

**Report to**  
**Rapport au:**

**Transportation Committee**  
**Comité des transports**  
**5 June 2019 / 5 juin 2019**

**and Council**  
**et au Conseil**  
**12 June 2019 / 12 juin 2019**

**Submitted on May 27, 2019**  
**Soumis le 27 mai 2019**

**Submitted by**  
**Soumis par:**  
**John Manconi, General Manager/Directeur général, Transportation Services**  
**Department/Direction générale des transports**

**Contact Person**  
**Personne ressource:**  
**Vivi Chi, Director/Directrice, Transportation Planning/Planification des transports**  
**(613) 580-2424 x21877, [vivi.chi@ottawa.ca](mailto:vivi.chi@ottawa.ca)**

**Ward: CITY WIDE / À L'ÉCHELLE DE LA      File Number: ACS2019-TSD-TRF-0005**  
**VILLE**

**SUBJECT:    Transportation Master Plan, Ottawa Pedestrian Plan, and Ottawa**  
**Cycling Plan – Scope of Work for the Review and Update**

**OBJET:      Plan directeur des transports, Plan de la circulation piétonnière**  
**d'Ottawa et Plan sur le cyclisme d'Ottawa – Portée de l'examen et de**  
**la mise à jour**

#### **REPORT RECOMMENDATION**

**That Transportation Committee recommend that Council approve the approach,**  
**scope and timing for the review and update of the Transportation Master Plan**

**(TMP), Ottawa Pedestrian Plan (OPP), and Ottawa Cycling Plan (OCP), as detailed in this report.**

## **RECOMMANDATION DU RAPPORT**

**Que le Comité des transports recommande au Conseil d'approuver l'approche, la portée et l'échéancier de l'examen et de la mise à jour du Plan directeur des transports (PDT), du Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa (PCP), et du Plan sur le cyclisme d'Ottawa (PCO), comme décrit dans le présent rapport.**

## **EXECUTIVE SUMMARY**

### **Assumption and Analysis**

The 2013 Transportation Master Plan (TMP) and the accompanying Ottawa Pedestrian Plan (OPP) and Ottawa Cycling Plan (OCP) need to be updated and completed for Council approval in 2022. The purpose of this report is to describe the approach, scope, and timing for this work.

The TMP Update is a comprehensive and multi-year planning exercise, undertaken in conjunction with the Official Plan (OP) review, to set the vision for Ottawa's future growth and to identify the required transportation network, for all modes. Based on the interdependencies between the TMP Update, the new OP, and the Origin-Destination (OD) Survey, this report recommends a work program that will deliver a full TMP Update by Q2 2022.

### **Financial Implications**

Funds for the TMP Update are available in capital accounts 908751 (2018 Transportation Master Plan), 909460 (2019 Transportation Master Plan), 908552 (2019 Origin Destination Survey -Transit), and 906542 (2019 Origin Destination Survey - Roads).

### **Public Consultation/Input**

The TMP Update work program will follow the prescribed process for a Municipal Class Environmental Assessment for Master Plans, which includes requirements for notification and consultation with the public and other stakeholders throughout the planning process. The consultation program will include public open houses,

stakeholder meetings, direct engagement with stakeholders, and online consultation.

## **RÉSUMÉ**

### **Hypothèses et analyse**

Le Plan directeur des transports (PDT) de 2013 et les plans connexes de la circulation piétonnière d'Ottawa (PCP) et sur le cyclisme d'Ottawa (PCO) doivent être mis à jour et achevés aux fins d'approbation du Conseil en 2022. Le présent rapport vise à décrire l'approche, la portée et l'échéancier adoptés pour ce travail.

La mise à jour du PDT est une initiative de planification pluriannuelle complète qui aura lieu en parallèle avec la révision du Plan officiel (PO), pour orienter la vision de la croissance d'Ottawa et définir les besoins du réseau de transport, pour tous les modes de transport. Vu les liens d'interdépendance entre la mise à jour du PDT, le nouveau PO et l'enquête Origine-Destination, le présent rapport recommande un programme de travail qui aboutira en une mise à jour complète du PDT d'ici le deuxième trimestre de 2022.

### **Répercussions financières**

Les fonds pour la mise à jour du PDT sont disponibles dans les comptes de capital suivants : 908751 (Plan directeur des transports de 2018), 909460 (Plan directeur des transports de 2019), 908552 (enquête Origine-Destination de 2019 – Transport en commun) et 906542 (enquête Origine-Destination de 2019 – Routes).

### **Consultation publique/commentaires**

Le programme de travail pour la mise à jour du PDT sera conforme au processus d'évaluation environnementale municipale de portée générale pour les plans directeurs, qui exige notamment d'aviser et de consulter le public et les autres intervenants lors du processus de planification. Le programme de consultation comprend des réunions portes ouvertes, des réunions avec les intervenants, la sollicitation directe des intervenants et un processus en ligne.

## **CONTEXTE**

Le Plan directeur des transports (PDT), le Plan de la circulation piétonnière (PCP) et le Plan sur le cyclisme d'Ottawa (PCO) décrits ci-dessous établissent la vision d'Ottawa

pour un réseau de transport durable et bien desservi appuyant celle du Conseil, soit de faire d'Ottawa une ville où il fait bon vivre :

- Le PDT établit l'orientation stratégique du développement du réseau de transport de la Ville. Il indique les infrastructures (artères et installations de transport en commun) et les services de transport dont la Ville d'Ottawa doit se doter pour servir la population future estimée dans le Plan officiel (PO). Il appuie les stratégies de gestion de la croissance présentées dans le PO de la Ville et oriente les activités quotidiennes liées à ses programmes de transport, ainsi que les budgets et la planification financière à long terme. Les orientations stratégiques du PDT sont expliquées dans les plans et stratégies connexes, comme le PCP et le PCO.
- Le PCP est une stratégie à long terme appuyant le PDT pour développer, renforcer et favoriser la marche comme mode de transport de base. Il indique et recommande les changements à apporter à l'infrastructure, aux politiques et aux programmes afin de les harmoniser au PO et au PDT et d'encourager davantage de gens à marcher plus souvent.
- Le PCO est un autre document d'accompagnement à long terme sur la stratégie visant à faire du cyclisme un mode de transport sécuritaire et attrayant pour les usagers de tous âges, peu importe leurs capacités. Il comprend un plan de mise en œuvre du réseau d'infrastructures cyclables, les initiatives du programme et les coûts qui y sont associés.

Ces trois documents accompagnent le PO de la Ville, qui sera examiné et mis à jour en parallèle, puis soumis à l'approbation du Conseil en 2021. Le nouveau PO comprendra les dernières projections démographiques et pourrait indiquer les besoins en matière d'utilisation du sol ayant une incidence directe sur les habitudes de déplacement et les modes de transport prévus, et donc les futurs besoins en matière de transport et d'infrastructure. La mise à jour du PDT tiendra compte de ces nouvelles projections, ainsi que du nouvel horizon du PO, soit l'année 2046.

La mise à jour du PDT sera orientée par de nombreuses études réalisées depuis le PDT 2013 (p. ex. L'Ottawa de demain, après 2036, Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes, les plans de conception communautaire, les plans secondaires et les évaluations environnementales liées au transport), ainsi que par les modifications

apportées aux plans de travaux d'immobilisations depuis 2013 (p. ex. le prolongement de la promenade Moodie, des chemins Trim et Limebank s'inscrivant dans l'Étape 2 du projet de train léger, et l'aéroport international d'Ottawa).

La mise à jour du PDT tiendra aussi compte des résolutions et des orientations suivantes adoptées par le Conseil depuis 2013 :

- Évaluer pleinement la faisabilité et la priorité relative de l'investissement dans le système de transport en commun rapide par autobus (TCRA) pour relier Riverside-Sud au centre-ville de Barrhaven dans les plus brefs délais, conformément au modèle d'abordabilité établi dans le Plan financier à long terme en matière de transport en commun de 2011, et préparer un examen des projets qui visent l'actuel réseau de transport en commun rapide et prioritaire (MOTION N° 15/9, 8 juillet 2015);
- Évaluer les répercussions sur les futures tendances en matière de déplacements et les besoins en matière d'infrastructures que pourraient avoir les nouvelles technologies – en particulier, les technologies perturbatrices – en tenant compte des changements démographiques et des modifications des comportements, et définir les politiques d'urbanisme qui maximiseraient les retombées positives des nouvelles technologies tout en réduisant au minimum leurs effets négatifs potentiels (demande de renseignements d'un membre du Conseil OCC-04-16, 28 septembre 2016);
- Évaluer pleinement la faisabilité et la priorité relative de convertir le système de transport en commun rapide par autobus (TCRA) du Transitway Sud-Ouest en train léger pour relier Barrhaven à la Ligne de la Confédération dans les plus brefs délais, en proposant diverses options de mise en œuvre (p. ex. améliorations provisoires du système de TCRA) et en prévoyant des services facilitant le transport en commun rapide pour les résidents de Barrhaven (p. ex. des espaces de parc-o-bus) (MOTION N° 47/3, 8 mars 2017);
- Poursuivre, avec nos homologues de la Ville de Gatineau, l'exploration d'améliorations potentielles aux liens de transport en commun et de transport actif entre Ottawa et Gatineau, notamment l'utilisation projetée du pont Prince-de-Galles (MOTION N° 47/5, 8 mars 2017);

- Réexaminer les priorités et les normes en vue de maximiser le potentiel piétonnier et d'améliorer la sécurité des piétons, notamment par un examen des politiques d'entretien hivernal des trottoirs réalisé en collaboration avec la Direction générale des travaux publics et de l'environnement (demande de renseignements d'un membre du Conseil TRC 06-18, 3 octobre 2018);
- Se pencher sur tout problème découlant de la Déclaration sur l'urgence climatique (ACS2019-CCS-ENV-0005, 24 avril 2019).

Outre l'intégration des résultats de l'examen du PO, la mise à jour du PDT sera harmonisée aux autres initiatives pertinentes en cours, comme la mise à jour du Plan d'action stratégique de sécurité routière de la Ville d'Ottawa.

## **ANALYSE**

### **Aperçu du programme de travail pour la mise à jour du PDT**

La mise à jour du PDT est une initiative de planification pluriannuelle approfondie. Le présent rapport décrit un plan de travail qui permettra de faire la mise à jour complète du PDT d'ici le deuxième trimestre de 2022. La mise à jour du PCP et du PCO sera effectuée simultanément. La présente section donne un aperçu du plan de travail, tandis que les sections suivantes décrivent d'autres éléments importants prévus dans le cadre des travaux (p. ex. orientations stratégiques et nouveaux enjeux).

De nombreuses raisons motivent la soumission du présent rapport sur la portée à l'approbation du Comité des transports et au Conseil. Premièrement, l'examen du PO en cours, à un rythme accéléré, devrait prendre fin d'ici le premier trimestre de 2021, soit avant la mise à jour du PDT. Étant donné les liens d'interdépendance entre le transport et l'aménagement, il est essentiel de coordonner les efforts de mise à jour des éléments importants du PO et du PDT (p. ex. tracés possibles des limites des secteurs urbains, politiques). Deuxièmement, la mise en service de la Ligne de la Confédération entraînera des changements aux habitudes de déplacement qui seront illustrés dans la prochaine enquête Origine-Destination, dont la publication est prévue pour l'automne 2020, et fournira les données nécessaires pour adapter les modèles, l'analyse des tendances et les prévisions figurant dans le PDT.

Le programme de travail pour la mise à jour du PDT est donc divisé en deux parties pour assurer la coordination avec le calendrier accéléré de l'examen du PO sans

compromettre la planification détaillée sur laquelle reposent les plans à long terme pour l'avenir d'Ottawa.

#### Partie A : Coordination du PDT et du PO

L'analyse et l'élaboration de politiques et d'horaires de transport pour appuyer le nouveau PO seront coordonnées avec le calendrier de production du nouveau PO provisoire, qui sera déposé au deuxième trimestre de 2020. Étant donné les différences entre les calendriers de mise à jour du PO et du PDT, le personnel de la Direction générale des transports devra coordonner les travaux sur les éléments les plus importants, comme l'analyse des transports en prévision des différentes possibilités d'expansion des limites du secteur urbain, l'examen des politiques et des projets d'aménagement liés au PO, les modifications au calendrier des mesures de protection des emprises routières et les cartes des réseaux cyclable, routier et de transport en commun idéaux. Le nouveau PO présentera le réseau de transport idéal seulement, tandis que le réseau abordable sera élaboré dans le cadre de la mise à jour complète du PDT. Des modifications du PO pourraient être nécessaires si des changements importants sont apportés au réseau idéal.

#### Partie B : Mise à jour complète du PDT

Cette dernière partie consiste à réaliser la mise à jour complète du PDT en s'inspirant de la nouvelle enquête Origine-Destination (O-D) de 2020, ainsi que des corrections du modèle de transport, de l'analyse des tendances, de l'établissement des cibles (p. ex. parts modales, kilomètres-véhicules parcourus [KVP] et émissions de gaz à effet de serre [GES]), de l'analyse d'abordabilité et des projets nouveaux ou restants prioritaires d'ici 2046 qui en découleront.

La mise à jour complète du PDT devrait être soumise à l'approbation du Conseil en avril 2022, suivant l'échéancier serré de réalisation de l'enquête O-D de 2020. Celle-ci devrait commencer à l'automne 2020 par la collecte de données sur les habitudes de déplacement et les modes de transport privilégiés des résidents de la région de la capitale nationale après la mise en service de la ligne 1 de l'O-Train. Ces données serviront à établir de nouvelles prévisions de la demande de déplacement en fonction de la répartition des utilisations du sol, des prévisions démographiques et des projections liées à l'emploi figurant dans le nouveau PO. L'enquête O-D sera menée en partenariat avec le Comité TRANS, un comité d'urbanisme régional composé

d'organismes gouvernementaux de la région de la capitale nationale qui prennent part à la planification des transports. Ses membres comprennent la Commission de la capitale nationale, le ministère des Transports du Québec, le ministère des Transports de l'Ontario, la Ville de Gatineau, la Ville d'Ottawa et la Société de transport de l'Outaouais. Non seulement le Comité TRANS recueille des données spécialisées pour appuyer la planification et la création de modèles, mais il est aussi responsable de l'élaboration et de la mise à jour du modèle régional de planification des transports TRANS, utilisé pour analyser la demande actuelle en matière de déplacements et prévoir les futurs choix de transport en fonction de l'évolution des utilisations du sol et des infrastructures de transport.

Les résultats du modèle serviront à faire en sorte que le réseau de transport corresponde à l'horizon du nouveau PO (2046), ainsi qu'aux prévisions en matière de répartition des utilisations du sol, de population et d'emploi. Le réseau permettra de déterminer le degré de priorité des projets d'infrastructure essentiels du PDT, du PCP, et du PCO, et donc d'établir des échéanciers et des calendriers relatifs de mise en œuvre tout en respectant le cadre d'abordabilité de la Ville. Les cartes du réseau, les coûts et les étapes des projets tiendront compte des modifications découlant des évaluations environnementales, des plans de conception communautaire et des plans secondaires récents, ainsi que d'autres études réalisées depuis la dernière mise à jour du PDT.

### Contexte et préparation

Les travaux liés au contexte et la préparation auront lieu simultanément au cours de la mise à jour du PDT pour assurer une transition réussie d'une phase à l'autre. Ils comprendront l'analyse des données démographiques et liées aux changements des habitudes de déplacement, à l'efficacité du réseau de transport de la Ville et aux émissions de gaz à effet de serre (GES). Les principales mesures de rendement seront aussi examinées et mises à jour dans le PDT, le PCP et le PCO, y compris les KVP, les émissions de GES (liées au Plan de gestion de la qualité de l'air et des changements climatiques de la Ville) et le niveau de service multimodal. Les cibles pour chaque mode de transport durable (marche, vélo, transport en commun et covoiturage) seront examinées selon la région géographique et les types de trajets.

Les politiques seront examinées et harmonisées aux pratiques exemplaires des plans directeurs en matière de transports et aux orientations stratégiques du PDT et du PO,



dont les politiques seront passées en revue et adaptées en fonction des besoins d'accessibilité dans les nouvelles constructions et les projets de réfection, selon les contextes géographiques (zones urbaines et rurales et villages). Les priorités et normes en matière d'entretien hivernal seront également examinées et mises à jour pour assurer la sécurité des piétons et des cyclistes tout en respectant l'enveloppe de financement des activités de la Ville.

Des études préliminaires seront préparées à l'aide de l'information et des recherches les plus récentes sur les technologies novatrices et transformatrices. Le personnel formulera des recommandations pour tirer le meilleur parti des nouvelles technologies tout en réduisant au minimum leurs effets négatifs potentiels, conformément aux objectifs du PO et du PDT. Seront aussi couverts d'autres sujets comme le transport de marchandises à Ottawa et les principes de planification du réseau. Une partie des travaux liés au PCP et au PCO comprend l'examen des orientations conceptuelles futures pour les réseaux piétonnier et cyclable, des programmes de sécurité, des communications, de la promotion, des activités d'information et des possibilités de coordination entre les territoires.

Les plans de mise en œuvre pour chaque mode de transport, y compris les coûts et les calendriers des projets, seront examinés et mis à jour en tenant compte de l'abordabilité, ainsi que des projets d'aménagement, des évaluations environnementales, des plans de conception communautaire, des plans secondaires, des Étapes 1 et 2 du projet de train léger et des autres travaux réalisés depuis 2013. Dans le PCP et le PCO, le personnel accordera la priorité aux principaux projets d'infrastructure pour les nouvelles liaisons, les liens menant aux stations de transport en commun rapide, les passages pour les obstacles comme les autoroutes et les cours d'eau et les améliorations dans les zones rurales. Dans le cas du transport en commun, le personnel examinera et mettra à jour les réseaux de transport en commun rapide et prioritaire et les exigences en matière de service en fonction du dernier Plan financier à long terme de la Ville, ainsi que les parcs-o-bus et les nouvelles installations nécessaires au prolongement des systèmes de transport rapide et le passage au concept de « carrefour d'accès au transport en commun », qui est axé sur l'accès multimodal aux stations de transport en commun à court terme et la densification graduelle des utilisations du sol à long terme. Le personnel se penchera sur le futur rôle possible du service d'autobus régional, des trains régionaux et à grande vitesse et des autres technologies au sein du réseau de transport de la Ville, y compris les politiques

de protection des couloirs et les liaisons vers les municipalités voisines.

### **Orientations stratégiques**

La mise à jour du PDT s'appuiera sur les principes fondamentaux et les orientations stratégiques définis dans le PDT, le PCP et le PCO de 2013 et rédigés à la suite d'un examen rigoureux, de consultations publiques exhaustives et d'une étude approfondie du Conseil menés cette année-là. Ces principes et orientations sont toujours d'actualité, et ils sont énoncés au document 1.

#### Objectifs de la mise à jour du PDT :

La mise à jour du PDT poursuivra et consolidera les orientations stratégiques actuelles afin d'atteindre les objectifs suivants :

- 1. Solidifier le lien essentiel entre transport et utilisation du sol, et veiller à la conformité continue du PDT au PO afin de favoriser les objectifs de la Ville;*
- 2. Anticiper une diversité de choix et de besoins en matière de déplacements centrés autour du train léger;*
- 3. Préparer la Ville aux technologies et modèles opérationnels émergents, comme l'électrification des transports, les véhicules automatisés, la mobilité partagée et la « mobilité en tant que service » (Mobility as a service – MaaS);*
- 4. Adopter une optique d'équité pour répondre aux possibles obstacles structurels et aux iniquités dans le transport;*
- 5. Tenir compte des coûts du cycle de vie et de l'entretien et de la rentabilité globale pour assurer l'abordabilité à long terme du plan;*
- 6. Concevoir un plan suffisamment souple pour être adaptable aux changements et aux possibilités actuellement imprévisibles, surtout ceux d'un futur éloigné où l'incertitude est la plus importante;*
- 7. Veiller à la mise en œuvre efficace des projets prioritaires grâce à un financement coordonné, à une mise en œuvre intégrée et à une bonne exploitation des occasions d'aménagement du territoire;*

### Orientations stratégiques du PCP

Les orientations stratégiques actuelles du PCP sont décrites ci-dessous. Elles seront révisées dans le cadre de la mise à jour du PDT.

1. *Continuer à considérer la marche comme un mode de déplacement fondamental, essentiel au succès des investissements en transport en commun.*

Le PCP reconnaît l'importance de la marche pour une ville attrayante, accessible, sûre et saine, et il place ce mode de déplacement au cœur du système de transport durable. Tout usager du transport en commun commence et termine son trajet à pied, et on peut favoriser une augmentation de l'achalandage en améliorant le lien entre marche et transport en commun – surtout pour le transport en commun de niveau supérieur.

2. *Ne pas créer de nouvelles lacunes dans le réseau piétonnier.*

Les politiques et les pratiques de la Ville doivent éviter d'engendrer de nouveaux « liens manquants » lors de la construction, de la reconstruction ou de la réfection des rues, en tenant toujours compte des trottoirs et des sentiers.

3. *Faire une priorité du déplacement piétonnier accessible, sans obstacle et équitable dans toute la ville.*

La marche n'est pas un mode de déplacement réservé au centre-ville; on se déplace à pied dans toutes les régions urbaines, suburbaines, et dans les villages. Pour faire de la marche le mode de déplacement privilégié au sein des quartiers, pour se rendre par exemple à l'école ou au parc, la Ville devra continuer à suivre un ordre de priorité dans l'aménagement de ses rues et lancer des projets sur mesure qui permettront de combler les lacunes près des arrêts et des stations de transport en commun et des principales destinations communautaires.

4. *Mettre l'accent sur une planification et une conception adaptées à la marche.*

L'environnement bâti – y compris la densité du réseau piéton, la conception des passages piétons et les environs immédiats – a une influence directe sur le sentiment de sécurité et de confort des piétons. Il est essentiel de tenir compte de la marche dans la planification des quartiers et de concevoir des rues

complètes pour se rapprocher des objectifs du PCP.

### Orientations stratégiques du PCO

Les orientations stratégiques actuelles liées au PCO sont décrites ci-dessous. Elles seront révisées dans le cadre de la mise à jour du PDT.

1. *Poursuivre la mise en place d'un réseau cyclable qui forme une composante essentielle d'une ville conviviale pour les cyclistes.*

Une connectivité directe et sûre entre toutes les utilisations du sol est essentielle à la création d'une ville conviviale pour les cyclistes de tous les âges et niveaux d'habileté.

2. *Miser sur des aménagements cyclables sûrs, qui permettent des déplacements peu stressants.*

Tant la recherche locale qu'étrangère démontrent clairement que la façon la plus efficace d'encourager l'utilisation du vélo est d'offrir aux résidents des infrastructures cyclables sûres et confortables. D'autres mesures incitatives peuvent aider – mais l'aménagement de pistes cyclables séparées de la circulation automobile est une mesure cruciale, et de loin la plus efficace.

3. *Relier les infrastructures cyclables au transport en commun.*

En élargissant la zone de chalandise d'un arrêt de Transitway ou d'une station de train léger pour y englober un rayon de déplacement à vélo de 10 à 15 minutes, on fait plus que décupler le nombre d'utilisateurs potentiels du transport en commun. Le PCO continuera à miser sur ce point et à encourager un lien « du vélo au transport en commun » à Ottawa, surtout autour des stations de train léger.

4. *Ne pas créer de nouvelles lacunes lors de la construction ou de la reconstruction des rues.*

Les cyclistes devraient être pris en compte dans le processus de construction, de reconstruction et de réfection des rues, afin de doter la ville d'un réseau cycliste peu coûteux que les gens pourront utiliser dès qu'ils en auront besoin.

## Principaux enjeux

L'énoncé des travaux pour la mise à jour du PDT prévoit l'examen et la révision des enjeux émergents suivants qui joueront sur l'avenir du transport à Ottawa :

- *Horizon de planification, prévisions de croissance et besoins en sols urbains.*

L'horizon de planification du PDT sera aligné sur l'horizon de 2046 du PO. Tout changement aux prévisions de croissance et aux tendances d'utilisation du sol aura une incidence sur la mise à jour du PDT. Un agrandissement des limites du secteur urbain aurait des répercussions sur la demande de transport et les infrastructures de transport nécessaires.

- *Prévisions de la demande en matière de déplacement*

Aux projections sur les tendances en matière d'utilisation du sol, de population et d'emploi pour le nouveau PO s'ajouteront les résultats de la plus récente enquête Origine-Destination (O-D), qui permettront de faire de nouvelles prévisions quant à la demande en matière de déplacement et d'orienter ainsi les plans d'infrastructure à long terme du PDT. Ces données serviront également aux projections sur la part modale des moyens de transport utilisés, les kilomètres-véhicules parcourus (KVP) et les émissions de gaz à effet de serre (GES) pour le nouvel horizon de 2046. En attendant les résultats de la dernière enquête O-D, d'autres sources de données de déplacement seront utilisées pour évaluer les tendances actuelles, comme le recensement de 2016, la carte PRESTO, le comptage de la circulation, les « mégadonnées » (p. ex. l'utilisation de données de localisation des téléphones cellulaires pour cerner les habitudes de déplacement), une enquête sur les attitudes des navetteurs et d'autres ensembles de données.

- *Évaluation des besoins et liens manquants de l'infrastructure de transport en commun, des routes et du réseau cyclable et piétonnier.*

Étant donné l'horizon de 2046 du nouveau PO, la mise à jour comprendra une projection des besoins de la future population de la ville en matière d'infrastructures et de programmes. Elle cernera les améliorations à apporter au réseau de transport et établira un ordre de priorité pour leur mise en œuvre, dans les limites de l'horizon de planification et à la lumière des prévisions de la

demande en matière de déplacement et d'autres considérations comme l'abordabilité.

Si, à l'issue des travaux, on proposait de nouvelles routes (ou de nouveaux couloirs routiers) pouvant avoir une incidence sur la Ceinture de verdure, alors une mise à jour de l'Étude conjointe de la Commission de la capitale nationale et de la Ville d'Ottawa visant à évaluer les effets cumulatifs des infrastructures de transport s'imposerait.

- *Véhicules autonomes et mobilité partagée*

Les véhicules autonomes (VA) peuvent avoir de nombreux effets positifs sur la sécurité des transports, leur accessibilité, et l'environnement. Ils peuvent toutefois également avoir des répercussions négatives directes sur les objectifs de développement durable de la Ville. Si par exemple cette avancée se traduit par une simple substitution des véhicules personnels par des VA, on pourrait assister à une augmentation des KVP totaux et de la congestion routière et à une diminution du nombre d'usagers du transport en commun. Inversement, un système de VA partagés pourrait stimuler l'utilisation du transport en commun, améliorer l'efficacité du réseau routier et réduire la congestion routière. Les politiques municipales qui seront élaborées dans la foulée de la mise à jour du PDT influenceront le type de scénario auquel on assistera.

Le sujet connexe de la « micro-mobilité » sera aussi étudié : l'ensemble de plus en plus important de modes de transports écologiques partagés, comme le scooter électrique et le vélo en libre-service, généralement utilisés pour de courts déplacements en zone urbaine. Le PDT se penchera également sur le rôle des entreprises de réseau de transport (comme Uber et Lyft) et des fournisseurs apparentés (comme les entreprises d'autopartage) dans le réseau de transport de la Ville.

- *Équité et inclusion*

L'équité se définit comme une répartition juste des avantages et des coûts de différents projets et investissements, et l'inclusion comme la reconnaissance et la valorisation de la différence. En travaillant à atteindre ces deux objectifs, on enrichit la planification sociale, la prise de décisions et la qualité de vie de

chacun. Le nouveau PDT présentera des stratégies cohérentes avec ces valeurs, en prenant acte du risque d'exclusion pesant sur certains groupes et en y proposant des réponses. Le Guide de l'optique d'équité et d'inclusion de la Ville propose des pistes de solution aux difficultés que peuvent affronter certains groupes comme les Autochtones, les francophones, les personnes LGBTQ (lesbiennes, gaies, bisexuelles, transgenres et queers), les immigrants, les personnes âgées, les personnes vivant dans la pauvreté, les personnes handicapées, les personnes racisées, les résidents ruraux, les femmes et les jeunes. Les stratégies prévoient entre autres de tenir compte de l'équité en passant par exemple par l'engagement du public, l'équité territoriale, l'aménagement des réseaux de transport en commun et de transport actif, le transport abordable, le design universel et la priorisation de projets.

- *Flexibilité*

La mise à jour du PDT devrait aboutir à un plan de mise en œuvre suffisamment flexible pour être adaptable aux changements et aux occasions actuellement imprévisibles, surtout ceux d'un futur éloigné où l'incertitude est la plus importante. Cette marge de manœuvre permettrait à la Ville de saisir les occasions qui s'offrent à elle et de s'adapter aux circonstances imprévues. L'objectif sera d'atteindre un juste équilibre entre précision et souplesse.

- *Émissions de gaz à effet de serre*

Comme le soulignait l'information distribuée en 2018 au Comité de l'environnement et de la protection climatique sous le titre « Inventaires des émissions de gaz à effet de serre de 2012 et 2016 » (ACS2018-PIE-EDP-0051), environ 44 % des émissions de GES d'Ottawa proviennent du secteur des transports (selon les données de 2016). Dans le cadre du Plan de gestion de la qualité de l'air et des changements climatiques approuvé par le Conseil, la Ville a établi une cible de réduction de 80 % de ses émissions d'ici 2050 par rapport à son niveau de 2012. Le PDT devra respecter cet objectif, et les décisions qu'on y trouvera en matière d'utilisation du sol et de transport contribueront à sa réalisation.

## **Consultations**

La mise à jour du PDT s'appuiera sur des consultations menées à certaines étapes charnières auprès du Bureau du maire et des présidences du Comité des transports, du Comité de l'urbanisme, du Comité de l'agriculture et des affaires rurales et de la Commission du transport en commun.

Les groupes suivants seront également invités à participer :

- Certains comités consultatifs de la Ville, comme le Comité consultatif sur l'accessibilité et le Comité consultatif sur la gérance environnementale.
- *La collectivité* : Des représentants de groupes communautaires, groupes de défense des droits et groupes d'intérêts, dont les groupes travaillant sur des questions d'accessibilité ou d'équité, auprès des jeunes ou auprès des aînés.
- *Le secteur privé* : Des représentants de certaines industries, comme la Greater Ottawa Home Builders' Association, la Building Owners and Managers Association, les secteurs du camionnage et du taxi, des zones d'amélioration commerciale et des chambres de commerce.
- *Des organismes* : Des représentants d'organismes comme la Commission de la capitale nationale, Services publics et Approvisionnement Canada, l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa, des universités, des collèges, la Société de transport de l'Outaouais, la Ville de Gatineau et le ministère des Transports de l'Ontario.

Des activités portes ouvertes et des consultations en ligne permettront également au grand public de s'exprimer sur le PDT.

## **Grandes étapes et calendrier**

Le calendrier de mise à jour du PDT prévoit les principales étapes provisoires suivantes :



<b>Étape</b>	<b>Description</b>
Juin 2019	Approbation par le Comité des transports et le Conseil de l'énoncé des travaux pour la mise à jour du PDT.
T4 2019	Consultations publiques – Conditions actuelles; vision et principes directeurs.
T1 2020	Consultations publiques – Vélos et déplacements piétonniers : les politiques, les critères de priorisation et les réseaux.
T2 2020	Achèvement de la partie A : Coordination du PDT et du PO.
T3 2020	Début de l'enquête O-D.
T1 2021	Consultations publiques – Routes et transport en commun : les politiques et les critères de priorisation.
T2 2021	Début de la mise à jour du modèle TRANS, prévisions, aménagement du réseau de 2046, analyse d'abordabilité.
T3 2021	Consultations publiques – Résultats de l'enquête O-D; routes et transport en commun : les réseaux.
Avril 2022	Achèvement de la partie B : Mise à jour complète du PDT et approbation par le Comité des transports et le Conseil.

## **RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES**

Les mises à jour du PDT, du PCP et du PCO s'appliquent à l'échelle de la ville et auront des répercussions sur les résidents et les entreprises des secteurs ruraux. Elles auront par exemple des effets sur les liens piétonniers avec les villages, les sentiers polyvalents des secteurs ruraux, la création d'espaces de parc-o-bus en lisière des secteurs urbains, et les projets de routes en région rurale.

## **CONSULTATIONS**

Le présent rapport n'a fait l'objet d'aucune consultation publique, son but étant justement de lancer une consultation exhaustive auprès d'intervenants internes et

externes et du grand public à l'automne 2019.

La mise à jour du PDT sera conforme au processus d'évaluation environnementale municipale de portée générale pour les plans directeurs, qui exige notamment d'informer et de consulter le public et les autres parties concernées pendant tout le processus de planification. On prévoit entre autres un programme de consultation publique, des assemblées publiques, des réunions avec les intervenants, la consultation directe des intervenants et des consultations en ligne.

### **COMMENTAIRES DES CONSEILLERS DE QUARTIER**

Ne s'applique pas – Le présent rapport concerne l'ensemble de la Ville.

### **COMMENTAIRES DES COMITÉS CONSULTATIFS**

Le Comité consultatif sur l'accessibilité et le Comité consultatif sur la gérance environnementale seront consultés à l'occasion du processus de révision du plan directeur.

### **RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES**

Aucune entrave d'ordre juridique n'est associée à la mise en œuvre des recommandations du présent rapport.

### **RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES RISQUES**

Aucune répercussion sur le plan de la gestion des risques n'est associée au présent rapport.

### **RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES ACTIFS**

Les recommandations du rapport respectent les objectifs du Programme de gestion intégrale des actifs (GIA) de la Ville.

La GIA est une approche qui reconnaît et appuie le fait que la mise à jour du PDT est une initiative de planification pluriannuelle approfondie qui aura lieu en parallèle avec la révision du Plan officiel (PO), pour orienter la vision de la croissance d'Ottawa et définir les besoins du réseau de transport, pour tous les modes de transport. Cette démarche permettra de prendre des décisions rapidement afin de réduire les coûts du cycle de vie et de garantir l'abordabilité à long terme des actifs. Pour respecter son obligation de

fournir des services de qualité à la population, la Ville doit veiller à ce que les actifs nécessaires à la prestation de ces services soient gérés d'une façon qui tient compte à la fois des niveaux de service, des risques et des coûts.

### **RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES**

Les fonds pour la mise à jour du PDT proviennent des autorisations budgétaires d'immobilisations existantes des comptes 908751 (Plan directeur des transports de 2018), 909460 (Plan directeur des transports de 2019), 908552 (Enquête Origine-Destination de 2019 – Transport en commun) et 906542 (enquête Origine-Destination de 2019 – Routes).

### **RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ**

L'accessibilité représente une considération importante pour les mises à jour du PDT, du PCP et du PCO. Les consultations menées pour ce projet seront accessibles, et les projets de planification et de construction qui découleront des différents plans seront conformes aux exigences en matière d'accessibilité.

### **RÉPERCUSSIONS SUR L'ENVIRONNEMENT**

Aucune répercussion sur l'environnement n'est associée au présent rapport.

### **RÉPERCUSSIONS TECHNOLOGIQUES**

Aucune répercussion technologique n'est associée au présent rapport.

### **PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL**

Les priorités pour le mandat du Conseil 2018-2022 n'ont pas encore été approuvées par le Conseil.

### **DOCUMENT À L'APPUI**

Document 1 PDT, PCP et PCO 2013 : Vision des transports

### **SUITE À DONNER**

Après avoir reçu l'approbation du Conseil, la Direction générale des transports lancera le processus de révision et de mise à jour du PDT, du PCP et du PCO tel qu'elles sont présentées dans le présent rapport.

**Document 1 – PDT, PCP et PCO 2013 : Vision des transports**

Plan directeur des transports 2013 (section 1.4)

En 2031, le système de transport d'Ottawa améliorera notre qualité de vie en renforçant la durabilité sociale, environnementale et économique d'une manière responsable et adaptée.

Voici les éléments qui soutiennent cette vision :

- Réduire la dépendance à l'automobile
- Répondre aux besoins en matière de mobilité
- Intégrer le transport dans les utilisations du sol
- Protéger la santé et la sécurité publiques
- Protéger l'environnement
- Dynamiser l'économie
- Offrir des services rentables
- Mesurer le rendement
- Protéger l'intérêt public
- Assurer un financement adéquat et équitable
- Collaborer avec d'autres administrations
- Prêcher par l'exemple

Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa de 2013 (section 1.2)

- Faire d'Ottawa une ville piétonnière de calibre mondial dotée d'un domaine piétonnier fonctionnel et dynamique qui encourage les gens à marcher toute l'année.

Plan sur le cyclisme d'Ottawa de 2013 (section 1.4)

- Élaborer un réseau municipal d'installations cyclables interreliées, qui seront utilisées par tous les types de cyclistes de tous âges pour combler leurs besoins en transport. Ce réseau sera soutenu par des politiques et des programmes qui permettront à Ottawa de créer l'un des meilleurs réseaux cyclables en Amérique du Nord, tout en maximisant la synergie du transport en commun et du cyclisme. Les installations cyclables seront choisies de manière à compléter les utilisations de sol locales et à combler les besoins de tous les secteurs de la Ville.