

Les structures-cadres de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers pour le Plan des infrastructures.

Introduction

Le Plan des infrastructures du Plan directeur des transports (PDT) fera état des projets et des investissements à réaliser pour répondre aux besoins en déplacements d'Ottawa et atteindre les cibles de parts modales et de réduction des gaz à effet de serre de la Ville. Il comprendra aussi un sous-ensemble de projets abordables dans les plans financiers à long terme de la Ville, ainsi que les délais correspondant à leur mise en œuvre.

La *pièce 1* donne une vue d'ensemble de l'approche adoptée pour mettre au point le Plan des infrastructures du PDT. Elle définit les étapes suivantes.

- **Recensement des besoins.** La Ville fera appel aux données réunies dans le cadre de l'Enquête sur les déplacements origine-destination (OD) de l'automne 2022 pour savoir comment, où et pourquoi les résidents se déplacent aujourd'hui. En se servant de ces données, la Ville mettra à jour son modèle de transport et prévoira la demande de déplacements jusqu'en 2046 d'après les projections de population et d'emploi du Plan officiel. Puisque les habitudes des usagers continuent d'évoluer en réaction à la pandémie, on examinera différents scénarios pour tenir compte de l'incertitude, par exemple la hausse ou la baisse du nombre de télétravailleurs. On évaluera les besoins projetés dans les transports en comparant la demande de déplacements projetée avec la capacité existante du réseau, en tenant compte d'objectifs comme l'aménagement des moyens d'accès pour se rendre aux destinations et le recours de plus en plus important aux modes durables pour se déplacer.
- **Recensement et présélection des projets.** L'étape suivante consistera à recenser et à présélectionner les projets candidats pour les inclure dans les réseaux ultimes des infrastructures routières et de transport en commun d'Ottawa. Les réseaux ultimes donnent une vision à long terme des infrastructures de transport de la Ville et comprennent des projets de transport en commun et d'aménagement de routes pour répondre à la demande de déplacements jusqu'en 2046. On reverra les projets du PDT de 2013 pour confirmer s'ils sont nécessaires et on recensera les nouveaux projets pour favoriser la croissance. Les projets candidats pourraient aussi comprendre différentes options pour les mêmes couloirs. Certains projets qui pourraient avoir des incidences énormes (comme le couloir de transport Alta Vista) feront l'objet d'une analyse plus détaillée des solutions de rechange. On recensera aussi les projets de reconfiguration des rues existantes pour en faire des « rues complètes », afin de promouvoir la densification et le basculement modal.

Tous les projets candidats feront l'objet d'une présélection à un niveau global pour en établir la nécessité, la viabilité et pour savoir s'ils cadrent avec les politiques. La présélection tiendra compte :

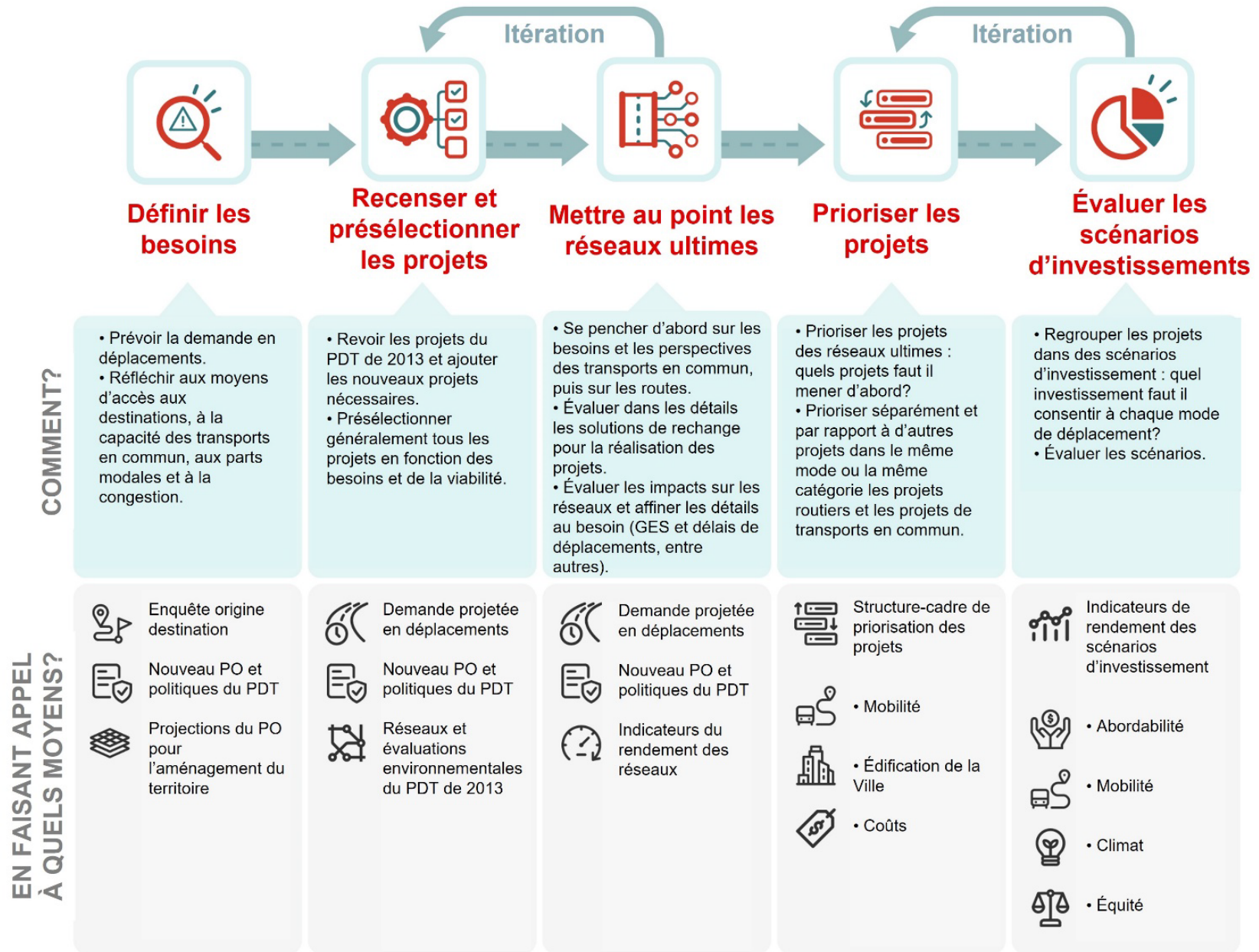
- des projets qui ont des répercussions majeures sur les milieux humides d'importance provinciale;
- des projets qui ont des incidences considérables sur les zones naturelles essentielles et sur les zones de liaison;
- des routes à élargir au-delà de quatre voies à vocation générale en milieu de quadrilatère;
- des projets routiers qui concurrencent directement les transports en commun rapides;
- des projets qui ont des incidences connues du point de vue des catastrophes naturelles (soit les projets à réaliser dans les zones inondables, ou encore dans les secteurs dont les sols sont instables ou qui comportent des risques de glissement de terrain);
- des projets dont les coûts sont très élevés ou qui comportent d'autres difficultés techniques du point de vue de la viabilité.

Certains projets pourraient être sélectionnés à cette étape; d'autres pourraient être remaniés pour s'assurer qu'ils sont viables ou pour en minorer les répercussions environnementales. La Ville se penchera sur des solutions de rechange pour augmenter la capacité routière dans la Ceinture de verdure dans la mesure où il est pratique de le faire; l'aménagement des réseaux visera à répondre à la demande dans les déplacements en faisant appel aux transports en commun et au transport actif; toutefois, on tiendra aussi compte des projets routiers dont la demande résiduelle ne peut pas être satisfaite par les modes durables (dont les projets qui pourraient être attendants à des couloirs du transport en commun rapide).

- **Aménagement des réseaux ultimes.** Dans l'aménagement des réseaux ultimes, on recensera les options de transport en commun permettant de répondre à la demande de déplacements; on tiendra compte des projets qui permettent d'augmenter la capacité des routes dans les cas nécessaires afin d'assurer l'appoint du réseau ultime de transport en commun et de répondre à la demande résiduelle de déplacements qui ne peut pas être satisfaite par les modes durables. Il faudra aussi mener des projets routiers pour donner accès aux nouveaux projets d'aménagement. Les réseaux ultimes de transport en commun et d'infrastructures routières seront revus et affinés d'après des indicateurs de rendement des réseaux comme l'accessibilité des destinations, les délais de déplacement et les émissions de gaz à effet de serre. Le recensement des projets et l'aménagement des réseaux ultimes se dérouleront dans le cadre d'un processus itératif.
- **Priorisation des projets dans les réseaux ultimes.** Les projets de transport en commun et d'aménagement de routes des réseaux ultimes seront priorisés en faisant appel à des structures-cadres qui tiennent compte des besoins en mobilité, de l'édification de la Ville et les coûts. Les structures-cadres serviront à comparer les projets du même type, soit à prioriser les nouvelles routes et les projets d'élargissement des routes les uns par rapport aux autres, de même qu'à prioriser les projets de transport en commun en les comparant. Le processus de priorisation permettra de déterminer les projets d'aménagement de routes et les projets de transport en commun qu'il faudra réaliser d'abord. Nous présentons dans les sections suivantes de ce document les structures-cadres proposées pour la priorisation des projets de transport en commun et des projets routiers.
- **Évaluation des scénarios d'investissement.** Hormis la priorisation des projets, la Ville se penchera sur les moyens de répartition du financement parmi les différents modes et types de projets. L'équipe du PDT s'attend de mettre au point deux ou trois scénarios d'investissement mettant en lumière différents niveaux de financement pour les divers types de projets, dont les nouvelles routes et les projets d'élargissement des routes, ainsi que les travaux de modification de la chaussée existante, les projets de transport en commun rapide et les projets prioritaires de

transport en commun, ainsi que le transport actif. On évaluera les différents scénarios d'investissement d'après leur capacité à réaliser les objectifs de la Ville, en tenant compte des indicateurs de rendement liés à la mobilité, aux dérèglements climatiques, à l'équité et à l'abordabilité. Le scénario d'investissement approuvé par le Conseil déterminera l'enveloppe de financement de chaque type de projet (soit l'importance du financement consacré aux transports en commun et au transport actif, entre autres). On appliquera ensuite cette enveloppe de financement à la liste priorisée des projets pour établir les délais prévus dans la mise en œuvre.

Pièce 1 : L'approche adoptée dans l'élaboration du Plan des infrastructures du PDT



Les structures-cadres de priorisation des projets de transports en commun et d'aménagement de routes

On priorisera les projets de transports en commun et les projets routiers du Réseau ultime pour déterminer les projets routiers et les projets de transports en commun qui seront réalisés d'abord. La priorisation se déroulera en faisant appel aux structures-cadres proposées pour la priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers exposées ci-après. Ces structures-cadres comprennent des critères de priorisation, des sous-critères, des indicateurs et des barèmes de notation. On devrait attribuer à chaque projet une note totale pour permettre de le comparer à d'autres projets appartenant à la même catégorie.

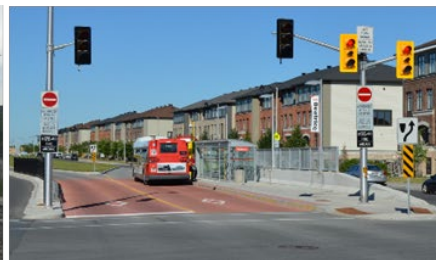
Les structures-cadres de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers ont été mises au point en s'inspirant des objectifs du Plan officiel, des politiques du PDT et des structures-cadres du PDT de 2013. On les passera en revue et on les affinera d'après les résultats de la consultation publique qui s'est déroulée du 1^{er} juin au 2 juillet 2022; un rapport de synthèse distinct fait état des résultats de cette consultation publique.

La structure-cadre de priorisation des projets de transports en commun

Les catégories de projets

Les projets de transports en commun qui sont compris dans le Réseau ultime seront regroupés dans différentes catégories pour les besoins de la priorisation. Dans chaque catégorie, les projets ne seront évalués que par rapport à d'autres projets appartenant à la même catégorie afin de tenir compte de la différence importante dans les coûts et de l'incidence de chacun de ces types d'investissements dans les transports en commun. Voici les catégories de projet :

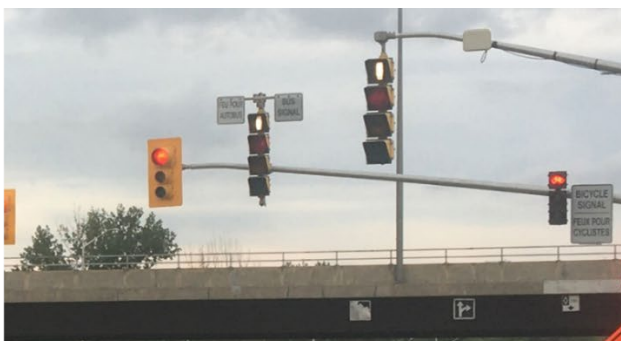
- **Transports en commun rapides** : couloirs de transports en commun dotés d'une emprise parfaitement exclusive et de passages à croisement superposés, par exemple les couloirs du train léger et les voies réservées aux autobus. Cette catégorie comprend aussi les infrastructures de transports en commun, de même que l'emprise semi-exclusive avec séparation physique et les passages à niveau, dont les voies d'autobus du terre-plein.



- **Couloirs prioritaires de transports en commun** : projets prévoyant des voies réservées aux autobus ou d'autres mesures prioritaires dans l'ensemble des couloirs. Outre les voies réservées aux autobus, on pourrait aménager des dispositifs comme des voies d'évitement des files d'attente, la signalisation de la priorité pour les transports en commun, ainsi que les restrictions pour les véhicules à vocation générale, entre autres. Les couloirs prioritaires de transports en commun comprendront aussi les couloirs permettant d'apporter des améliorations tactiques aux transports en commun, que l'on pourra mettre en œuvre assez rapidement et à moindres coûts. On pourra mettre en œuvre les couloirs prioritaires de transports en commun dans le cadre du préaménagement des couloirs de transports en commun rapides afin de promouvoir et d'orienter les habitudes d'achalandage.



- **Dispositifs prioritaires isolés** : projets prioritaires de transports en commun consacrés à certaines intersections ou à certains goulets d'étranglement. Ces dispositifs peuvent comprendre entre autres des voies d'évitement des files d'attente, des feux prioritaires pour les autobus aux intersections, ainsi que des restrictions pour les véhicules à vocation générale.



Même si les projets de transports en commun rapides comme les projets de couloirs prioritaires de transports en commun se déroulent selon un processus de priorisation comparable, en faisant appel aux structures-cadres de l'appendice A, on recensera les dispositifs prioritaires isolés et on les priorisera distinctement en fonction des indicateurs de services d'OC Transpo (par exemple l'achalandage et les décalages temporels existants).

Notation des projets

La structure-cadre proposée pour la priorisation des projets de transports en commun prévoit des critères et des indicateurs inspirés des objectifs du Plan officiel, des politiques du PDT, des structures-cadres du PDT de 2013 ainsi que des résultats de la consultation publique. La *pièce 2* fait la synthèse de ces critères.

Pièce 2 : Structure-cadre de priorisation des projets de transports en commun



Voici la description de chacun de ces critères et des indicateurs correspondants

- **Croissance de l'achalandage (note sur 35)** : indicateur de la croissance projetée de l'achalandage du couloir jusqu'en 2046. On tiendra compte, entre autres, des nouveaux usagers attirés par les transports en commun en raison des économies réalisées dans les délais de déplacements grâce au projet. Cet indicateur tient aussi compte de la croissance de l'achalandage en raison de la progression de la population et de l'emploi dans différents secteurs de la Ville, sans qu'il y ait de lien direct avec le projet.
- **Amélioration des services (note sur 25)** : indicateur des économies prévues dans les délais de déplacements et des améliorations de la fiabilité grâce au projet, en priorisant l'achalandage existant. Les projets qui améliorent considérablement le service dans les couloirs très achalandés aujourd'hui seront les mieux notés.
- **Incidences sur l'édification de la Ville (note sur 20)** : contribution du projet dans la réalisation des objectifs de la Ville exposés dans le nouveau Plan officiel et dans le Plan directeur des transports.
 - **Équité** : les projets destinés à servir les résidents des quartiers prioritaires pour l'équité du PDT seront mieux notés.
 - **Réseaux naturels** : les projets réalisés dans les zones environnementales essentielles comme les milieux humides, la ceinture de verdure et les infrastructures naturelles urbaines seront moins bien notés. Les projets qui reconvertissent l'espace des routes existantes ou des couloirs de transport existants seront les mieux notés.
 - **Grandes destinations et développement économique** : les projets permettant de se rendre à pied dans les grandes destinations (secteurs spéciaux du Plan officiel, secteurs économiques spéciaux, secteurs prioritaires de conception, et enfin, institutions et infrastructures à grande échelle) seront mieux notés.
- **Coûts (note sur 20)** : Total des coûts estimatifs du cycle de la durée utile des projets, en tenant compte des dépenses en immobilisations et des frais d'exploitation et d'entretien.

Le lecteur trouvera dans l'appendice A les barèmes de notation pour chacun de ces critères et indicateurs. Un rapport de synthèse distinct de la consultation fait état des résultats de la consultation publique, ainsi que des changements apportés à la structure-cadre et aux transports en commun pour donner suite aux commentaires du public et des intervenants.

Application de la structure-cadre des projets de transports en commun pour déterminer les délais de la mise en œuvre

Les projets de transports en commun seront regroupés selon les phases de leur mise en œuvre (à court, à moyen et à long termes) d'après leur note technique. L'échelonnement par phase pourra être affiné en tenant compte de facteurs externes comme la coordination avec d'autres projets (par exemple la réfection de routes), le calendrier des travaux d'aménagement, les considérations réseautiques et la préparation des travaux de construction. Le Plan des infrastructures établira aussi les mécanismes permettant de surveiller et de reprioriser les investissements selon l'évolution des modèles d'aménagement du territoire et de mobilité.

Les structures-cadres pour la priorisation des projets routiers

Catégories de projets

Les projets qui font partie du Réseau ultime seront regroupés dans différentes catégories pour permettre de les prioriser. Dans chaque catégorie, les projets ne seront évalués que par rapport à d'autres projets appartenant à la même catégorie afin de tenir compte de la différence importante dans les coûts et de l'incidence de chacun de ces types d'investissements dans l'aménagement des routes. Voici les catégories de projets :

- **Les nouvelles routes et l'élargissement des routes** : projets de construction de nouvelles routes ou aménagement de voies de circulation dans les routes existantes, afin d'améliorer l'accès automobile ou d'augmenter la capacité de circulation automobile.
- **Les modifications apportées aux routes existantes selon le principe des rues complètes** : projets de configuration des rues existantes afin de favoriser les modes de transport durables, dans le cadre de la densification et du basculement modal. Il s'agit aussi des projets destinés à moderniser les artères et les routes collectrices en ajoutant une coupe transversale rurale à la coupe transversale urbaine et en aménageant des trottoirs et des infrastructures cyclables.

On se penchera sur des mesures isolées comme les modifications à apporter aux intersections avant de réaliser des projets routiers à plus grande échelle. On priorisera et mettra en œuvre des mesures isolées dans le cadre d'autres programmes comme le Programme de modification du réseau, qui est distinct du PDT; on se penchera sur les besoins en financement de tous les types de projets routiers dans le Plan financier à long terme. On pourra aussi tenir compte d'autres types de projets routiers dans le Plan des infrastructures du PDT; par exemple, on pourra recenser les projets en fonction des risques d'inondation ou pour tenir compte des questions de sécurité, par exemple dans les passages à niveau.

Notation des projets : Nouvelles routes et élargissement des routes

La structure-cadre proposée pour la priorisation des nouvelles routes et des projets d'élargissement des routes comprend des critères et des indicateurs inspirés des objectifs du Plan officiel, des politiques du PDT, des structures-cadres du PDT de 2013 et des résultats de la consultation publique. La pièce 3 fait la synthèse des critères.

Pièce 3 : Structure-cadre pour la priorisation des projets de nouvelles routes et d'élargissement des routes



Voici la description de chacun de ces critères et des indicateurs correspondants

- **Besoins en mobilité (note sur 55)** : indicateur du potentiel du projet dans la réalisation des objectifs du réseau de transport d'Ottawa et dans la satisfaction des besoins en mobilité actuels et projetés.

- **Moyens d'accès aux nouveaux projets d'aménagement** : rôle du projet dans la réalisation du réseau de transport dans les secteurs nouveaux ou en expansion. Les projets qui améliorent les conditions d'accès seront mieux notés que les projets à réaliser dans les secteurs qui sont déjà suffisamment bien reliés au réseau de transport.
- **Décongestion** : potentiel du projet dans la décongestion des secteurs dans lesquels la demande de déplacements des véhicules est supérieure à la capacité des routes. Les projets qui réduisent la congestion pourraient aussi diminuer la circulation de transit dans les collectivités voisines. Les projets qui portent sur les problèmes existants de congestion seront mieux notés que les projets qui portent sur la congestion déclenchée par les aménagements projetés.
- **Incidences sur l'édification de la Ville (note sur 25)** : contribution du projet dans la réalisation des objectifs de la Ville exposés dans le nouveau Plan officiel et dans le Plan directeur des transports.
 - **Potentiel de demande induite et d'émissions de GES** : les projets qui encouragent les résidents à faire des déplacements en voiture plus nombreux ou plus longs seront moins bien notés.
 - **Incidences sur les systèmes naturels** : les projets réalisés dans les zones environnementales essentielles comme les milieux humides, la ceinture de verdure et les infrastructures naturelles urbaines seront moins bien notés.
 - **Effet sur les quartiers prioritaires** : les projets qui font rejaillir des bienfaits sur les quartiers prioritaires et qui ont des incidences négatives minimales seront mieux notés.
 - **Soutien dans l'aménagement de l'espace et rues saines** : les projets qui permettent directement d'améliorer la piétonnabilité et de promouvoir les rues saines seront mieux notés, surtout dans les zones essentielles comme les secteurs prioritaires de conception, les carrefours et les quartiers en évolution au sens défini dans le Plan officiel.
 - **Promotion des transports en commun** : les projets intégrés dans les infrastructures des transports en commun seront mieux notés.
 - **Transport des marchandises et développement économique** : les projets à réaliser dans les couloirs qui constituent d'importants circuits de transport de marchandise et qui donnent accès aux grandes destinations du Plan officiel seront mieux notés.
- **Coûts (note sur 20)** : Total des coûts estimatifs du cycle de la durée utile des projets, en tenant compte des dépenses en immobilisations et des frais d'exploitation et d'entretien.

Le lecteur trouvera dans l'appendice B les barèmes de notation pour chacun de ces critères et indicateurs. Un rapport de synthèse distinct de la consultation fait état des résultats de la consultation publique, ainsi que des changements apportés à la structure-cadre et aux transports en commun pour donner suite aux commentaires du public et des intervenants.

Recensement et priorisation des projets de modifications à apporter aux routes existantes selon le principe des rues complètes

À l'heure où Ottawa continue de se développer et de se densifier, le réseau de transport devra permettre de transporter plus de personnes et de biens en faisant appel à l'espace disponible aujourd'hui. Surtout dans les zones bâties, la Ville devra tenir compte de ce développement en faisant appel à des modes de déplacement plus économes d'espace, dont les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun, afin de maximiser la capacité du réseau. L'expérience pratique nous apprend qu'il est financièrement et spatialement inviable, selon l'envergure nécessaire, de continuer d'augmenter la

capacité automobile à vocation générale pour tenir compte de la demande de déplacements en période de pointe. Il est donc essentiel, pour assurer la densification, de reconfigurer les rues afin de promouvoir les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun.

Dans le cadre du Plan des infrastructures du PDT, la Ville recensera, dans les collectivités existantes, les projets de modification selon le principe des rues complètes qui favorisent la densification et le basculement modal. Certains projets pourraient permettre de rehausser les rues grâce au drainage des fossés et à des accotements asphaltés, alors que certaines sections transversales pourraient être dotées d'égouts pluviaux, de trottoirs et d'infrastructures cyclables. D'autres projets pourraient consister à reconstruire la surface des routes pour planter des arbres et aménager les infrastructures du transport actif, à réaffecter les voies automobiles à d'autres modes de transport et à reconfigurer les voies de circulation afin de réduire la vitesse des véhicules. On s'attend à prioriser les couloirs des rues principales et les secteurs prioritaires de conception pour les modifications à apporter selon le principe des rues complètes. Les projets seront recensés et priorisés d'après les critères suivants :

- **Besoins en mobilité** : Tenir compte du potentiel du projet dans la réalisation des objectifs du réseau de transport d'Ottawa et dans la satisfaction des besoins en mobilité actuels et projetés. Les indicateurs feront état :
 - de l'importance des améliorations apportées aux rues complètes et saines, en tenant compte des conditions de base, de la portée proposée des projets et de leur contribution à la connectivité des réseaux;
 - du nombre d'utilisateurs qui profiteraient des projets, d'après le contexte de l'aménagement et du transport des environs, en tenant compte du potentiel de densification.
- **Incidences sur l'édification de la Ville** : Contribution du projet dans la réalisation des objectifs de la Ville exposés dans le Plan officiel et dans le Plan directeur des transports
 - Considérations relatives à l'équité et retombées pour les quartiers prioritaires
 - Liaisons avec les destinations et les commodités, dont les transports en commun
 - Promotion de l'aménagement de l'espace, de la densification et du développement économique
- **Coûts** : Total des coûts estimatifs du cycle de la durée utile des projets, en tenant compte des dépenses en immobilisations et des frais d'exploitation et d'entretien

Nous continuerons d'affiner ces critères après avoir défini un ensemble de projets candidats. Dans le recensement et la priorisation des projets, il sera tenu compte des secteurs dans lesquels des modèles de couloir selon le principe des rues complètes ont déjà été élaborés et affinés grâce à la consultation du public. L'échelonnement et la priorisation seront aussi déterminés par les possibilités de coordination avec d'autres travaux planifiés, afin d'en maximiser la rentabilité.

L'échelonnement de la mise en œuvre des projets d'aménagement de routes

Les projets d'aménagement de routes seront regroupés selon les phases de leur mise en œuvre (à court, à moyen et à long termes) d'après leur note technique. Cet échelonnement pourra être affiné en tenant compte de facteurs externes comme le calendrier des travaux d'aménagement foncier à proximité, les considérations et les dépendances réseautiques et la préparation des travaux de construction. En particulier, les projets qui sont essentiels pour promouvoir les nouveaux travaux d'aménagement (soit les projets auxquels on attribuera la note maximum pour l'« accès au projet d'aménagement ») pourront être considérés pour une phase plus hâtive de la mise en œuvre. Le Plan des infrastructures établira aussi des

mécanismes pour surveiller et reprioriser les investissements selon l'évolution des modèles de l'aménagement du territoire et de la mobilité. Il faudra entre autres revoir le calendrier des travaux d'aménagement pour tenir compte des plans d'aménagement nouvellement approuvés.

Les prochaines étapes

La prochaine étape dans le déroulement de la mise à jour du PDT consiste à élaborer le Plan des infrastructures (partie 2 du PDT). Dans le cadre de ces travaux, les résultats de l'Enquête origine-destination serviront, avec d'autres éléments d'information, à évaluer les besoins projetés en déplacements, à recenser et à présélectionner les projets de transports en commun et d'aménagement de routes, à mettre en œuvre les réseaux de transport de la Ville, à prioriser les projets et à mettre au point des scénarios d'investissement dans les réseaux en tenant compte de l'abordabilité, ainsi que des objectifs de la Ville dans le basculement des parts modales et de ses cibles dans la lutte contre les dérèglements climatiques (pièce 1). La priorisation des projets s'inspirera des structures-cadres décrites dans ce document.

La partie 2 du PDT donnera lieu à une vaste consultation publique. La Ville publiera l'information sur les habitudes dans les déplacements, de même que sur les besoins et les perspectives des réseaux de transport. Elle réunira aussi les commentaires sur les thèmes importants comme les projets proposés dans l'aménagement des routes et dans les transports en commun et les principes de la répartition du financement parmi les différentes priorités d'investissement. Dans le cadre de la partie 2 du PDT, la Ville tâchera d'être transparente dans l'approche et la méthodologie adoptées et dans les compromis à consentir afin de s'assurer que le Plan des infrastructures du PDT fait état des valeurs des résidents d'Ottawa et permet de réaliser les objectifs approuvés par le Conseil municipal.

Appendice A : Barèmes de notation des projets de transports en commun

Croissance de l'achalandage – 35 points	
Croissance de l'achalandage dans le couloir – maximum de 35 points	
Indicateur	Nombre d'usagers supplémentaires qui devraient faire appel au couloir de transports en commun en 2046 par rapport à aujourd'hui (d'après les projections du modèle de la demande régionale de déplacements ¹ ; cet indicateur capte les nouveaux usagers dans le cadre de la croissance de la population et de l'accroissement de l'achalandage en raison de l'amélioration du service).
Notation	Les projets qui attirent plus d'usagers seront mieux notés. ²

Amélioration des services – 25 points	
Amélioration des services pour la clientèle existante – maximum de 25 points	
Indicateur	Nombre d'heures-personnes attendu en économies dans les délais de déplacements et améliorations de la fiabilité (d'après les indicateurs du service dans le couloir, les caractéristiques du projet et l'achalandage existant)
Notation	Les projets qui permettent d'apporter aux services un plus grand nombre d'améliorations seront mieux notés.

Édification de la Ville – 20 points	
Équité – maximum de 7,5 points	
Indicateur	Nombre d'usagers qui font appel au projet et qui habitent dans un quartier prioritaire ou dans une zone d'achalandage du PDT (d'après les projections du modèle de la demande régionale de déplacements)
Notation	Les projets servant un plus grand nombre d'usagers habitant dans les quartiers prioritaires pour l'équité du PDT seront mieux notés.

¹ Le modèle de la demande régionale de déplacements de la Ville permet de projeter la croissance de l'achalandage en tenant compte des projections de population et d'emploi pour différents secteurs de la Ville, des délais de déplacements prévus pour chaque mode de déplacement en réalisant le projet et sans le réaliser, ainsi que de la capacité supplémentaire offerte grâce au projet.

² Plusieurs indicateurs consistent à comparer les avantages ou les coûts des projets d'après des résultats chiffrés (dont le nombre d'usagers attirés, le nombre d'heures-personnes de gains de temps de déplacement et les coûts). Pour ces indicateurs, les plages chiffrées et les notes correspondantes en points seront élaborées lorsqu'on connaîtra ces valeurs. On calculera généralement les points d'après les projets qui donnent les meilleurs résultats chiffrés; les projets qui dégagent les meilleurs résultats ont droit à la note maximum, et toutes les autres notes sont redressées proportionnellement.

Édification de la Ville (suite) – 20 points

Réseaux naturels – maximum de 5 points

5	Incidence négative minimale sur les systèmes naturels
4	Le projet permet de convertir un espace vert ou un pré.
3	Le projet est réalisé dans une zone boisée ou arborisée.
2	Le projet est réalisé dans un rayon de 30 mètres (dans la zone urbaine) ou de 120 mètres (dans la zone rurale) d'une infrastructure du patrimoine naturel cartographiée.
1	Le projet est réalisé dans une zone inondable, dans un rayon de 30 mètres d'un cours d'eau, d'un milieu humide ou d'une infrastructure naturelle urbaine ou dans un rayon de 120 mètres d'une zone de liaison du patrimoine naturel.
0	Le projet est réalisé dans un rayon de 120 mètres d'une zone essentielle du patrimoine naturel ou d'un milieu humide d'importance provinciale.

Grandes destinations et développement économique – maximum de 7,5 points

Indicateur	Nombre de grandes destinations donnant accès au couloir à pied
Notation	<p>Calculer les notes de chaque projet d'après les grandes destinations suivantes, définies dans le Plan officiel :</p> <ul style="list-style-type: none"> • secteurs spéciaux et secteurs économiques spéciaux : +20; • institutions et infrastructures à grande échelle (hôpitaux, grands établissements de soins de santé, universités, collèges communautaires, grands employeurs, campus d'emploi du gouvernement fédéral et grandes infrastructures sportives, récréatives et culturelles) : +10; • secteurs prioritaires de conception (secteurs d'importance nationale, régionale ou locale, dont les rues commerciales des quartiers) : +5 par kilomètre. <p>Les projets les mieux cotés seront les mieux notés.</p>

Coûts – 20 points

Total des coûts du cycle de la durée utile – maximum de 20 points

Indicateur	Total des coûts estimatifs du cycle de la durée utile du projet en dollars d'aujourd'hui (en tenant compte des dépenses en immobilisations ainsi que des frais d'exploitation et d'entretien)
Notation	Les projets dont les coûts du cycle de la durée utile seront moindres seront mieux notés.

Appendice B : Barèmes de notation des projets d'aménagement de routes (nouvelles routes et élargissement des routes)

Besoins en mobilité – 55 points			
Moyens d'accès aux projets d'aménagement – maximum de 33 points			
Délais d'aménagement ^{3,4}	Importance des améliorations apportées aux conditions d'accès		
	Offre de nouveaux terrains aménageables dans la collectivité	Amélioration considérable de l'accès à la collectivité	Amélioration minime
Plan secondaire ou plan de lotissement approuvé faisant rejaillir des bienfaits sur la collectivité : réalisé à >50 %	33	22	0
Plan secondaire ou plan de lotissement approuvé faisant rejaillir des bienfaits sur la collectivité : réalisé à <50 %	22	11	0
Aucun plan approuvé	11	6	0
Décongestion – maximum de 22 points			
Niveau de congestion ⁵	Importance de la réduction des retards		
	Réduction considérable des retards	Réduction modérée des retards	Réduction minime des retards
Congestion sévère aujourd'hui	22	18	0
Grande congestion aujourd'hui	18	14	0
Congestion modérée aujourd'hui et congestion sévère ou forte demain	14	10	0
Faible congestion aujourd'hui et congestion modérée ou forte demain	8	6	0
Faible congestion aujourd'hui et faible congestion demain	0	0	0

³ Le plan secondaire ou le plan de lotissement approuvé doit porter sur une part substantielle du secteur de croissance auquel le projet apporte des avantages.

⁴ Le Plan des infrastructures prévoira les mécanismes permettant de surveiller et de reprioriser les investissements selon l'évolution des modèles d'aménagement du territoire et au transport, ce qui consiste à revoir les délais d'aménagement en fonction des plans d'aménagement nouvellement approuvés.

⁵ Mesuré d'après le volume d'achalandage par rapport à la capacité routière disponible (ratio V/C).

Édification de la Ville – 25 points

Potentiel de demande induite et d'émissions de GES – maximum de 4 points

4	Le projet permet un routage plus direct des déplacements, en réduisant la longueur des déplacements (et les émissions de GES); faible potentiel de demande induite.
2	Potentiel modéré ou élevé de demande induite en raison du basculement modal
0	Potentiel élevé de demande induite en raison du basculement modal et hausse de la demande des résidents qui décident d'habiter à l'extérieur d'Ottawa

Promotion des transports en commun – maximum de 5 points

5	Le projet est intégré dans les dispositifs de transport en commun rapide ou prioritaire comme les voies réservées aux autobus.
3	Le projet permet d'améliorer les délais de déplacement des autobus dans les circuits de transports en commun importants. ⁶
1	Le projet permet d'améliorer les délais de déplacements pour les autobus dans les couloirs de transports en commun.
0	Le projet n'apporte pas d'avantages dans les transports en commun.

Effet sur les quartiers prioritaires pour l'équité – maximum de 4 points

4	Le projet fait rejaillir des bienfaits sur les quartiers prioritaires en réduisant l'achalandage des camions ou la circulation de transit ou en améliorant les routes selon le principe des rues complètes.
2	Aucune incidence sur les quartiers prioritaires
0	Le projet a une incidence négative sur les quartiers prioritaires (qualité de l'air, bruit, incidences sur la propriété, effet d'obstacle et disparition des espaces verts dans les quartiers, entre autres).

Réseaux naturels – maximum de 4 points

4	Incidence négative minime sur les systèmes naturels
3	Le projet permet de convertir un espace vert, un pré ou une zone boisée ou arborisée.
2	Projet réalisé dans un rayon de 30 mètres (dans la zone urbaine) ou de 120 mètres (dans la zone rurale) d'une infrastructure du patrimoine naturel cartographiée.
1	Le projet est réalisé dans une zone inondable, dans un rayon de 30 mètres d'un cours d'eau, d'un milieu humide ou d'une infrastructure naturelle urbaine ou dans un rayon de 120 mètres d'une zone de liaison du patrimoine naturel.
0	Le projet est réalisé dans un rayon de 120 mètres d'une zone essentielle du patrimoine naturel ou d'un milieu humide d'importance provinciale.

⁶ Les circuits de transport en commun importants seront recensés d'après le nombre prévu d'usagers ou d'autobus qui devraient emprunter ce couloir en 2046.

Édification de la Ville (suite) – 25 points

Soutien dans l'aménagement de l'espace et rues saines – maximum de 4 points

4	Le projet est réalisé dans une zone urbaine destinée à l'activité piétonnière ⁷ et aura une incidence positive sur la piétonnabilité, sur l'aménagement de l'espace et sur la promotion des rues saines.
2	Les aménagements fonciers attenants ne sont pas sensibles à la conception des rues (faible activité piétonnière); incidence minime sur l'aménagement de l'espace et sur la promotion des rues saines.
0	Le projet a une incidence négative sur la piétonnabilité, sur l'aménagement de l'espace et sur la promotion des rues saines (qualité de l'air, bruit, incidences sur la propriété, infrastructures des quartiers, effet d'obstacle et disparition des espaces verts dans les quartiers, entre autres) dans les secteurs destinés à l'activité piétonnière moyenne ou élevée. Il s'agit entre autres des projets qui ont des incidences négatives ou des « incidences en aval » sur les secteurs dans lesquels l'activité piétonnière est moyenne ou considérable, même si les aménagements attenants aux projets mêmes ne sont pas sensibles à la conception des rues.

Transport des marchandises et du développement économique – maximum de 4 points

Indicateur	Importance du projet pour le transport des marchandises ou pour donner accès aux grandes destinations définies dans le Plan officiel
Notation	Calcul des notes en additionnant les points pour chacun des éléments suivants, à concurrence de 4 points : <ul style="list-style-type: none"> • Projet portant sur un circuit important pour le transport des marchandises⁸ : 3 points • Projet portant sur un circuit menant directement à un secteur spécial, à un secteur économique spécial, de même qu'à des institutions et à des infrastructures d'envergure (hôpitaux, grands établissements de soins de santé, universités, collèges communautaires, grands employeurs, campus d'emploi du gouvernement fédéral et grandes infrastructures sportives, récréatives et culturelles) : 1 point chacun

Coûts – 20 points

Total des coûts du cycle de la durée utile – maximum de 20 points

Indicateur	Total des coûts estimatifs du cycle de la durée utile du projet en dollars d'aujourd'hui (en tenant compte des dépenses en immobilisations ainsi que des frais d'exploitation et d'entretien).
Notation	Les projets dont les coûts du cycle de la durée utile sont moindres seront mieux notés.

⁷ Les secteurs destinés à l'activité piétonnière élevée seront établis d'après les désignations du Plan officiel, par exemple les secteurs prioritaires de conception, les couloirs de rues principales et les quartiers en évolution.

⁸ Les circuits importants pour le transport des marchandises seront définis d'après le volume projeté de camions, estimé en faisant appel au modèle de la demande régionale de déplacements.