport, puisque nous venons à peine de terminer le prolongement de la Ligne 2, qui a coûté plusieurs milliards de dollars et qui peut capter une grande partie de l'achalandage de cette promenade. Il semble que ce soit un projet de courte vue et un gaspillage de fonds, sans même donner la chance au réseau ferroviaire de délester la promenade de toutes ces voitures. »

Les projets suivants ont donné lieu à plusieurs commentaires :

- **Prolongement de l'avenue Robert Grant (nouvelle route de deux voies de circulation entre la promenade Palladium et le chemin Hazeldean)** – On est généralement d'accord pour augmenter le nombre de liaisons dans le quartier de Kanata et pour alléger l'achalandage automobile sur la promenade Huntmar et sur le chemin Iber.
- **Prolongement de la rue Stittsville Main (nouvelle route à deux voies nord-sud entre le chemin Maple Grove et le chemin Derreen)** – On est généralement d'accord pour aménager des liaisons dans le quartier de Kanata afin de donner accès à l'autoroute 417 et aux collectivités des environs.
- **Chemin Barnsdale (élargissement du chemin pour porter de deux à quatre le nombre de voies de circulation entre l'autoroute 416 et le prolongement du chemin Greenbank. Conversion pour aménager la section transversale urbaine)** – On est généralement d'accord pour apporter des améliorations sur le chemin Barnsdale et pour accroître la capacité afin d'aménager des infrastructures cyclables.
- **Élargissement de la promenade Prince of Wales (entre la rue Deakin et le croissant Amberwood)** – Certains s'opposent à l'élargissement complet des deux voies de circulation et suggèrent d'ajouter seulement une voie de virage à gauche dans les deux sens dans le centre ou d'améliorer les infrastructures réservées aux autobus au lieu d'aménager des voies de circulation automobile.
- **Élargissement de la promenade Prince of Wales Drive (entre le chemin Colonnade et le chemin Hunt Club)** – On s'oppose dans une certaine mesure à l'élargissement de cette promenade pour augmenter la capacité d'achalandage automobile; il serait préférable d'investir dans d'autres modes de transport comme le vélo et les transports en commun.
- **Chemin Navan (élargissement de la chaussée pour porter le nombre de voies de circulation de deux à quatre entre le chemin Renaud et la rocade Blackburn Hamlet)** – On est très favorable à l'idée d'élargir ce chemin pour alléger la congestion automobile, puisque les travailleurs fédéraux et d'autres navetteurs dans Orléans-Sud empruntent massivement cette route pour avoir accès au centre-ville, de même que pour assurer la liaison à destination et au départ du boulevard Brian Coburn. On est aussi d'accord pour urbaniser cette rue afin d'ajouter des trottoirs; certains ne croient pas que la congestion est un problème inquiétant pour ce couloir.

### 3 Prochaines étapes

Il s'agit de la dernière phase de la mise à jour du Plan directeur des transports (PDT), qui comprend des recommandations provisoires pour les projets et les réseaux de transports en commun et d'infrastructures routières sur l'horizon de planification de 2046. Les commentaires recueillis dans cette phase 5 des consultations permettront d'affiner les projets, les réseaux et les priorités recommandés et de préparer la version définitive du Plan des infrastructures du PDT.

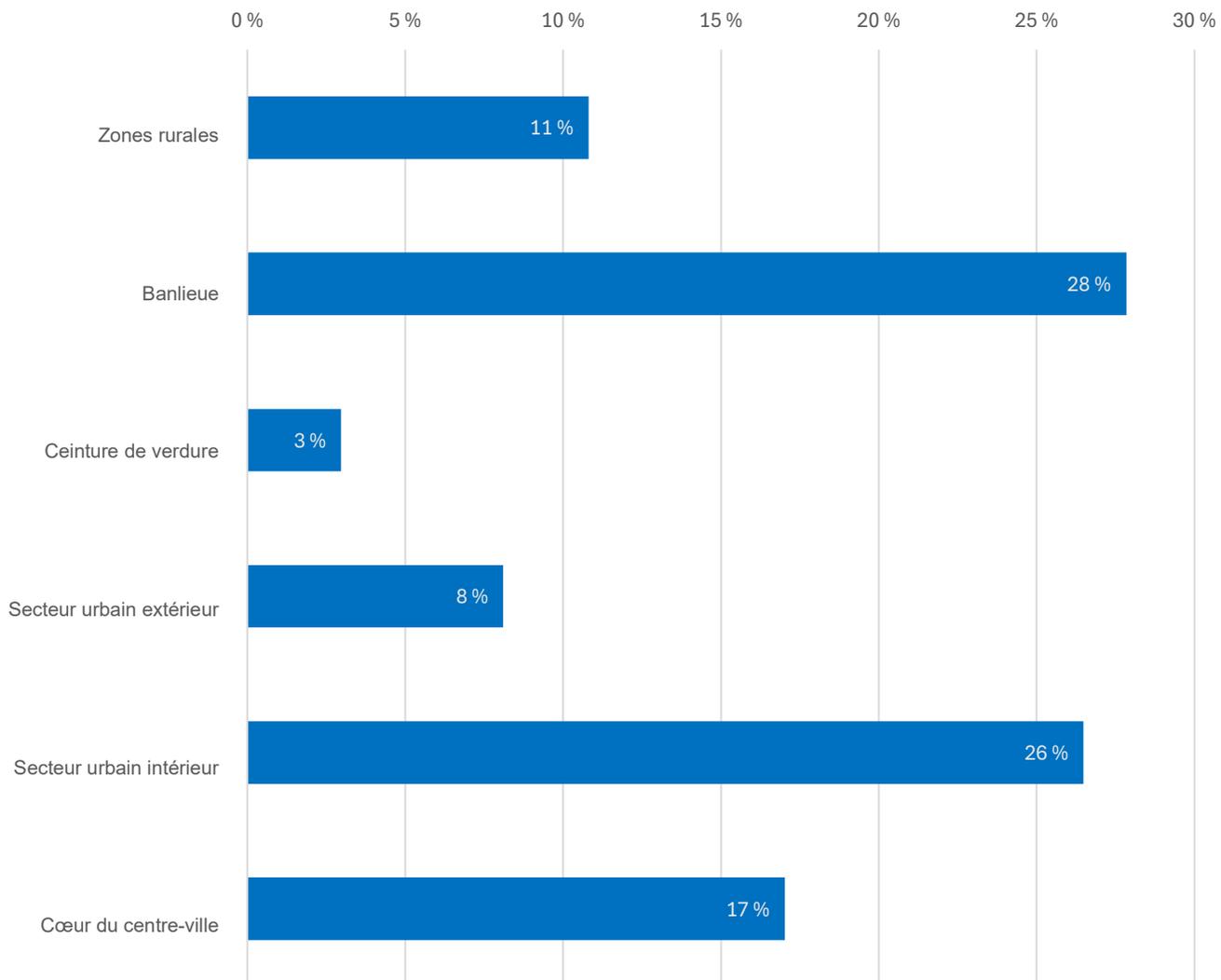
# Appendice A Profil démographique des participants qui ont répondu au questionnaire de la phase 5

Le lecteur trouvera dans cet appendice la synthèse de l'information démographique sur ceux et celles qui ont répondu au questionnaire de la phase 5. Les réponses étaient optionnelles.

## Question 1 : Quel est le code postal de votre habitation?

La pièce A-1 représente la carte de la répartition des lieux d'habitation des participants au sondage par région.

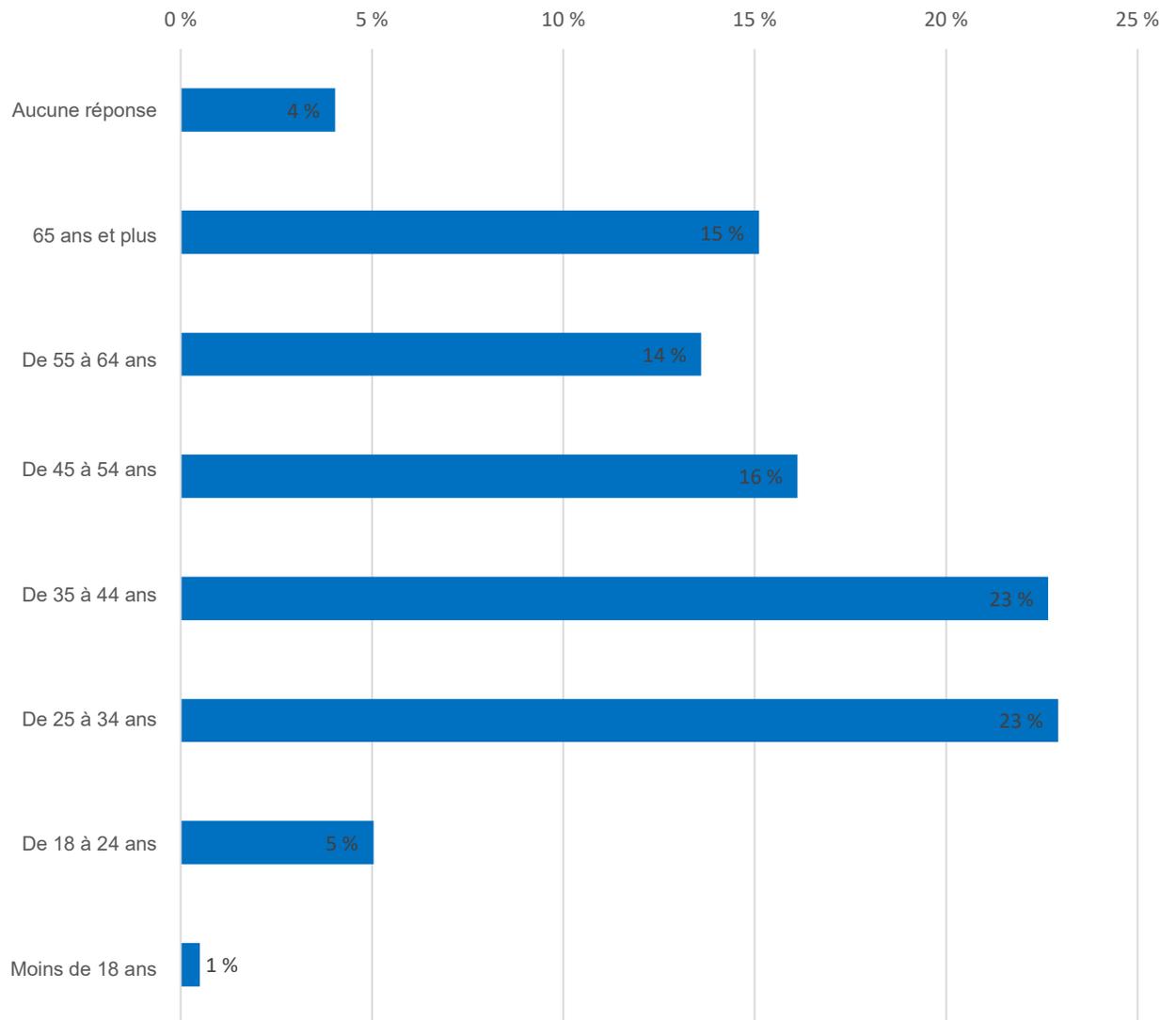
Pièce A-1



## Question 2 : Quel est votre groupe d'âge?

La **pièce A-2** donne la répartition des groupes d'âge des répondants au sondage.

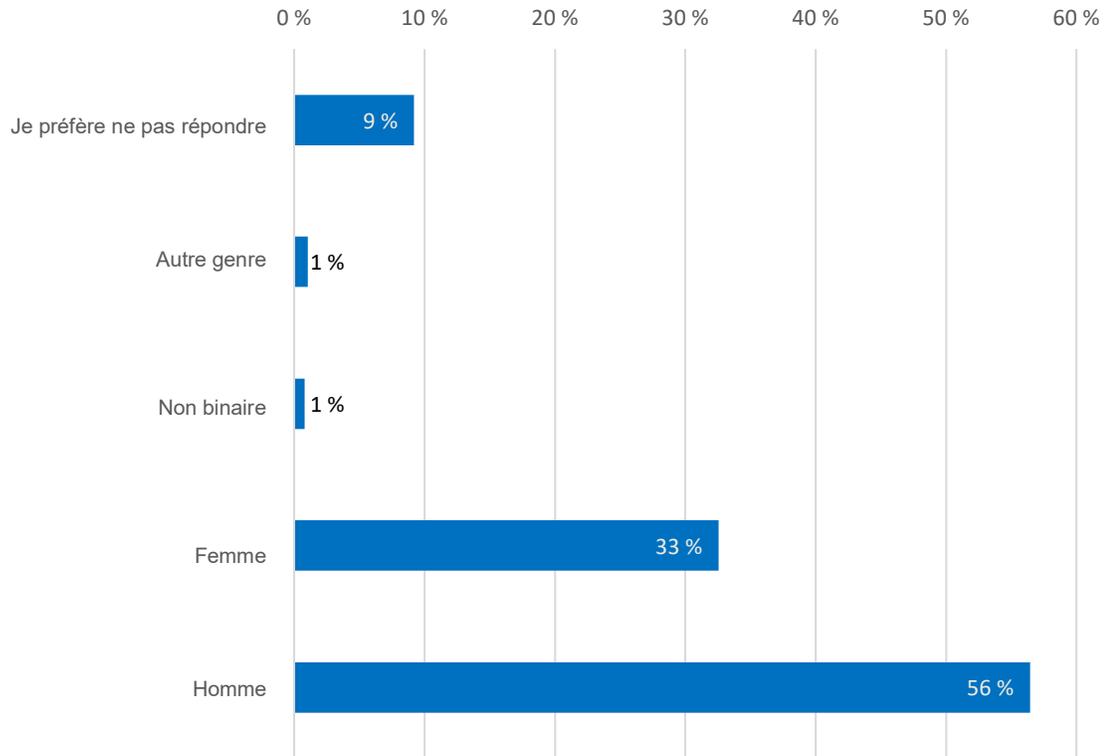
**Pièce A-2 :**



### Question 3 : Quel est votre genre?

La pièce A-3 fait état des réponses à la question sur le genre.

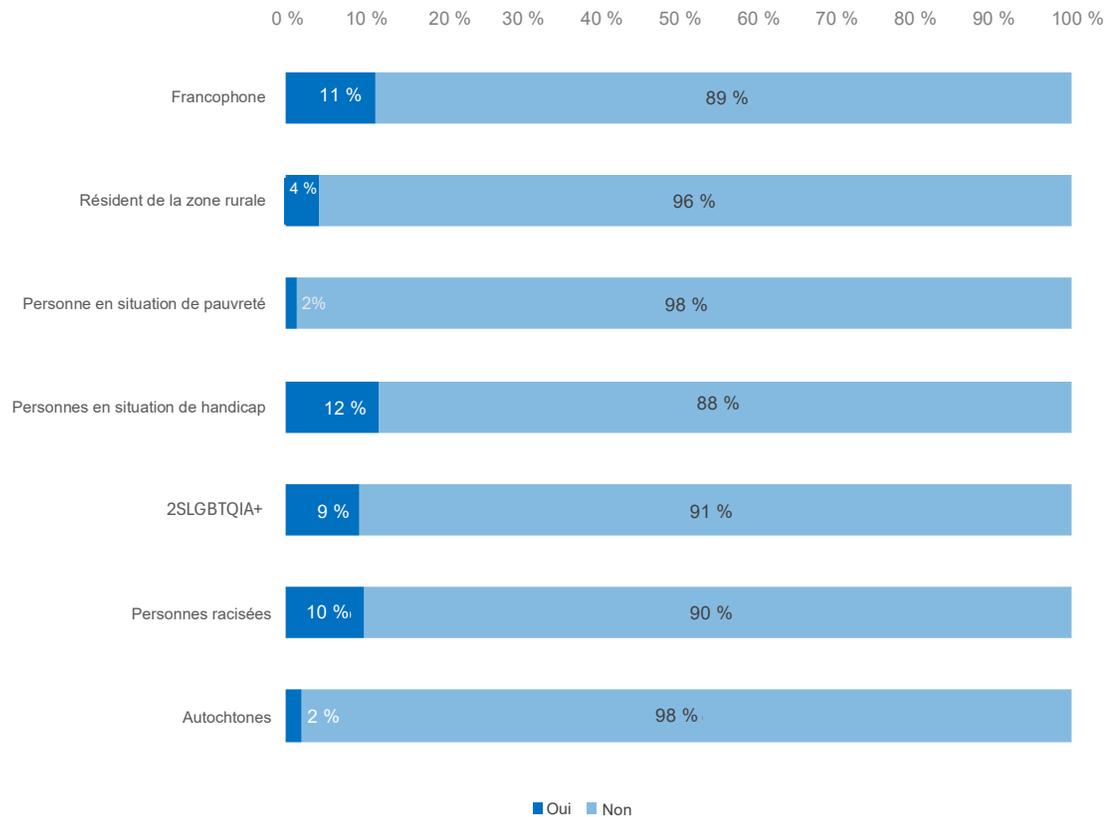
#### Pièce A-3



## Question 4 : Vous identifiez-vous à l'un des groupes suivants?

La **pièce A-4** donne la répartition des répondants au sondage qui se sont identifiés comme membres des groupes suivants : Francophones; Résidents de la zone rurale; Personnes en situation de pauvreté; Personnes en situation de handicap; 2SLGBTQIA+; Personnes racisées; et Autochtones.

### Pièce A-4

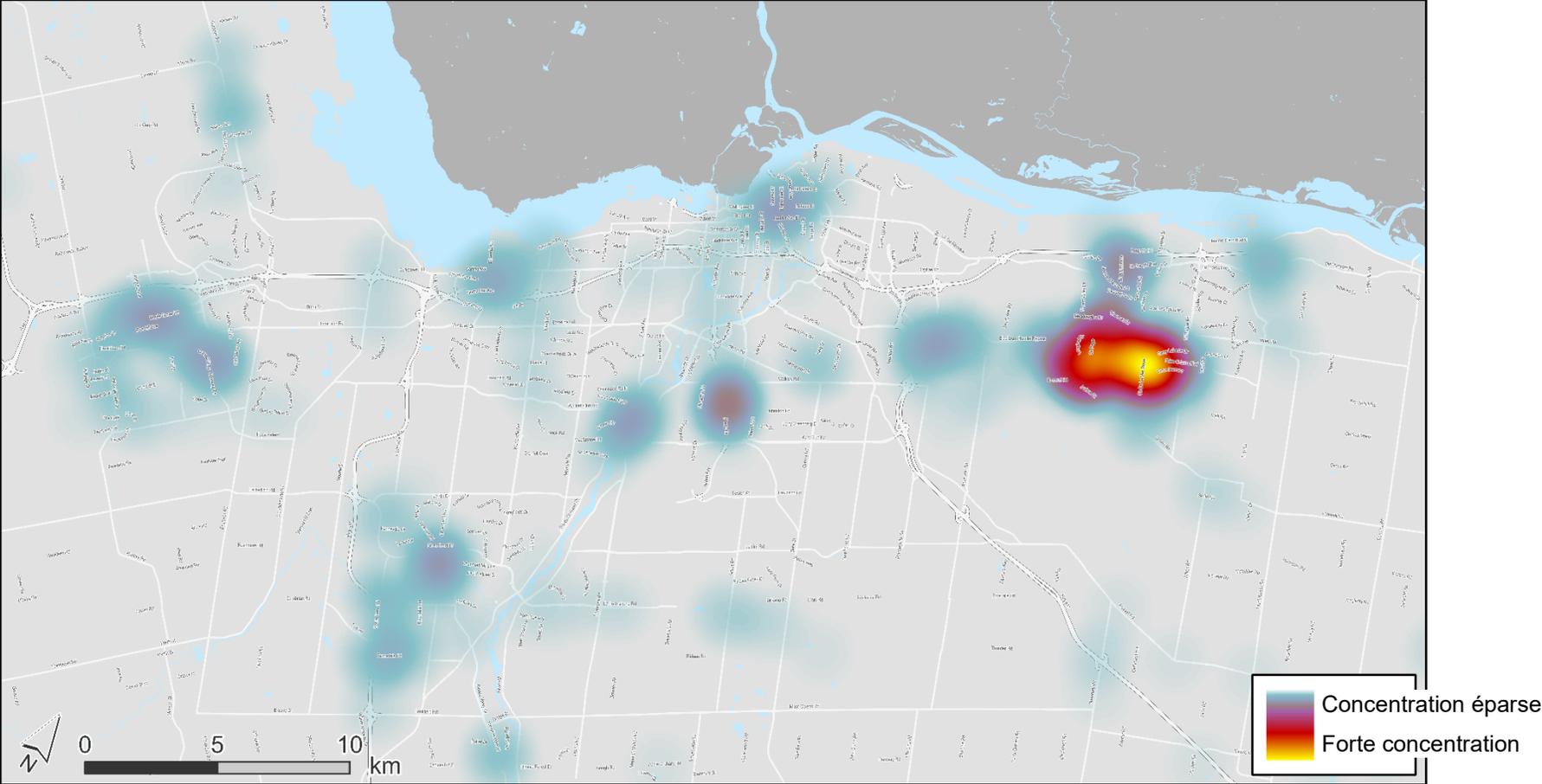


# Appendice B Projets du réseau routier et du réseau de transports en commun dans les résultats du sondage fondé sur la carte du Réseau prioritaire

## **Sondage fondé sur la carte des projets routiers**

La **pièce B-1** représente une carte thermique des points où les commentaires ont été placés dans le sondage fondé sur la carte interactive. Il y a une forte concentration de commentaires dans Orléans et dans la rocade Blackburn Hamlet.

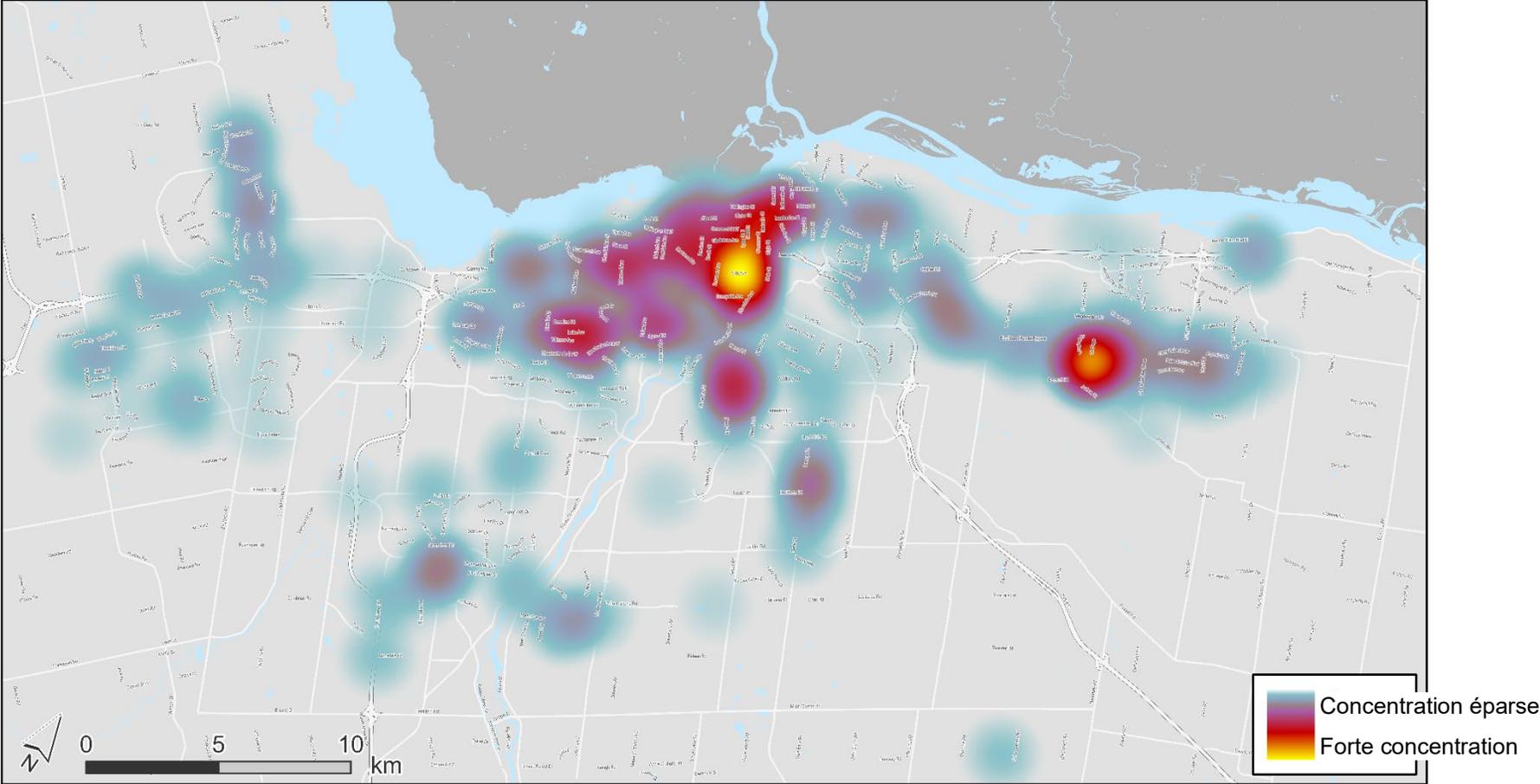
**Pièce B-1 : Résultats du sondage fondé sur la carte pour les projets routiers**



## **Sondage fondé sur la carte des projets de transports en commun**

La **pièce B-2** représente une carte thermique des points où les commentaires ont été placés dans le sondage fondé sur la carte interactive.

**Pièce B-2 : Résultats du sondage fondé sur la carte pour les projets de transports en commun**



Cette page est appelée à rester libre pour le formatage.