

# Rapport sur les changements dans la phase 5 du PDT



## Introduction

En avril 2025, la Ville d'Ottawa a lancé la phase finale (Phase 5) des consultations qui ont porté sur le Plan directeur des transports (PDT). La phase 5 de ces consultations était consacrée à la version provisoire du Plan des infrastructures du PDT, qui fait état des projets de transports en commun et des projets routiers recommandés nécessaires pour répondre aux besoins en mobilité d'Ottawa et pour atteindre les objectifs de la Ville. Nous avons publié l'information dans les rapports mis en ligne sur la plateforme Participons Ottawa, soit 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 souhaite également obtenir des commentaires sur la liste priorisée des projets de transport actif approuvés par le Conseil et proposés pour la première phase de la mise en œuvre. Elle a aussi proposé d'apporter des mises à jour aux exigences relatives à la protection des emprises dans l'annexe C-16 du Plan officiel, ainsi qu'à certaines classifications des routes.

**Le Rapport sur les changements dans la phase 5 fait la synthèse des changements apportés aux réseaux des transports en commun, des routes et du transport actif, ainsi qu'aux recommandations sur la protection des emprises et sur les classifications des routes, d'après les commentaires exprimés durant la phase 5 des consultations.**

La version définitive de la partie 2 (Plan des infrastructures) du PDT sera soumise à l'approbation du Comité de l'infrastructure et des travaux publics le 26 juin 2025 et du Conseil municipal le 23 juillet 2025.



## Table des matières

|                                                                                                 |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Section 1 – Changements à apporter aux réseaux de transports en commun.....                     | 04 |
| Section 2 – Changements à apporter aux réseaux routiers.....                                    | 09 |
| Section 3 – Changements à apporter aux réseaux de transport actif.....                          | 14 |
| Section 4 – Examen de la protection des emprises et des classifications des routes.....         | 16 |
| Section 5 – Commentaires et thèmes qui n’ont pas donné lieu à des changements.....              | 17 |
| Pièce 1 – Rapport sur l’aménagement du réseau de transports en commun Appendice A (mise à jour) |    |
| Pièce 2 – Rapport sur l’aménagement du réseau de transports en commun Appendice C (mise à jour) |    |



# Phase 5 des consultations sur le TDP – Changements

## Section 1 – Changements à apporter aux réseaux de transports en commun

Le tableau 1 fait la synthèse des changements que l'on recommande d'apporter aux réseaux de transports en commun et aux projets dans la foulée des consultations.

Tableau 1 – Changements à apporter aux réseaux de transports en commun

| Nom du projet                                                                                                                                        | Description                                                                                                                                        | Changements                                                                                                                                                                                                                             | Justification                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Chemin Heron/chemin Walkley : Transitway (entre la station Billings Bridge et le chemin Russell)                                                     | Transitway du chemin Heron et du chemin Walkley entre la station Billings Bridge et le chemin Russell                                              | Tronçon du Transitway déplacé dans le Réseau prioritaire (auparavant le Réseau d'après les besoins)<br><br>Remplacement du projet des voies continues réservées aux autobus sur le chemin Heron (entre le chemin Conroy et la rue Bank) | L'analyse technique et la notation justifient l'aménagement d'un transitway au lieu des voies réservées aux autobus pour assurer la grande qualité de la connectivité est-ouest et pour améliorer l'accès aux pôles d'emploi et aux aménagements commerciaux et institutionnels voisins du couloir. On prolongera plus rapidement le Transitway sur le chemin Baseline dans le sens est.<br><br>Le Réseau prioritaire reste abordable grâce aux mises au point apportées aux estimations de coûts et aux changements apportés à d'autres projets, dont celui du chemin Conroy. |
| Voies continues réservées aux autobus sur le chemin Conroy (entre le chemin Walkley et l'avenue Rosebella et entre la rue Bank et le chemin Leitrim) | Voies continues réservées aux autobus sur le chemin Conroy entre le chemin Walkley et l'avenue Rosebella et entre la rue Bank et le chemin Leitrim | Limites modifiées (voies continues réservées aux autobus, auparavant, entre le chemin Walkley et le chemin Leitrim); désormais, dispositifs prioritaires de transports en commun entre l'avenue Rosebella et la rue Bank                | Selon l'analyse technique, la congestion est minimale sur le chemin Conroy entre l'avenue Rosebella et la rue Bank jusqu'en 2046. Les dispositifs prioritaires de transports en commun seront suffisants pour assurer la fiabilité du service fréquent de transports en commun. Les changements ont aussi pour effet de minorer l'impact sur la Ceinture de verdure et d'augmenter les économies réalisées sur les coûts.                                                                                                                                                      |

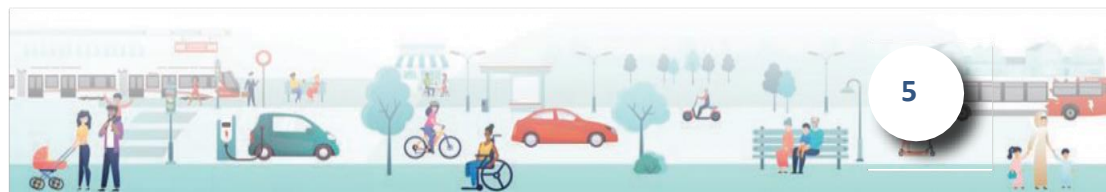


# Phase 5 des consultations sur le TDP – Changements

## Section 1 – Changements à apporter aux réseaux de transports en commun

Tableau 1 – Changements à apporter aux réseaux de transports en commun

| Nom du projet                                 | Description                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Changements                                                                                                                                                                             | Justification                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Couloirs prioritaires de transports en commun | Les couloirs prioritaires de transports en commun peuvent comprendre les segments des voies réservées aux autobus, les voies de saut de file d'attente aux intersections, les feux donnant la priorité aux transports en commun et les changements à apporter à la configuration des arrêts d'autobus. | Tous les couloirs prioritaires de transports en commun sont ajoutés dans le Réseau prioritaire (alors qu'ils n'étaient représentés à l'origine que dans le Réseau d'après les besoins). | On précise l'intention de la Ville d'apporter des améliorations dans les sites isolés de ces couloirs, puisque le Plan des infrastructures du PDT prévoit 8 M\$ par an pour le financement des mesures prioritaires isolées de transports en commun dans les couloirs prioritaires. Il faut noter qu'on n'apportera pas d'améliorations sur tous les sites d'ici 2046. |



# Phase 5 des consultations sur le TDP – Changements

Tableau 1 – Changements à apporter aux réseaux de transports en commun

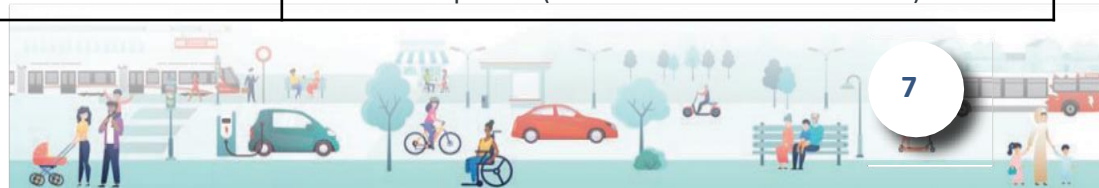
| Nom du projet                                                                              | Changements                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Couloirs prioritaires de transports en commun pour les dispositifs isolés                  | <p>Nous avons ajouté de nouveaux couloirs dans les secteurs dans lesquels ils sont avantageux pour la fréquence des transports en commun, en raison de l'augmentation de l'achalandage et de la congestion des couloirs, ou encore pour étayer la croissance projetée dans les collectivités de banlieue. Font partie de ces couloirs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>le couloir en commun du chemin Earl Armstrong (entre la station Bowesville et le chemin Albion ou la rue Bank);</li> <li>le couloir prioritaire de transport en commun du chemin Richmond (entre l'avenue Carling et la promenade Bayshore);</li> <li>le couloir prioritaire de transport en commun entre l'avenue Gladstone (entre la rue Elgin et la Ligne 2);</li> <li>le couloir prioritaire de transport en commun de l'avenue Beechwood (entre l'avenue Acacia et la promenade Vanier);</li> <li>le couloir prioritaire de transport en commun du chemin Ogilvie (entre le chemin Blair et le chemin de Montréal);</li> <li>le couloir prioritaire de transport en commun du chemin Tenth Line (entre le boulevard Charlemagne et le boulevard St-Joseph).</li> </ul> |
| Mises au point à apporter à la liste des améliorations tactiques et aux dispositifs isolés | <p>Nouveaux projets candidats et mises au point pour les améliorations tactiques potentielles à apporter aux transports en commun, qui pourraient être mises en œuvre assez rapidement et à moindres coûts. Projets ajoutés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>rue Wellington (entre la rue Elgin et la promenade Sussex);</li> <li>chemin Hunt Club (entre le pont ferroviaire et la promenade Riverside);</li> <li>boulevard St-Laurent (entre l'avenue McArthur et la station St-Laurent);</li> <li>rue Bank (entre la rue Wellington et la station Billings Bridge) (auparavant entre la rue Wellington et l'avenue Riverdale);</li> <li>promenade Meadowlands (entre le chemin Merivale et la promenade Prince of Wales).</li> </ul> <p>Mises au point à apporter aux dispositifs isolés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>promenade Vanier (entre le chemin Coventry et l'avenue Beechwood) (auparavant entre le chemin Coventry et l'avenue MacArthur).</li> </ul>                                                                                                                                                                 |



# Phase 5 des consultations sur le TDP – Changements

Tableau 1 – Changements à apporter aux réseaux de transports en commun

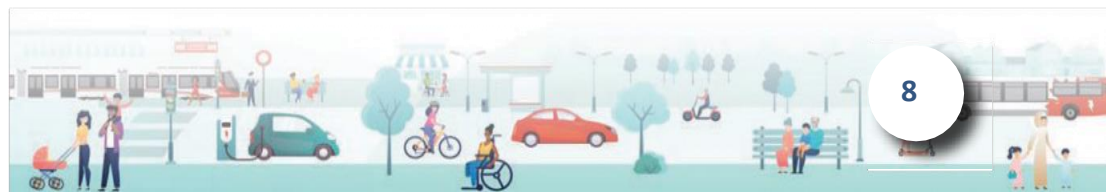
| Nom du projet                                                                                                  | Description                                                                                                  | Changements                                                                                              | Justification                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Prolongement de la Ligne 2 dans le sens nord (entre la station Bayview et Gatineau)                            | Prolongement de la Ligne 2 entre la station Bayview et Gatineau en passant par le pont Chef-William-Commanda | Modifications apportées au Réseau absolu de transports en commun                                         | Projet de transports en commun à long terme (au-delà de 2046) pour assurer l'appoint du tramway de la STO. Ce projet comprendrait toujours une liaison du transport actif de grande qualité.                                                                                                                                                                                                                                 |
| Double voie ferrée et électrification de la Ligne 2 (entre la station Limebank et la station Bayview)          | Double voie ferrée et électrification de la Ligne 2 entre la station Limebank et la station Bayview          | Modifications apportées au Réseau absolu de transports en commun                                         | L'on s'attend à devoir réaliser un projet de transports en commun à long terme au-delà de 2046.<br>On est favorable à la croissance dans Ottawa-Sud et il faut réduire les émissions de gaz à effet de serre des opérations de transport en commun.                                                                                                                                                                          |
| Prolongement du Transitway Est (suivant le chemin Old Montreal entre la station Trim et le chemin Cox Country) | Passage à niveau du TCRA suivant le chemin Old Montreal entre la station Trim et le chemin Cox Country       | Modifications apportées au Réseau absolu de transports en commun                                         | L'on s'attend à devoir réaliser un projet de transports en commun à long terme au-delà de 2046.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Plusieurs projets                                                                                              | Mises au point à apporter aux estimations des coûts                                                          | Légères modifications apportées aux estimations des coûts pour plusieurs projets de transports en commun | L'estimation des coûts du Transitway du chemin Baseline (entre le Collège Algonquin et le chemin Data Centre) a été actualisée à 290 M\$ (en dollars de 2024) pour tenir compte des estimations des coûts la plus récente d'après les études détaillées. Nous avons également légèrement modifié les estimations des coûts de plusieurs autres projets d'après l'examen final des estimations au niveau de la planification. |
| Plusieurs projets                                                                                              | Communication de renseignements supplémentaires sur l'achalandage des transports en commun.                  | Modifications apportées pour ajouter l'information sur l'achalandage (pièce 2 du présent document)       | Les résidents ont demandé de l'information complémentaire sur l'achalandage des transports en commun, surtout pour le prolongement de la Ligne 1 et de la Ligne 3 de l'O-Train. Nous avons ajouté cette information dans l'appendice C du Rapport sur l'aménagement du réseau de transports en commun que nous avons republié. (Cf. l'annexe 1 de ce document.)                                                              |



# Phase 5 des consultations sur le TDP – Changements

Tableau 1 – Changements à apporter aux réseaux de transports en commun

| Nom du projet     | Description                                                                                                                                  | Changements                             | Justification                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Plusieurs projets | Mises à jour apportées à l'appendice A et autres révisions mineures apportées au Rapport sur l'aménagement du réseau de transports en commun | Légères corrections et éclaircissements | <p>Nous avons republié, après y avoir apporté des corrections mineures et de légères révisions, l'appendice A du Rapport sur l'aménagement du réseau de transports en commun. (Cf. la pièce 1 de ce document.)</p> <p>Nous attirons également l'attention sur les légères corrections suivantes apportées au Rapport sur l'aménagement du réseau de transports en commun :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réseau de transports en commun d'après les besoins (page 10) : les limites du Transitway de Kanata-Nord doivent correspondre au chemin Corkstown et à l'avenue Buckbean;</li> <li>• Réseau de transports en commun d'après les besoins (page 10); il faudrait ajouter le Transitway de l'avenue Robert Grant (entre le chemin Hazeldean et le chemin Abbott).</li> <li>• Évaluation et priorisation des projets, amélioration du service (page 20) : nous avons pondéré selon l'achalandage de 2046 (et non d'après la croissance de l'achalandage) la réduction des délais de déplacement.</li> </ul> |



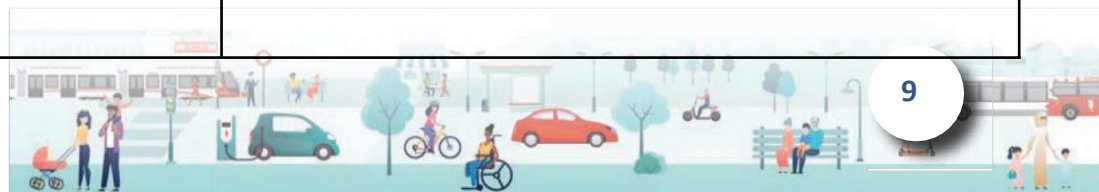
# Phase 5 des consultations sur le TDP – Changements

## Section 2 – Changements à apporter aux réseaux routiers

Le tableau 2 fait la synthèse des changements que l'on recommande d'apporter aux réseaux routiers et aux projets dans la foulée des consultations.

Tableau 2 – Projets de modification des réseaux routiers

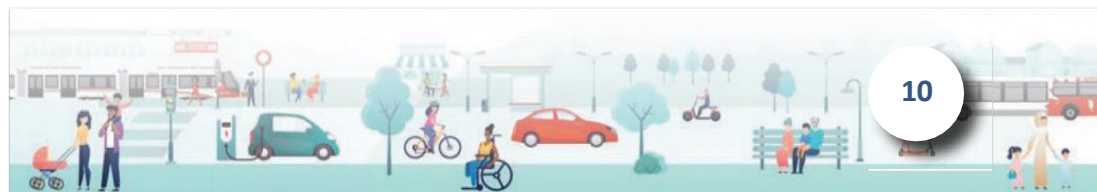
| Nom du projet                                                                                    | Description                                                                                             | Changements                                                                                                                       | Justification                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Élargissement de la promenade Terry-Fox (entre la promenade Winchester et le chemin Castlefrank) | Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre la promenade Winchester et le chemin Castlefrank | Nous avons retranché ce projet dans la phase 1 du Réseau prioritaire et l'avons réaffecté au Programme de modification du réseau. | Nous mettrons en œuvre, dans les prochaines années, une version réduite de ce projet pour alléger la congestion localisée dans le cadre du Programme de modification du réseau. Nous continuerons d'assurer la connectivité du transport actif grâce au sentier polyvalent existant.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Élargissement du boulevard Brian Coburn (entre le chemin Mer-Bleue et le chemin Tenth Line)      | Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Mer-Bleue et le chemin Tenth Line      | Nous en avons fait un projet engagé dans le Réseau prioritaire (alors qu'il relevait auparavant de la phase 1).                   | <p>Ce projet remplace le chemin de la Mer-Bleue (entre la promenade Decœur et le chemin Renaud), qui constituait à l'origine un projet engagé. L'analyse technique n'indique pas qu'on a manifestement besoin de hausser la capacité du chemin Mer-Bleue d'ici 2046.</p> <p>L'élargissement du boulevard Brian Coburn est une priorité plus urgente pour les résidents d'Orléans et un investissement plus rentable que l'élargissement du chemin Mer-Bleue.</p> <p>Le boulevard Brian Coburn est plus congestionné, offre des avantages plus importants dans le réseau puisqu'il s'agit d'une solution de rechange pour le chemin Innes et se trouve dans un secteur dans lequel il y a déjà eu des travaux d'aménagement.</p> |
| Élargissement du boulevard Brian Coburn (entre le chemin Navan et le chemin Mer-Bleue)           | Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Navan et le chemin Mer-Bleue           | Ce projet est désormais affecté à la phase 1 du Réseau prioritaire (alors qu'il était auparavant affecté à la phase 2)            | On a constaté qu'il s'agit d'un besoin urgent pour les résidents d'Orléans; il faut aussi étayer les projets d'aménagement planifiés.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |



# Phase 5 des consultations sur le TDP – Changements

Tableau 2 – Projets de modification des réseaux routiers

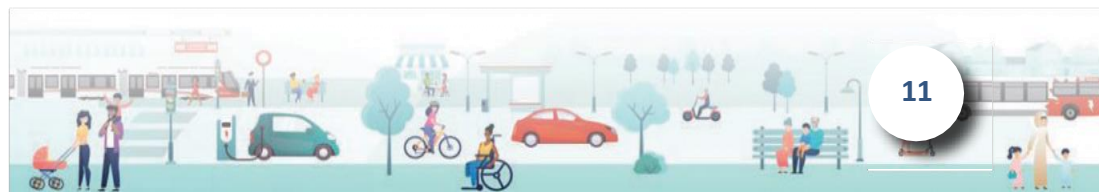
| Nom du projet                                                                           | Description                                                                                                                                                                      | Changements                                                                                                    | Justification                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nouveau tracé du chemin Greenbank (entre la promenade Kilbirnie et le chemin Barnsdale) | Nouvelle route à deux voies entre la promenade Kilbirnie et le chemin Barnsdale                                                                                                  | On a affecté ce projet à la phase 1 du Réseau prioritaire (alors qu'il était auparavant affecté à la phase 2). | Nous avons mis à jour l'étalement du projet par phases en fonction de la notation.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Connectivité dans le sens est dans le secteur Innes-Walkley                             | Nouvelle route à deux voies entre le chemin Innes et le chemin Walkley dans le cadre de l'élargissement à quatre voies du Réseau prioritaire dans le Réseau d'après les besoins. | On a affecté ce projet à la phase 2 du Réseau prioritaire (alors qu'il était auparavant affecté à la phase 1). | <p>L'examen des hypothèses du calcul des coûts a eu pour effet de hausser l'estimation des coûts, ce qui réduit la priorité relative de ce projet.</p> <p>Il faut revoir le tracé et les points de raccordement du projet, ainsi que son intégration dans le prolongement du boulevard Brian Coburn.</p> <p>Tout dépend de la suite des travaux de planification et de l'examen de la connectivité du réseau.</p> |
| Promenade Huntmar (entre le chemin Maple Grove et la promenade Campeau)                 | Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Maple Grove et la promenade Campeau                                                                             | Nous avons ajouté ce projet dans la phase 2 du Réseau prioritaire.                                             | Ce projet est nécessaire pour étayer la croissance et la densification planifiées. Le gouvernement de l'Ontario devrait financer l'élargissement de l'autoroute 417.                                                                                                                                                                                                                                              |
| Nouvelle route dans le secteur du chemin Hurdman                                        | Nouvelle route à deux voies dans le secteur du chemin Hurdman                                                                                                                    | Nous avons ajouté ce projet dans la phase 1 du Réseau prioritaire.                                             | Projet nécessaire pour permettre de réaliser les nouveaux travaux d'aménagement dans le secteur du chemin Hurdman                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |



# Phase 5 des consultations sur le TDP – Changements

Tableau 2 – Projets de modification des réseaux routiers

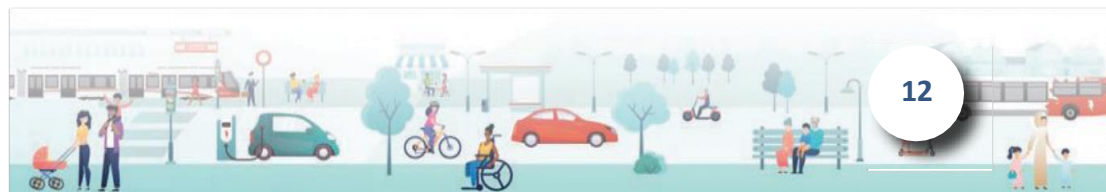
| Nom du projet                                                                  | Description                                                                                                                                                                         | Changements                                                                                                                                                                                                                                                    | Justification                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|--------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Promenade Prince of Wales (entre le chemin Merivale et le croissant Amberwood) | Urbanisation entre le chemin Merivale et le croissant Amberwood<br><br>Élargissement de la chaussée entre le chemin Merivale et le croissant Amberwood (Réseau d'après les besoins) | Nous avons ajouté ce projet dans les projets d'urbanisation de la voirie du Réseau prioritaire.<br><br>Nous avons ajouté ce projet dans les projets d'élargissement de la voirie du Réseau d'après les besoins (alors que nous l'avions auparavant retranché). | Il faut élargir la chaussée avant 2046; il ne s'agit toutefois pas d'un projet prioritaire.<br><br>Il faut urbaniser la voirie en prévision de l'élargissement de la chaussée pour aménager un nouveau sentier polyvalent afin d'améliorer la connectivité; le sentier polyvalent sera aménagé dans le site visé en définitive. |
| Chemin Richmond (entre la promenade Bayshore et le chemin Pinecrest)           | Urbanisation entre la promenade Bayshore et le chemin Pinecrest                                                                                                                     | Nous avons ajouté ce projet dans les projets d'urbanisation de la voirie du Réseau prioritaire<br><br>Nous avons retranché ce projet dans les projets d'élargissement de la voirie du Réseau d'après les besoins (alors que nous l'avions auparavant inclus).  | L'urbanisation est nécessaire pour étayer la croissance et la densification dans ce secteur, au lieu d'élargir la chaussée.                                                                                                                                                                                                     |
| Chemin Fallowfield (entre le chemin Greenbank et la promenade Strandherd)      | Urbanisation entre le chemin Greenbank et la promenade Strandherd                                                                                                                   | Nous avons ajouté ce projet dans les projets d'urbanisation de la voirie du Réseau prioritaire.                                                                                                                                                                | L'urbanisation est nécessaire pour étayer la croissance et la densification dans ce secteur, au lieu d'élargir la chaussée.                                                                                                                                                                                                     |



# Phase 5 des consultations sur le TDP – Changements

Tableau 2 – Projets de modification des réseaux routiers

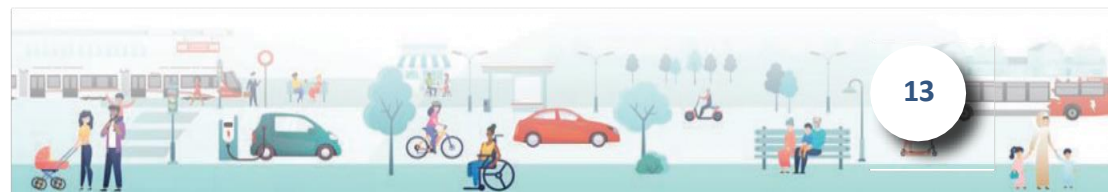
| Nom du projet                                                                        | Description                                                                                                                | Changements                                                                                                                            | Justification                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Chemin Blair (entre le chemin de Montréal et le sentier de la Rivière-des-Outaouais) | Urbanisation entre le chemin de Montréal et le sentier de la Rivière-des-Outaouais                                         | Nous avons ajouté ce projet dans les projets d'urbanisation de la voirie du Réseau prioritaire.                                        | Le nouveau sentier polyvalent permet d'améliorer la connectivité et d'étayer la croissance et la densification.                                                                                                                                                                |
| Avenue Carling (entre le chemin Pinecrest et l'avenue Connaught)                     | Amélioration de la rue principale entre le chemin Pinecrest et l'avenue Connaught                                          | Les limites du projet s'étendent à l'avenue Connaught (et s'étendaient auparavant à l'avenue Croydon)                                  | Amélioration de la connectivité piétonnable et cyclable jusqu'au Centre commercial Lincoln Fields et jusqu'à la station éponyme.                                                                                                                                               |
| Prolongement du chemin Frank Kenny (entre le chemin Trim et le chemin Innes)         | Nouvelle route à quatre voies entre le chemin Trim et le chemin Innes                                                      | Nous avons affecté ce projet au Réseau d'après les besoins (alors qu'il s'agissait auparavant d'un projet non reporté du PDT de 2013). | Améliorer la connectivité et promouvoir le développement au-delà de 2046. Ce projet n'est pas compris dans le Réseau prioritaire; la note attribuée pour les critères de mobilité d'après la structure-cadre approuvée par le Conseil municipal est inférieure au seuil de 10. |
| Chemin Coventry (entre le chemin Belfast le Centre commercial St-Laurent)            | Élargissement pour passer de deux à quatre voies entre le chemin Belfast et l'entrée ouest du Centre commercial St-Laurent | Nous avons retranché ce projet dans le Réseau d'après les besoins.                                                                     | L'analyse technique indique qu'il n'est pas nécessaire d'augmenter la capacité automobile d'ici 2046.                                                                                                                                                                          |



# Phase 5 des consultations sur le TDP – Changements

Tableau 2 – Projets de modification des réseaux routiers

| Nom du projet                                                                    | Description                                                               | Changements                                                                                                                                                                                 | Justification                                                                                               |
|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Chemin Leitrim (entre la promenade Kelly Farm et la rue Bank)                    | Élargissement de la chaussée entre la promenade Kelly Farm et la rue Bank | Nous avons retranché ce projet dans l'appendice A (Pièce A.1 : Projet du PDT de 2013 non repris dans le Réseau routier d'après les besoins) du Rapport sur l'aménagement du réseau routier. | Ce projet fait partie du Réseau d'après les besoins. (Nous l'avions inscrit par erreur dans l'appendice A.) |
| Prolongement du chemin Earl Armstrong (entre la rue Bank et le chemin Hawthorne) | Nouvelle route à deux voies entre la rue Bank et le chemin Hawthorne      | Nous avons retranché ce projet dans la carte du Réseau d'après les besoins.                                                                                                                 | Ce projet ne fait pas partie du Réseau d'après les besoins. (Il a été inscrit dans la carte par erreur.)    |



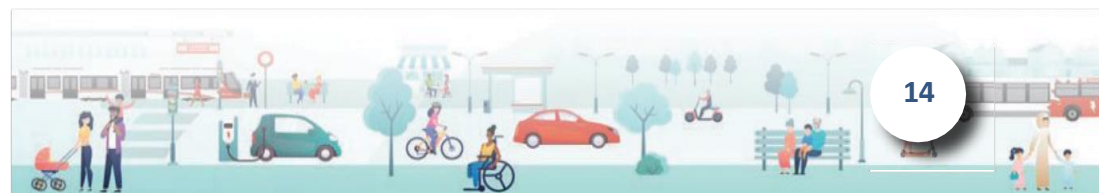
# Partie 2 des consultations sur le TDP – Changements

## Section 3 – Changements à apporter aux réseaux de transport actif

Le tableau 3 fait la synthèse des changements que l'on recommande d'apporter aux réseaux de transports en commun et aux projets dans la foulée des consultations.

Tableau 3 – Projets de réseaux de transport actif

| Nom du projet                    | Description                                                                                                                                                                      | Quartiers | Changements                                          | Justification                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Trottoir du chemin Stanton       | Trottoir à aménager sur le chemin Stanton entre l'avenue Thorson et le chemin McWatters                                                                                          | 8         | Nous avons inscrit ce projet dans la première phase. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ce projet est plus prioritaire que le trottoir de la promenade Albany (cf. la rangée ci-après).</li> <li>Il permet d'avoir accès à une école.</li> <li>Nous envisageons aussi de remanier légèrement le périmètre du projet pour tenir compte des liaisons piétonnables du quartier.</li> </ul> |
| Trottoir de la promenade Albany  | Trottoir à aménager sur la promenade Albany entre la promenade Navaho et l'avenue Emerald                                                                                        | 8         | Nous avons affecté ce projet à une phase ultérieure. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ce projet est moins prioritaire que le trottoir du chemin Stanton (cf. la rangée ci-après).</li> </ul>                                                                                                                                                                                          |
| Trottoir de la promenade Blossom | Trottoir à aménager sur la promenade Blossom entre l'avenue Kilbron et l'avenue Begonia. Trottoir de l'avenue Begonia entre la promenade Blossom et le sentier du parc Applewood | 18        | Nous avons inscrit ce projet dans la première phase. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ce projet permet d'avoir accès aux transports en commun et au parc.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                  |
| Trottoir de la rue Brant         | Trottoir à aménager sur la rue Brant entre la rue Donald et l'avenue Spartan                                                                                                     | 13        | Nous avons inscrit ce projet dans la première phase. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ce projet permet d'avoir accès à une école.</li> <li>Quartier prioritaire du PDT du point de vue de l'équité</li> </ul>                                                                                                                                                                         |



## Partie 2 des consultations sur le TDP – Changements

Tableau 3 – Projets de réseaux de transport actif

| Nom du projet                                | Description                                                                                                                                                                                                                                       | Quartiers | Changements                                          | Justification                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Trottoir de l'avenue Notting Hill            | Trottoir à aménager sur l'avenue Notting Hill entre la rue Bank et l'avenue Jasper                                                                                                                                                                | 16        | Nous avons inscrit ce projet dans la première phase. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Possibilité d'assurer la coordination avec le projet de réfection de la rue Bank.</li> <li>Ce projet permet d'avoir accès aux transports en commun</li> <li>Quartier prioritaire du PDT du point de vue de l'équité</li> </ul> |
| Trottoir de la rue Trent                     | Trottoir à aménager pour la rue Trent entre l'avenue Fisher et la rue Chevrier                                                                                                                                                                    | 16        | Nous avons inscrit ce projet dans la première phase. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ce projet permet d'avoir accès aux transports en commun Quartier prioritaire du PDT du point de vue de l'équité</li> </ul>                                                                                                     |
| Avenue Kanata et promenade Campeau           | Bandes cyclables et infrastructures cyclables séparées pour aménager les liaisons manquantes le long de la promenade Campeau et de l'avenue Kanata                                                                                                | 4         | Nous avons inscrit ce projet dans la première phase. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Importante liaison manquante</li> </ul>                                                                                                                                                                                        |
| Sentier polyvalent du boulevard Brian Coburn | Sentier polyvalent à aménager sur le boulevard Brian Coburn entre le chemin Tenth Line et le boulevard Portobello                                                                                                                                 | 19        | Nous avons inscrit ce projet dans la première phase. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Importante liaison pour la collectivité</li> <li>Possibilité d'assurer la coordination avec le projet routier du PDT</li> </ul>                                                                                                |
| Trottoir de l'avenue Clarke                  | Trottoir à aménager sur l'avenue Clarke entre l'avenue Cummings et la rue Claude                                                                                                                                                                  | 13        | Nous avons inscrit ce projet dans la première phase. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ce projet permet d'avoir accès aux transports en commun et aux écoles.</li> </ul>                                                                                                                                              |
| Promenade Riverside                          | Infrastructures cyclables séparées ou SP sur la promenade Riverside entre le chemin Walkley et la voie Rivergate (350 m). Le projet consiste aussi à aménager une liaison avec un sentier entre la promenade Riverside et le croissant Gillespie. | 16        | Nous avons inscrit ce projet dans la première phase. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Importante liaison manquante</li> </ul>                                                                                                                                                                                        |



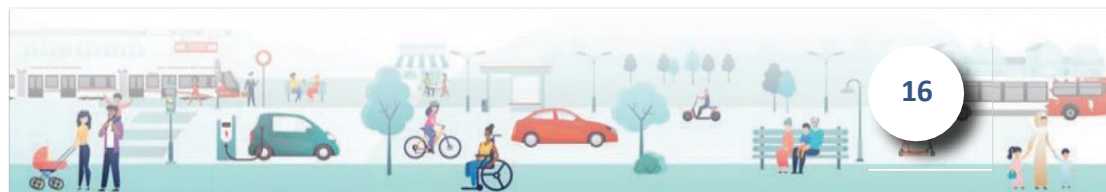
# Phase 5 des consultations sur le TDP – Changements

## Section 4 – Examen de la protection des emprises et des classifications des routes

Le tableau 4 fait la synthèse des changements que l'on recommande d'apporter aux protections de l'emprise routière et aux classifications des routes.

Tableau 4 – Changements à apporter aux protections de l'emprise routière et aux classifications des routes

| Changements                                                               | Description                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|---------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Changements supplémentaires à apporter à l'annexe C-16 du Plan officiel : | <p>Chemin de Montréal – Fractionnement à la promenade Vanier pour capturer les révisions omises auparavant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>chemin North River – promenade Vanier (Largeur de la protection : 26 m – Élargissement inégal : côté nord, 12 m; côté sud, 14 m)</li> <li>promenade Vanier – boulevard St-Laurent (Largeur de la protection : 23 m)</li> </ul> <p>Chemin Heron – Nouveau tronçon pour tenir compte de la modification omnibus récemment approuvée :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>chemin Data Centre – chemin Walkey (Largeur de la protection : 44,5 m)</li> </ul> <p>Chemin Albion – Nouveau tronçon :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>chemin Hunt Club jusqu'à la rue Bank (Largeur de la protection : 26 m)</li> </ul> <p>Voie Lagan</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mise à jour de la référence entre la rue Triole et la voie Lagan pour tenir compte de la modification approuvée récemment pour l'appellation de la rue</li> </ul> <p>Triangles aux intersections</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nous avons précisé que les sections de 3 mètres sur 3 mètres sont des triangles isocèles.</li> </ul> |
| Autres changements à apporter aux classifications des routes :            | <p>Nous avons ajouté la reclassification de l'avenue Clyde Nord, qui est une voie collectrice entre l'avenue Carling et l'avenue Laperriere.</p> <p>Nous avons ajouté la reclassification de la voie Axis et de la rue Compass entre la route locale et la route collectrice. Limites entre la rue Fern Casey et le chemin Renaud.</p> <p>Nous avons ajouté la reclassification de la promenade Dun Skipper entre la route locale et la route collectrice. Limites entre la rue Bank et la promenade Kelly Farm.</p> <p>Nous avons ajouté la reclassification du chemin Hemlock entre la route collectrice et la route collectrice principale. Limites entre le boulevard St-Laurent et la promenade Aviation.</p> <p>La désignation de la route collectrice principale de l'avenue Woodroffe sera étendue au secteur compris entre le chemin Bren Maur et la promenade Cortleigh ou la voie Castlestone pour concorder avec la classification existante de geoOttawa.</p>                                                                                                                                                                                                                           |

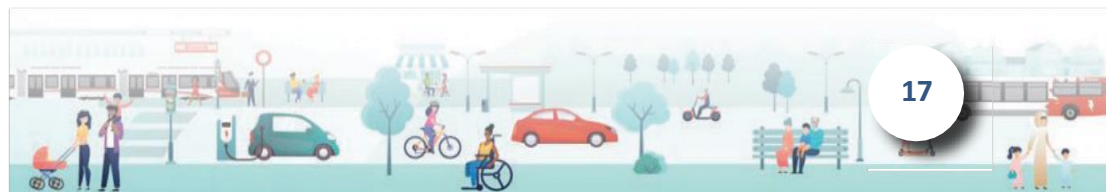


# La phase 5 du PDT – Changements

## Section 5 – Commentaires et thèmes qui n’ont pas donné lieu à des changements

Cette section fait la synthèse des principaux commentaires livrés pendant les consultations et dont fait état le Rapport sur la synthèse des consultations. Elle porte essentiellement sur les thèmes qui ont donné lieu à d’importants commentaires du public et qui ont justifié une étude attentive, ainsi qu’une analyse technique complémentaire dans les cas opportuns.

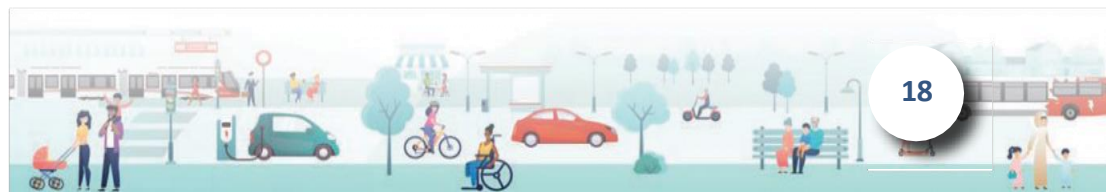
| Commentaires                                                                                                                                                                                      | Réponses                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Les projections des parts modales 2046 du PDT ne permettent pas d’atteindre l’objectif du Plan officiel selon lequel les modes durables doivent assurer la moitié de l’ensemble des déplacements. | <ul style="list-style-type: none"><li>• Le Plan officiel (PO) fixe un objectif ambitieux qui consiste à s’assurer que la majorité des déplacements à Ottawa se dérouleront en faisant appel à des modes de transport durables (à pied, à vélo, dans les transports en commun et en voiture) d’ici 2046. Selon l’Enquête origine-destination 2022, les modes de transport durables représentent aujourd’hui 43,4 % des déplacements journaliers, ce qui indique qu’il faut transformer considérablement les comportements dans les déplacements au cours des deux prochaines décennies à l’heure où la Ville continue de se développer.</li><li>• Selon les prévisions, les projets des réseaux prioritaires du PDT, de concert avec les projets de transport actif, devraient donner lieu à une part modale journalière durable de 48 % d’ici 2046, ce qui représente une évolution substantielle sur la voie des modes de transport durables. Par exemple, si la population d’Ottawa est appelée, selon les projections, à augmenter de l’ordre de 25 % entre 2025 et 2046, l’achalandage des transports en commun devrait selon les prévisions s’accroître de 59 %, soit plus du double du rythme de la croissance de la population.</li><li>• Pour atteindre la cible du PO dans les parts modales durables, il faudra consentir d’autres investissements, en plus de ceux qui sont déjà consacrés aux réseaux prioritaires. Font partie des facteurs qui permettraient de réaliser cette transformation complémentaire, l’accroissement des heures de service des transports en commun, l’avancement des autres projets de transports en commun dans le Réseau d’après les besoins, l’agrandissement des infrastructures du transport actif, le dépassement des projections du PO pour les aménagements axés sur les transports en commun et l’amélioration ou la mise en œuvre des programmes et des initiatives destinés à encourager le recours aux modes de transport durables. Il faudra consacrer un financement supplémentaire, à la mise en œuvre de ces interventions.</li></ul> |



# La phase 5 du PDT – Changements

## Section 5 – Commentaires et thèmes qui n’ont pas donné lieu à des changements

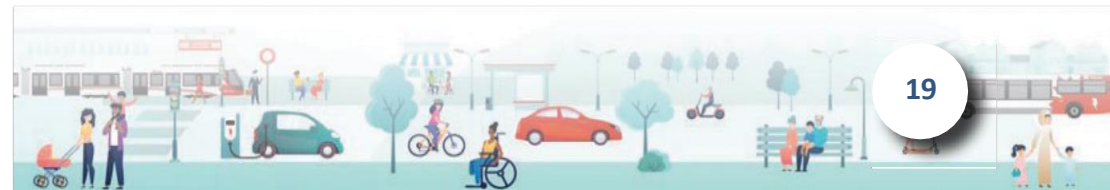
| Commentaires                                                                                                               | Réponses                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Intérêt porté aux projets de transport en commun rapide dans les couloirs ferroviaires existants et soutien de ces projets | <p>L’équipe du PDT a mené une modélisation complémentaire des projets à réaliser dans les couloirs ferroviaires existants. D’après les projections de la population de la Ville, les projets de transports en commun dans ces couloirs ferroviaires étaient nettement inférieurs aux seuils minimums d’achalandage pour l’horizon prévisionnel de 2046. Or, ces couloirs sont protégés dans le Plan officiel pour pouvoir être utilisés éventuellement comme circuits de transports en commun, et le Plan officiel comprend des politiques permettant à la Ville de faire l’acquisition des couloirs ferroviaires abandonnés lorsqu’ils sont disponibles, en veillant à la viabilité à long terme soutenue de ces couloirs pour l’expansion du réseau de transports en commun.</p> <p>Essentiellement, il faudrait continuer de prévoir d’utiliser éventuellement le couloir ferroviaire Beachburg entre Kanata-Nord et l’Aéroport international d’Ottawa. Du point de vue de l’aménagement du territoire, ce couloir croise plusieurs couloirs de rues principales pour lesquels le Plan officiel prévoit déjà d’autoriser la construction de tours. Éventuellement, quand la population de la Ville augmentera, il pourrait servir de catalyseur pour d’autres aménagements axés sur les transports en commun dans le transect urbain extérieur, en assurant la densification dans les secteurs où elle est déjà planifiée et souhaitée. Du point de vue de la mobilité et du développement économique, ce couloir permettrait de lier directement les pôles d’emploi et de déplacements importants, dont le parc technologique de Kanata-Nord et l’Aéroport international d’Ottawa.</p> <p>La voie ferrée régionale comprise entre la station Barrhaven Centre et la station Tremblay est un autre couloir candidat qui assurerait la liaison entre ces deux stations en faisant appel au couloir ferroviaire existant de VIA Rail, entre l’ouest du chemin Cedarview et la station Tremblay. Le partage potentiel de ce couloir ferroviaire avec VIA Rail pose des problèmes techniques et opérationnels; en outre, l’achalandage est inférieur aux seuils pour une voie ferrée régionale. On pourrait éventuellement penser à réaliser ce projet afin d’assurer une liaison entre les grandes destinations dans les transports en commun.</p> |



# La phase 5 du PDT – Changements

## Section 5 – Commentaires et thèmes qui n’ont pas donné lieu à des changements

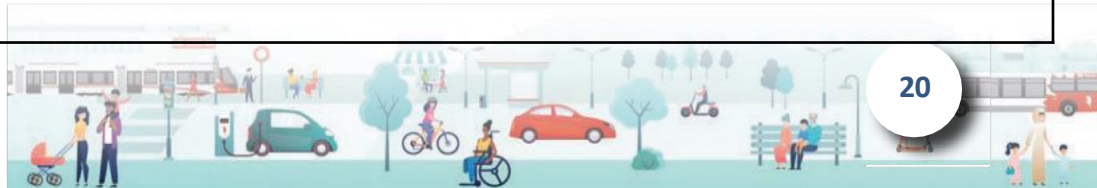
| Commentaires                                                                                    | Réponses                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Intérêt porté au transport en commun rapide sur la rue Bank et soutien de ce moyen de transport | L'équipe du PDT a mené une modélisation complémentaire de l'achalandage pour le transport en commun rapide dans le couloir de la rue Bank. Les niveaux d'achalandage du couloir de la rue Bank sont suffisants pour le transport en commun rapide de surface, sans toutefois atteindre les niveaux d'achalandage prévus en 2046 pour le transport en commun rapide souterrain. Le coût du transport en commun rapide souterrain serait extrêmement élevé compte tenu du contexte urbain complexe et entravé. Nous reverrons le couloir de la rue Bank d'après les mesures prioritaires isolées de transports en commun en faisant appel à la conversion des voies de circulation ou en enlevant des places de stationnement. S'il faut éventuellement (au-delà de 2046) aménager une voie double sur la Ligne 2 de l'O-Train entre la station Walkley et la station Bayview, on pourrait envisager d'ajouter cette capacité nord-sud dans la rue Bank entre la station Walkley et la station Parlement à titre de solution de rechange. En plus de répondre aux besoins projetés en capacité, ce tracé permettrait d'améliorer l'accès aux quartiers grâce aux transports en commun sur la rue Bank, en plus d'assurer le service de plus grande capacité pendant les événements à destination du parc Lansdowne. |



# La phase 5 du PDT – Changements

## Section 5 – Commentaires et thèmes qui n'ont pas donné lieu à des changements

| Commentaires                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Réponses                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Le projet d'élargissement de la promenade de l'Aéroport (entre le chemin Brookfield et le chemin Hunt Club) pourrait avoir une incidence négative sur l'achalandage de la Ligne 2 de l'O-Train, a le potentiel d'induire une demande nouvelle et peut avoir un impact sur l'avenue Bronson au nord du canal Rideau. | <p>L'équipe du projet a revu la modélisation et l'analyse technique du projet d'élargissement de la promenade de l'Aéroport (entre le chemin Brookfield et le chemin Hunt Club) et continue de recommander de l'inclure dans le Réseau prioritaire compte tenu des constatations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La promenade reste congestionnée même après les améliorations apportées à la Ligne 2 de l'O-Train et malgré les autres initiatives de transports en commun rapides : Même si on fait appel à l'approche des « transports en commun d'abord » pour évaluer les besoins en voirie, on prévoit toujours que la promenade de l'Aéroport sera très congestionnée : les volumes à l'heure de pointe moyenne seront supérieurs à la capacité disponible avant 2046. Ce serait le cas même si on aménageait une double voie et des intervalles de six minutes sur la Ligne 2.</li> <li>L'élargissement de la promenade de l'Aéroport permet de décongestionner d'autres routes : La promenade de l'Aéroport fait partie de la ligne-écran est du CN, qui comprend la promenade Riverside, la rue Bank et le chemin Conroy. L'entièreté de cette ligne-écran devrait dépasser la capacité en 2046; l'élargissement de la promenade de l'Aéroport permettra d'alléger la pression et d'éviter d'élargir d'autres routes dans cette ligne-écran. On s'attend aussi à ce que la circulation de transit soit réduite dans les routes voisines comme la promenade Flannery, la promenade Springland et le chemin McCarthy.</li> <li>Les impacts produits en aval pourraient être exacerbés : On s'attend à ce que l'élargissement de la promenade de l'Aéroport donne lieu à une augmentation du nombre de véhicules sur l'avenue Bronson au sud du canal Rideau; il ne devrait toutefois pas y avoir une hausse nette des nouveaux véhicules sur l'avenue Bronson au nord du canal. Certains utilisateurs de la promenade de l'Aéroport élargie emprunteront l'avenue Bronson en passant par le Glebe; toutefois, les anciens utilisateurs adopteront d'autres couloirs. On s'attend à une augmentation du nombre de véhicules sur le chemin Brookfield et dans la promenade Riverside au nord du chemin Brookfield.</li> <li>La plupart des utilisateurs de la promenade de l'Aéroport se déplacent à destination et au départ de points qui ne sont pas directement voisins du couloir de la Ligne 2 : Environ 90 % des utilisateurs de la promenade de l'Aéroport entre le chemin Brookfield et le chemin Hunt Club entament et finissent leur trajet à plus de un kilomètre du couloir de la Ligne 2 de l'O-Train. Autrement dit, l'alternative de se déplacer en transports en commun obligerait ces utilisateurs à emprunter au moins trois trajets distincts : un pour avoir accès à l'O-Train, un autre à bord de l'O-Train et un dernier pour se rendre à la destination finale.</li> </ul> |



# La phase 5 du PDT – Changements

## Section 5 – Commentaires et thèmes qui n’ont pas donné lieu à des changements

| Commentaires                                               | Réponse                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Pont de la rivière Rideau à la hauteur du chemin Barnsdale | L'équipe de projet a examiné les avantages liés à l'aménagement d'un nouveau pont qui traverserait la rivière Rideau à la hauteur approximative du chemin Barnsdale et des chemins Rideau et River. Les avantages de ce pont en matière de mobilité à l'échelle de la ville ont été comparés au pont déjà prévu à la hauteur approximative du chemin Fallowfield entre la promenade Prince of Wales et le chemin Limebank. Le pont du chemin Fallowfield offrira de meilleurs avantages en matière de mobilité, augmentera la capacité et la connectivité entre les deux rives de la rivière Rideau et allégera la congestion aux ponts de la promenade Strandherd et du chemin Hunt Club. Cette analyse est axée sur les besoins en matière de mobilité et ne tient compte d'aucune étude technique de faisabilité. |



Pièce A.1 : Tableau récapitulatif des résultats de la présélection des transports en commun

| Nom du projet                                                                                  | Description générale                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Justification du retranchement                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Voies continues réservées aux autobus sur la promenade de l'Aéroport</b>                    | Voies réservées aux autobus entre le chemin Hunt Club et l'Aéroport international Macdonald-Cartier                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Faible achalandage; rivalité avec les Ligne 2 et la Ligne 4                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Voies continues réservées aux autobus sur le chemin Albion</b>                              | Voies d'autobus en bordure de rue sur le chemin Albion entre le chemin Leitrim et le chemin Lester                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Faible achalandage; rivalité avec la Ligne 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Chemin Hospital Link – Transitway du boulevard St-Laurent</b>                               | Transitway entre le chemin Hospital Link et l'avenue Industrial à la hauteur du boulevard St-Laurent                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Faible achalandage; il est techniquement viable de relocaliser le transformateur existant.                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Métro de la rue Bank</b>                                                                    | Métro sous la rue Bank et la rue Wellington, assurant la liaison de la station Parlement et la station Walkley. Le projet permettrait d'augmenter la capacité du service à destination du parc Lansdowne à l'occasion des événements et pourrait constituer une solution pour remplacer l'aménagement d'une double voie sur la Ligne 2 de l'O-Train entre la station Walkley et la station Bayview. | Niveaux d'achalandage adéquats pour les transports en commun rapides de surface, mais non pour les transports en commun rapides souterrains. Coût extrêmement élevé; contexte urbain complexe et restreint. Le couloir fera l'objet d'un examen des mesures de transport en commun prioritaires distinctes, dont la conversion de voies de circulation ou la suppression de places de stationnement. |
| <b>Priorité donnée aux transports en commun sur le chemin Hemlock</b>                          | Signal donnant la priorité aux autobus sur le chemin Hemlock entre le boulevard St-Laurent et l'avenue Acacia. Le projet peut aussi comprendre la conversion des voies de stationnement dans le voisinage immédiat des intersections sélectionnées.                                                                                                                                                 | Faible achalandage et capacité limitée à améliorer les délais de déplacement dans les transports en commun                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Priorité donnée aux transports en commun sur le chemin Belfast et sur l'avenue Terminal</b> | Voies réservées aux autobus et signal donnant la priorité aux autobus sur le chemin Belfast et l'avenue Terminal entre la station Hurdman et le boulevard St-Laurent (projet réalisé en élargissant la chaussée).                                                                                                                                                                                   | Faible achalandage                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Priorité donnée aux transports en commun sur le chemin Blair</b>                            | Voies réservées aux autobus et signal donnant la priorité aux autobus sur le chemin Belfast et l'avenue Terminal entre la station Blair et le chemin de Montréal. Voies d'autobus à aménager en élargissant la chaussée (au nord du chemin Ogilvy) et en convertissant les voies de circulation existantes (au sud du chemin Ogilvie)                                                               | Faible achalandage                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

| Nom du projet                                                          | Description générale                                                                                                                                                                                | Justification du retranchement                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>TLR de l'avenue Carling – 1</b>                                     | Passage à niveau du TLR entre la station Lincoln Fields et la station Lac Dow                                                                                                                       | Coût élevé par rapport aux avantages du point de vue de l'achalandage; les niveaux d'achalandage correspondent plutôt à la capacité du transport en commun par autobus.                                                                                                                                                                      |
| <b>TLR de l'avenue Carling – 2</b>                                     | Passage à niveau du TLR entre la station Carling et la station Hurdman                                                                                                                              | Viabilité technique et coût élevé                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Voie ferrée régionale du chemin Carp – Kanata</b>                   | Service ferroviaire régional assurant la liaison du village de Carp et du chemin March via la subdivision ferroviaire Beachburg existante                                                           | Faible achalandage                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Priorité donnée aux transports en commun sur le chemin Codd's</b>   | Voies réservées aux autobus et signal donnant la priorité aux autobus entre le chemin de Montréal et le chemin Hemlock (projet réalisé en élargissant la chaussée)                                  | Faible achalandage                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Transitway du chemin Conroy</b>                                     | Passage à niveau du TCRA sur le chemin Conroy entre le chemin Walkley et le chemin Leitrim                                                                                                          | Niveaux d'achalandage mieux adaptés aux voies continues réservées aux autobus                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Prolongement dans le sens est du Transitway de Cumberland</b>       | Transitway entre le boulevard Millennium (à l'est du chemin Trim) et le chemin Frank Kenny                                                                                                          | Faible achalandage                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Voie ferrée régionale de Barrhaven – chemin Tremblay</b>            | Liaison entre la station Barrhaven et la station Tremblay en faisant appel au couloir existant de VIA Rail, depuis un site à l'ouest du chemin Cedarview jusqu'à la station Tremblay.               | Difficultés techniques et opérationnelles liées au partage du couloir ferroviaire avec VIA Rail; achalandage inférieur aux seuils fixés pour le transport ferroviaire régional. On devrait envisager ce projet pour une éventuelle connexion directe de transport en commun entre les principales destinations. Le couloir est déjà protégé. |
| <b>Voie ferrée régionale de la station Greenboro – chemin Tremblay</b> | Service ferroviaire régional entre la station Greenboro et la station Tremblay via l'embranchement de la Ligne Alexandria-Walkley et la subdivision Alexandria                                      | Faible achalandage; viabilité technique du partage du couloir ferroviaire avec VIA Rail                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Voie ferrée régionale du chemin Tremblay-Orléans-Sud</b>            | Voie ferrée régionale entre le chemin Tremblay et Orléans-Sud (chemin Mer-Bleue) via la subdivision Alexandria et l'ancienne subdivision Montréal et Ottawa                                         | Faible achalandage; viabilité technique; impact environnemental                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Priorité donnée aux transports en commun sur le chemin Hemlock</b>  | Voies réservées aux autobus et signal donnant la priorité aux autobus sur le chemin Hemlock entre la promenade de l'Aviation et le boulevard St-Laurent (projet réalisé en élargissant la chaussée) | Faible achalandage                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |

| Nom du projet                                                                                     | Description générale                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Justification du retranchement                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Transitway du chemin Innes – station Walkley</b>                                               | Passage à niveau du TCRA entre le Transitway de Cumberland proposé à l'angle du chemin Innes (ou du chemin Anderson) et du chemin Walkley/chemin Russell                                                                                                                                             | Faible achalandage                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Voie ferrée régionale de Beachburg (entre la promenade Terry-Fox et le chemin Innes)</b>       | Voie ferrée régionale entre Kanata-Nord et le chemin Innes via la subdivision Beachburg, dont les liaisons avec les lignes 1, 2 et 3 de l'O-Train                                                                                                                                                    | Faible achalandage jusqu'en 2046; on devrait envisager l'aménagement de ce projet après 2046 en raison de son rôle potentiel de catalyseur dans l'éventuelle intensification en permettant une liaison directe entre des pôles majeurs tels que le parc technologique de Kanata-Nord et l'Aéroport international d'Ottawa. Le couloir est déjà protégé. |
| <b>Couloir prioritaire de transport en commun dans le prolongement de la promenade Kelly Farm</b> | Priorité donnée aux transports en commun (voies de saut de files d'attente + signalisation de priorité pour les autobus) pour les autobus dans le prolongement proposé de la promenade Kelly Farm entre la rue Rallidale et l'avenue Paakanaak et prolongement proposé de la promenade Earl Amstrong | Faible achalandage                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Voies continues réservées aux autobus sur le chemin Leitrim Est</b>                            | Voies d'autobus en bordure de rue sur le chemin Leitrim entre les terrains de Tewin et la rue Bank                                                                                                                                                                                                   | Faible achalandage; capacité limitée d'améliorer les délais de déplacement dans les transports en commun                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Voies continues réservées aux autobus du chemin Leitrim Ouest</b>                              | Voies d'autobus en bordure de rue sur le chemin Leitrim entre la promenade Kelly Farm et la station Leitrim                                                                                                                                                                                          | Faible achalandage; capacité limitée d'améliorer les délais de déplacement dans les transports en commun                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Voies continues réservées aux autobus sur le chemin Lester</b>                                 | Voies d'autobus en bordure de rue sur le chemin Lester entre le chemin Albion et la promenade de l'Aéroport                                                                                                                                                                                          | Faible achalandage                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Couloir prioritaire de transports en commun du chemin Merivale</b>                             | Réseau prioritaire de transports en commun sur le chemin Merivale entre le chemin Slack et la promenade Leikin                                                                                                                                                                                       | Faible achalandage; capacité limitée d'améliorer les délais de déplacement dans les transports en commun                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Prolongement du Transitway Est</b>                                                             | Passage à niveau du TCRA suivant le chemin Old Montreal entre la station Trim et le chemin Cox Country                                                                                                                                                                                               | Faible achalandage                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Prolongement de la Ligne 2 de l'O-Train jusqu'au centre-ville</b>                              | Prolongement de la Ligne 2 jusqu'au centre-ville entre la station Bayview et la station Rideau                                                                                                                                                                                                       | Coût élevé par rapport aux avantages du point de vue de l'achalandage                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

| Nom du projet                                                              | Description générale                                                                                                                                                           | Justification du retranchement                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Prolongement de la Ligne 2 de l'O-Train jusqu'à Gatineau</b>            | Prolongement de la Ligne 2 entre la station Bayview et la station Montcalm (ou encore le boulevard Alexandre-Taché) dans Gatineau en passant par le pont Chef-William-Commanda | Coût élevé par rapport aux avantages du point de vue de l'achalandage                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Prolongement de la Ligne 4 de l'O-Train jusqu'à la station Tremblay</b> | Prolongement de la Ligne 4 jusqu'à la station Tremblay le long du couloir de VIA Rail et du Transitway Sud-Est                                                                 | Faible achalandage; viabilité technique du partage du couloir ferroviaire avec VIA Rail                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>TLR sur la promenade Reine-Élisabeth</b>                                | TLR sur la promenade Reine-Élisabeth entre la station Lac Dow (avenue Carling et rue Preston) et l'avenue Laurier                                                              | Faible achalandage; viabilité technique et opérationnelle                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Métro de la rue Rideau/du chemin de Montréal – 1</b>                    | Métro le long de la rue Rideau et du chemin de Montréal à partir de la station Rideau et du boulevard St-Laurent                                                               | Niveaux d'achalandage adéquats pour les transports en commun rapides de surface, mais non pour les transports en commun rapides souterrains. Coût extrêmement élevé; contexte urbain complexe et restreint. Le couloir fera l'objet d'un examen des mesures de transport en commun prioritaires distinctes, dont la conversion de voies de circulation ou la suppression de places de stationnement. |
| <b>Métro de la rue Rideau/du chemin de Montréal – 2</b>                    | Métro le long de la rue Rideau et du chemin de Montréal entre le boulevard St-Laurent et la station du chemin de Montréal                                                      | Niveaux d'achalandage adéquats pour les transports en commun rapides de surface, mais non pour les transports en commun rapides souterrains. Coût extrêmement élevé; contexte urbain complexe et restreint. Le couloir fera l'objet d'un examen des mesures de transport en commun prioritaires distinctes, dont la conversion de voies de circulation ou la suppression de places de stationnement. |
| <b>Prolongement du Transitway Ouest</b>                                    | Passage à niveau du TCRA (voies d'autobus dans le terre-plein) sur la promenade Robert-Grant entre le chemin Fernbank et la rue Abbott Est                                     | Faible achalandage; capacité limitée d'améliorer les délais de déplacement dans les transports en commun                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Couloir prioritaire de transports en commun du chemin Robertson</b>     | Signal donnant la priorité aux autobus et voies de saut de files d'attente entre le chemin Eagleson et le chemin Mill Hill                                                     | Capacité limitée d'améliorer les délais de déplacement dans les transports en commun                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>TLR de South Keys – village Osgoode</b>                                 | Nouvel embranchement de la Ligne 2 au sud de la station Leitrim via l'ancienne subdivision Prescott                                                                            | Faible achalandage                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Prolongement du Transitway Sud-Ouest</b>                                | Passage à niveau du TCRA suivant le prolongement du chemin Greenbank entre le chemin Kilbirnie et le chemin Barnsdale                                                          | Faible achalandage                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

| Nom du projet                                                                     | Description générale                                                                                                                                                                                           | Justification du retranchement                                                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Voie ferrée régionale Stittsville – Bayshore</b>                               | Service ferroviaire régional assurant la liaison de la rue Stittsville Main et de la station Bayshore en passant par l'ancien couloir Central Canada Railway                                                   | Faible achalandage, viabilité technique pour traverser l'autoroute 417                  |
| <b>Voie ferrée régionale Stittsville-Greenboro</b>                                | Service ferroviaire régional assurant la liaison de la rue Stittsville Main et de la station Greenboro en passant par l'ancien couloir Central Canada Railway et la subdivision Beachburg                      | Faible achalandage                                                                      |
| <b>Priorité aux transports en commun sur la promenade Terry-Fox</b>               | Priorité donnée aux autobus sur la promenade Terry-Fox entre le chemin March et la promenade Campeau.                                                                                                          | Faible achalandage                                                                      |
| <b>Transitway Tewin – autoroute 417</b>                                           | TCRA exclusif entre la collectivité de Tewin (chemin Piperville) et le chemin Walkley en passant par l'ancienne emprise de la New York and Ottawa Railway Company et l'autoroute 417.                          | Faible achalandage                                                                      |
| <b>Voie ferrée régionale Tewin – chemin Tremblay</b>                              | Service ferroviaire régional assurant la liaison avec la station Tremblay et la collectivité de Tewin en passant par l'ancienne emprise de la New York and Ottawa Railway Company et la subdivision Alexandria | Faible achalandage; viabilité technique du partage du couloir ferroviaire avec VIA Rail |
| <b>Réseau prioritaire de transports en commun du chemin Trim</b>                  | Priorité donnée aux autobus (voies de saut de files d'attente + signalisation de priorité pour les autobus) sur le chemin Trim entre le Transitway de Cumberland et le chemin Wall                             | Faible achalandage                                                                      |
| <b>Priorité aux transports en commun sur la rue Wellington</b>                    | Signal donnant la priorité aux autobus et voies de saut de files d'attente entre la rue Elgin et le pont Portage                                                                                               | Capacité limitée d'améliorer les délais de déplacement dans les transports en commun    |
| <b>Signal donnant la priorité aux transports en commun sur l'avenue Woodroffe</b> | Signal donnant la priorité aux autobus et voies de saut de files d'attente entre l'avenue Carling et le chemin Richmond                                                                                        | Faible achalandage                                                                      |

Pièce C.1 : Indicateurs des projets d'installations du réseau de transport en commun rapide d'après les besoins

| Projet                                                                                          | Achalandage dans un seul sens en période de pointe (pass./h/sens) | Fourchette de l'achalandage typique dans les deux sens dans les couloirs (pass./h) | Congestion des couloirs                                                                                                                                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Transitway du chemin Baseline (entre la station Bayshore et la station Algonquin)               | 900                                                               | 800-1 200                                                                          | Congestion faible à l'ouest du chemin Greenbank; congestion modérée entre le chemin Greenbank et la station Algonquin; améliorations de la priorité des transports en commun en cours |
| Transitway du chemin Baseline (entre la station Algonquin et la station Billings Bridge)        | 1 800                                                             | 2 200-3 000                                                                        | Congestion modérée ou forte; congestion forte entre la promenade Riverside et l'avenue Fisher                                                                                         |
| Transitway du chemin Baseline (entre la station Billings Bridge et le chemin Russell)           | 1 500                                                             | 900-2 000                                                                          | Congestion modérée                                                                                                                                                                    |
| Transitway du chemin Baseline (entre le chemin Russell et la station St-Laurent)                | 870                                                               | 1 100-1 700                                                                        | Congestion modérée ou forte; congestion forte entre le chemin Smyth et le chemin Belfast                                                                                              |
| Transitway de l'avenue Carling (entre la station Lincoln Fields et la station Lac Dow)          | 1 300                                                             | 1 200-1 600                                                                        | Congestion faible ou modérée; congestion forte entre l'avenue Fisher et l'avenue Parkdale                                                                                             |
| Transitway de la rue Cumberland (entre la station Blair et le parc relais Chapel Hill)          | 2 150                                                             | 1 500-2 400                                                                        | Congestion forte                                                                                                                                                                      |
| Transitway de la rue Cumberland (entre le parc relais Chapel Hill et le parc relais Millennium) | 1 400                                                             | 900-1 500                                                                          | Congestion forte (entre le parc relais Chapel Hill et le chemin Tenth Line)                                                                                                           |
| Transitway de Kanata- Nord (entre le chemin Corkstown et la promenade Terry-Fox)                | 1 100                                                             | 800-1 600                                                                          | Congestion forte (entre le chemin Corkstown et l'avenue Carling)                                                                                                                      |

| Projet                                                                                                           | Achalandage dans un seul sens en période de pointe (pass./h/sens) | Fourchette de l'achalandage typique dans les deux sens dans les couloirs (pass./h) | Congestion des couloirs                                                      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| Transitway Sud (entre la promenade Longfields et le chemin Greenbank)                                            | 1 100                                                             | 1 600-1 800                                                                        | Congestion faible ou modérée                                                 |
| Transitway Sud (entre la station Nepean Woods et le parc relais Riverview)                                       | 1 300                                                             | 1 800-2 000                                                                        | Congestion modérée ou forte, mais voies d'autobus existantes                 |
| Transitway Sud (entre le parc relais Riverview et la station Limebank)                                           | 1 400                                                             | 1 400-1 900                                                                        | Congestion faible ou modérée                                                 |
| Transitway Sud-Ouest (entre la promenade Chapman Mills et le parc relais Kilbirnie)                              | 1 050                                                             | 700-1 200                                                                          | Congestion faible ou modérée                                                 |
| Couloir de transports en commun réservé du chemin Conroy (entre le chemin Leitrim et le chemin Walkley)          | 800                                                               | 900-1 200                                                                          | Congestion modérée ou forte                                                  |
| Couloir de transports en commun réservé du chemin Merivale (entre le chemin Slack et le chemin Baseline)         | 600                                                               | 700-900                                                                            | Congestion modérée ou forte                                                  |
| Couloir de transports en commun réservé du chemin de Montréal (entre le boulevard St-Laurent et le chemin Blair) | 750                                                               | 700-1 400                                                                          | Congestion modérée ou forte (entre la promenade Aviation et le chemin Blair) |
| Prolongement de la Ligne 1 de l'O-Train (entre la station Baseline et la station Fallowfield)                    | 4 100                                                             | 4 300-4 800                                                                        | n.d.                                                                         |
| Prolongement de la Ligne 1 de l'O-Train (entre la station Fallowfield et le centre-ville de Barrhaven)           | 2 300                                                             | 2 000-2 900                                                                        | n.d.                                                                         |

| Projet                                                                                            | Achalandage dans un seul sens en période de pointe (pass./h/sens) | Fourchette de l'achalandage typique dans les deux sens dans les couloirs (pass./h) | Congestion des couloirs |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| Prolongement de la Ligne 3 de l'O-Train (entre la station Moodie et la station Terry-Fox Station) | 3 400                                                             | 2 200-4 500                                                                        | n.d.                    |
| Prolongement de la Ligne 3 de l'O-Train (entre la station Terry-Fox et la station Palladium)      | 1 250                                                             | 1 500-1 700                                                                        | n.d.                    |
| Prolongement de la Ligne 3 de l'O-Train (entre la station Palladium et la station Hazeldean)      | 900                                                               | 800-1 200                                                                          | n.d.                    |

Afin de mieux éclairer les schémas de la demande en transports en commun prévue pour 2046, la pièce C.2 illustre les volumes des déplacements dans les transports en commun à l'heure de pointe du matin en 2046 dans le Réseau de transport en commun d'après les besoins. Elle intègre les prolongements de l'Étape 3 de l'O-Train ainsi que plusieurs grands projets de Transitway et de voies d'autobus continues et explique comment les volumes des déplacements dans les transports en commun devraient être répartis sur l'ensemble du réseau construit.

Les segments dont l'achalandage est très élevé (de 5 000 à 9 600 passagers/heure) sont représentés en rouge et sont concentrés dans les couloirs est-ouest des lignes 1 et 3 de l'O-Train à travers les transects du secteur urbain intérieur et du centre-ville. Les couloirs dans lesquels la demande projetée est modérée ou élevée (de 1 000 à 5 000 passagers/heure) sont indiqués en jaune et en orange. Il s'agit des prolongements des lignes 1 et 3 de l'O-Train qui traversent le transect de la Ceinture de verdure et le transect de banlieue, ainsi que du couloir de la Ligne 2 de l'O-Train. Des volumes de déplacements modérés ou élevés sont également prévus sur certains tronçons des principaux couloirs d'autobus rapides, notamment le Transitway de Cumberland, le Transitway Sud-Est, le Transitway du chemin Baseline et le Transitway de l'avenue Carling.

Pièce C.2 : Volumes de déplacements aux heures de pointe du matin dans le Réseau de transport en commun d'après les besoins

