

# Rapport sur la synthèse de la consultation

---

## Les structures-cadres de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers

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

# Synthèse administrative

Le Plan des infrastructures du Plan directeur des transports (PDT) fera état des projets de transports en commun et des projets routiers à réaliser pour répondre à la demande en déplacements projetée et priorisera ces projets pour la mise en œuvre. Ce rapport fait état des résultats de la consultation publique qui a porté sur la version provisoire des structures-cadres de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers pour le Plan des infrastructures.

La consultation s'est déroulée en ligne sur le site Web « Participons Ottawa » de la Ville entre le 1<sup>er</sup> juin et le 2 juillet 2022. On invitait les répondants à prendre connaissance des critères et des coefficients de pondération de la version provisoire des Structures-cadres pour la priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers et à faire des commentaires dans le sondage. Dans le sondage, on demandait aux répondants d'évaluer l'importance de chaque critère et on leur donnait l'occasion de faire des commentaires. On les invitait aussi à fournir leur code postal. Nous avons réuni 193 réponses dans le sondage sur la structure-cadre des transports en commun et 938 réponses dans le sondage sur la structure-cadre des projets routiers. Dans le sondage sur la structure-cadre des projets routiers, les codes postaux commençant par K2J, soit Barrhaven, ont représenté la plus large part des réponses (78 %).

La version provisoire des critères de priorisation des projets de transport en commun comprend la croissance de l'achalandage, l'amélioration du service, l'édification de la Ville (dont le sous-critère pour l'équité, les réseaux naturels, ainsi que les destinations majeures et le développement économique), et les coûts. La version provisoire des critères de priorisation des projets routiers comprend les besoins en mobilité (dont les sous-critères des moyens d'accès aux projets d'aménagement et la décongestion), l'édification de la Ville (dont les sous-critères de l'équité, des réseaux naturels et du potentiel de demande induite et d'émissions de GES, la promotion des transports en commun et la promotion de l'aménagement de l'espace et des rues saines) et les coûts.

Les répondants étaient généralement favorables à ces critères et à leur pondération; certains ont suggéré de réviser les coefficients de pondération et de penser à d'autres critères. Les répondants ont fait savoir que l'amélioration du service et la décongestion sont respectivement ce qu'il y a de plus important pour les structures-cadres des projets de transports en commun et des projets routiers. Les répondants ont également suggéré d'augmenter la pondération de l'édification de la Ville et de réduire la pondération des coûts par rapport à la version provisoire des structures-cadres.

Les répondants ont aussi fait des commentaires sur l'affectation du financement aux différents types de projets; bien que cette question ne soit pas liée directement aux structures-cadres de la priorisation des projets, elle sera le

point de mire d'une éventuelle consultation sur le PDT. On a exprimé des réactions contrastées sur la nécessité d'ajouter dans les projets la capacité routière, en demandant que les projets de développement de la capacité routière soient généralement consacrés à des secteurs spécifiques qui accusent des problèmes de congestion, dont le chemin Greenbank. De nombreux répondants ont fait savoir qu'il était important de s'affranchir de la voiture et de rendre plus attrayants les transports en commun et le transport actif.

Après avoir revu les suggestions et les commentaires exprimés pendant la consultation publique, l'équipe du PDT a apporté les changements recommandés ci-après aux structures-cadres pour la priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers :

- On a ajouté de l'information dans la version à jour des structures-cadres pour la priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers afin de préciser l'approche adoptée pour la partie 2 du PDT et pour veiller à ce qu'elle concorde avec l'objectif qui consiste à accroître les parts des modes de transport durable.
- Pour les deux structures-cadres, on a réduit de 25 à 20 points la pondération du critère des coûts.
- Pour la structure-cadre des projets de transports en commun, on a augmenté de 5 points la pondération de l'édification de la Ville. Pour la structure-cadre des projets routiers, on a augmenté de 10 points la pondération de l'édification de la Ville.
- Pour la structure-cadre des projets routiers, on a ajouté le nouveau sous-critère du transport des marchandises et du développement économique.
- Pour la structure-cadre des projets routiers, on a ajouté des points au sous-critère de la décongestion dans de nombreuses catégories et on a réduit la note maximum pour les moyens d'accès aux nouveaux projets d'aménagement. C'est pourquoi la décongestion représente désormais une plus large part de l'ensemble de la note de la mobilité.
- De légères révisions ont été apportées aux rubriques de notation des moyens d'accès aux projets d'aménagement, de la promotion des transports en commun, de la promotion de l'aménagement de l'espace et des rues saines, ainsi que des réseaux naturels, en s'inspirant des commentaires des résidents et des intervenants.

# Table des matières

---

1	Introduction .....	1
1.1	Le contexte des structures-cadres de priorisation .....	1
1.2	Vue d'ensemble de la consultation .....	3
2	La priorisation des projets de transports en commun .....	5
2.1	Les codes postaux.....	5
2.2	La croissance de l'achalandage .....	5
2.3	L'amélioration du service .....	6
2.4	L'édification de la Ville .....	6
2.5	Les coûts .....	8
2.6	Les critères d'évaluation supplémentaires .....	9
2.7	Les autres commentaires .....	11
2.8	Les résultats dans l'ensemble .....	12
3	La priorisation des projets routiers .....	13
3.1	Les codes postaux.....	13
3.2	Les besoins en mobilité.....	13
3.3	L'édification de la Ville .....	15
3.4	Les coûts .....	18
3.5	Les autres critères d'évaluation .....	18
3.6	Les autres commentaires .....	21
3.7	Les résultats dans l'ensemble .....	22
4	Les modifications que l'on recommande d'apporter aux structures-cadres .....	24
4.1	La synthèse des changements recommandés .....	24
4.2	Analyse complémentaire des modifications recommandées .....	25

# 1 Introduction

Le Plan des infrastructures du Plan directeur des transports (PDT) fera état des projets de transports en commun et des projets routiers à réaliser pour répondre à la demande en déplacements projetée et priorisera ces projets pour la mise en œuvre. Ce rapport fait état des résultats de la consultation publique qui a porté sur la version provisoire des structures-cadres de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers pour le Plan des infrastructures.

## 1.1 Le contexte des structures-cadres de priorisation

La Ville a invité le public à commenter, entre le 1<sup>er</sup> juin et le 2 juillet 2022, l'approche à laquelle on fera appel pour noter les projets de transports en commun et les projets routiers de la partie 2 du Plan des infrastructures du PDT. On priorisera, pour les mettre en œuvre, les projets les mieux notés.

Le Plan des infrastructures fera état des projets de transports en commun et des projets routiers nécessaires pour répondre à la demande projetée en déplacements et à intégrer dans les réseaux ultimes projetés de la Ville; on reverra d'abord les options de transports en commun, puis les options relatives aux projets routiers. On priorisera, pour la mise en œuvre, les projets de transports en commun et les projets routiers du Réseau ultime en faisant appel aux structures-cadres de priorisation; le lecteur trouvera ci-après la synthèse de la version provisoire des structures-cadres de priorisation. On peut consulter la plateforme Participons Ottawa pour prendre connaissance de la version complète des structures-cadres des [projets de transports en commun](#) et des [projets routiers](#) qui ont fait l'objet de la consultation. Les structures-cadres de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers ont été mises au point d'après les objectifs du Plan officiel, les politiques proposées du PDT et les structures-cadres du PDT de 2013.

La structure-cadre de priorisation des projets de transports en commun comprend la croissance de l'achalandage, l'amélioration du service, l'édification de la Ville et les coûts. L'édification de la Ville regroupe les sous-critères représentés dans la pièce 1.1.

**Pièce 1.1 : La version provisoire de la structure-cadre de priorisation des projets de transports en commun**

<b>Critères</b>	<b>Sous-critères</b>
<b>Croissance de l'achalandage</b> (35 points)	<b>Croissance de l'achalandage dans le couloir</b> : Nombre d'utilisateurs supplémentaires qui devraient faire appel au couloir de transports en commun en 2046 par rapport à aujourd'hui
<b>Amélioration du service</b> (25 points)	<b>Amélioration du service pour la clientèle existante</b> : Nombre d'heures-personnes attendu en économies dans les délais de déplacements et améliorations de la fiabilité
<b>Édification de la Ville</b> (15 points)	<b>Équité (5 points)</b> : Nombre d'utilisateurs qui font appel au projet et qui habitent dans un quartier prioritaire ou dans une zone d'achalandage du PDT  <b>Réseaux naturels (5 points)</b> : Incidences des projets sur les réseaux et les infrastructures naturels essentiels  <b>Grandes destinations et développement économique (5 points)</b> : Nombre de grandes destinations donnant accès au couloir à pied
<b>Coûts</b> (25 points)	<b>Coûts</b> : Coûts estimatifs du cycle de la durée utile, en tenant compte des dépenses en immobilisations et des frais d'exploitation et d'entretien

La structure-cadre pour la priorisation des projets routiers comprend les besoins en mobilité, l'édification de la Ville et les coûts. Les besoins en mobilité et l'édification de la Ville comprennent à leur tour des sous-critères, représentés dans la pièce 1.2.

**Pièce 1.2 : La version provisoire de la structure-cadre pour la priorisation des projets routiers (nouvelles routes et élargissement des routes)**

<b>Critères</b>	<b>Sous-critères</b>
<b>Besoins en matière de mobilité</b> (55 points)	<b>Moyens d'accès aux projets d'aménagement (35 points)</b> : Rôle du projet dans l'ouverture des terrains à aménager ou dans l'amélioration de l'accès aux secteurs nouveaux ou en expansion  <b>Décongestion (20 points)</b> : Potentiel du projet dans la décongestion des secteurs très congestionnés
<b>Édification de la Ville</b> (20 points)	<b>Potentiel de demande induite et d'émissions de GES (4 points)</b> : Impact prévu en ce qui a trait à la demande induite et aux émissions de GES

	<p><b>Promotion des transports en commun (4 points)</b> : Intégration du projet dans les infrastructures de transport en commun ou concours apporté au temps gagné en se déplaçant dans les transports en commun</p> <p><b>Équité (4 points)</b> : Incidences positives ou négatives sur les quartiers prioritaires pour les quartiers du PDT</p> <p><b>Réseaux naturels (4 points)</b> : Impact du projet sur les réseaux et les infrastructures naturels essentiels</p> <p><b>Promotion de l'aménagement de l'espace et des rues saines (4 points)</b> : Incidence du projet sur la piétonnabilité, sur l'aménagement de l'espace et sur la promotion des rues saines</p>
<b>Coûts</b> (25 points)	<b>Coûts</b> : Coûts estimatifs du cycle de la durée utile, dont les dépenses en immobilisations et les frais d'exploitation et d'entretien

Ce document fait la synthèse des résultats, des thèmes récurrents et des suggestions exprimées par les répondants dans les sondages de consultation auxquels ils ont participé pour les structures-cadres de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers. Il décrit aussi les changements que l'on propose d'apporter à ces structures-cadres lorsque la Ville aura tenu compte des résultats de la consultation.

## 1.2 Vue d'ensemble de la consultation

La consultation s'est déroulée en ligne, sur le site Web « Participons Ottawa » de la Ville entre le 1<sup>er</sup> juin et le 2 juillet 2022. On invitait les répondants à prendre connaissance des structures-cadres pour la priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers et à faire dans un sondage des commentaires sur chaque structure-cadre. Dans le sondage, on demandait aux répondants d'indiquer leur code postal, de noter l'importance de chaque critère, d'indiquer s'il manquait des critères et de faire d'autres commentaires.

Nous avons reçu les réponses de 193 personnes dans le sondage sur la structure-cadre des transports en commun; 938 personnes ont répondu au sondage sur la structure-cadre des projets routiers.

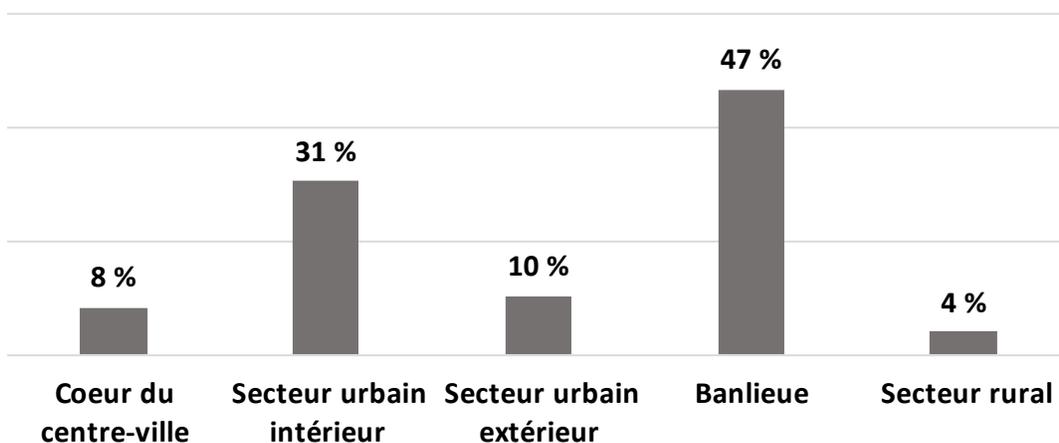


## 2 La priorisation des projets de transports en commun

### 2.1 Les codes postaux

La plupart des 193 répondants au sondage sur les transports en commun (47 %) appartenaient au transect du secteur de banlieue talonné par le transect du secteur urbain intérieur (31 %). Les résidents du transect du secteur rural (4 %) ont été les moins nombreux à répondre au sondage. Les codes postaux commençant par K2J, qui représentent Barrhaven, ont inscrit la plus large part du total des réponses (33 %).

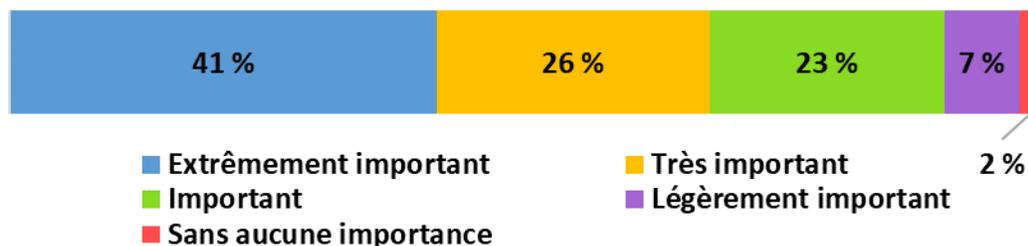
#### Pièce 2.1 : Veuillez indiquer votre code postal



### 2.2 La croissance de l'achalandage

Un peu moins de la moitié des 193 répondants considéraient que le critère de la croissance de l'achalandage est extrêmement important, environ le quart des répondants jugeaient que ce critère est très important et un autre quart des répondants estimaient qu'il s'agit d'un critère important. Dans certains commentaires, on suggérait de donner à ce critère un coefficient de pondération inférieur par rapport à l'amélioration du service. Des répondants ont fait savoir que la croissance de l'achalandage est un sous-produit de l'attraction des usagers des transports en commun dans l'amélioration du service de transports en commun et dans les politiques sur l'aménagement du territoire favorable aux transports en commun. Des répondants ont aussi fait savoir dans leurs commentaires qu'il est difficile d'évaluer et de prédire l'achalandage, alors que l'amélioration à court terme des services est plus concrète et a un profond retentissement sur l'achalandage.

**Pièce 2.2 : La croissance de l'achalandage : nombre d'usagers supplémentaires qui devraient prendre les transports en commun en 2046 par rapport à aujourd'hui**



## 2.3 L'amélioration du service

Les deux tiers des 193 répondants ont jugé que l'amélioration du service est extrêmement importante. Un autre cinquième des répondants estimaient que ce critère est très important et encore 11 % jugeaient que ce critère est important. Dans certains commentaires, on a fait valoir qu'il fallait attribuer à ce critère un meilleur coefficient de pondération, en faisant observer qu'il est nécessaire d'améliorer le service et d'assurer la fiabilité des transports en commun pour inverser la baisse de l'achalandage et pour accroître la part du mode des transports en commun.

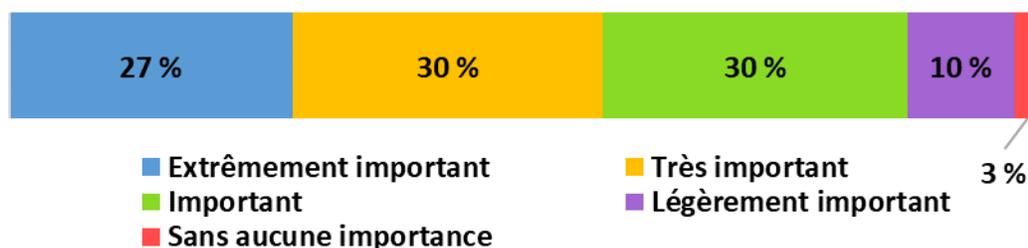
**Pièce 2.3 : L'amélioration du service : économies attendues dans les délais de déplacements et améliorations de la fiabilité grâce au projet**



## 2.4 L'édification de la Ville

Un peu plus du quart des 193 répondants étaient d'avis que l'édification de la Ville est extrêmement importante; un peu moins du tiers considéraient que ce critère est très important et un peu moins du tiers considéraient que ce critère est important.

**Pièce 2.4 : Édification de la Ville : l'apport du projet dans la réalisation des objectifs définis dans le Plan officiel pour l'équité, les réseaux naturels et le développement économique.**

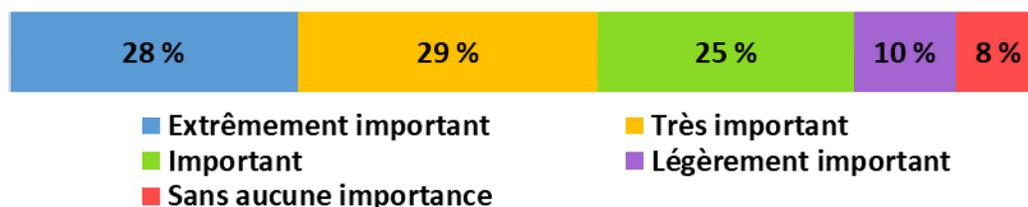


La catégorie de l'édification de la Ville comprend trois sous-critères : l'équité, les réseaux naturels, ainsi que les grandes destinations et le développement économique.

### 2.4.1 L'équité

Plus du quart des 193 répondants étaient d'avis que l'équité est extrêmement importante et plus du quart des répondants étaient d'avis que l'équité est très importante, alors que le quart estimaient que ce critère est important. Dans certains commentaires, des répondants ont suggéré d'augmenter le coefficient de pondération de ce critère, alors que d'autres ont plutôt suggéré de le diminuer. Un répondant a fait savoir qu'il faudrait se servir de l'équité comme filtre dans l'affectation des fonds, au lieu d'en faire un critère pour prioriser les projets.

**Pièce 2.5 : L'équité : nombre d'utilisateurs bénéficiaires du projet de transports en commun habitant dans un quartier prioritaire pour l'équité du PDT**



### 2.4.2 Les réseaux naturels

Plus du quart des 193 répondants étaient d'avis que les réseaux naturels étaient extrêmement importants; encore 22 % estimaient que ce critère est très important et un peu moins du tiers jugeaient qu'il est important. Dans les commentaires, des participants ont suggéré de donner plus d'importance à la maîtrise des changements climatiques et des émissions de gaz à effet de serre (GES).

## Pièce 2.6 : Les réseaux naturels : incidence du projet sur les réseaux naturels essentiels



### 2.4.3 Les grandes destinations et le développement économique

Un peu moins de la moitié des 193 répondants étaient d'avis que le critère des grandes destinations et du développement économique est extrêmement important, 26 % estimaient que ce critère est très important et 18 % jugeaient qu'il s'agit d'un critère important. Dans les commentaires, des participants ont fait état de l'importance de l'aménagement en fonction des transports en commun et favorable aux transports en commun, de l'intégration avec le transport actif, de la densité de l'aménagement du territoire et de l'accès aux destinations pour ceux et celles qui ont des besoins en mobilité.

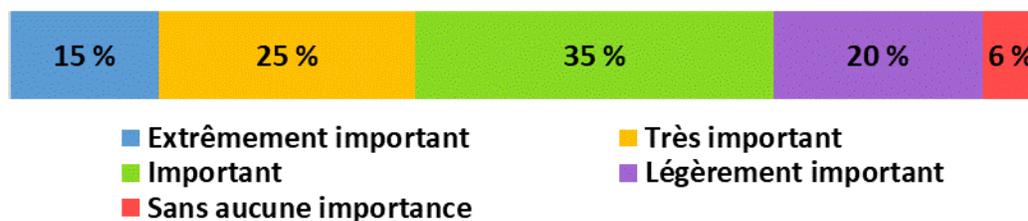
## Pièce 2.7 : Les grandes destinations et le développement économique : nombre de grandes destinations du Plan officiel à distance de marche du couloir



## 2.5 Les coûts

Seulement 15 % des 193 répondants étaient d'avis que les coûts constituent un critère extrêmement important, alors que le quart jugeaient que ce critère est très important et que 35 % estimaient qu'il s'agit d'un critère important. Dans les commentaires, certains ont fait savoir que les coûts constituent le critère le moins important et qu'il faudrait leur attribuer un coefficient de pondération inférieur ou ne pas en tenir compte du tout, alors que d'autres répondants ont fait observer qu'il faudrait insister sur le rapport qualité-prix, mesurer les avantages par rapport aux coûts ou ont laissé entendre que différents projets moins onéreux financièrement apportent les mêmes avantages qu'un seul grand projet.

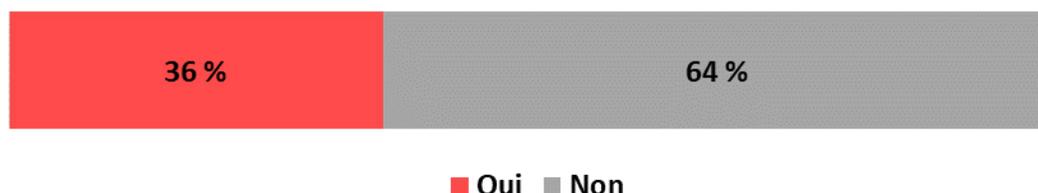
**Pièce 2.8 : Les coûts : total des coûts estimatifs du cycle de la durée utile des projets, dont les dépenses en immobilisations et les frais d'exploitation et d'entretien**



## 2.6 Les critères d'évaluation supplémentaires

Plus du tiers des 193 répondants étaient d'avis qu'il manquait des critères d'évaluation.

**Pièce 2.9 : Pensez-vous qu'il manque des critères d'évaluation?**



On a demandé aux répondants de faire des commentaires sur les critères qu'il manquait. Nous avons réuni 67 réponses. Des répondants ont fait les suggestions spécifiques suivantes pour la structure-cadre des projets de transports en commun :

- Prévoir un critère qui capte les incidences positives et négatives potentielles sur la densité et l'abordabilité des logements.
- Prévoir un critère qui capte la capacité des projets à réduire la dépendance automobile, par exemple en modifiant le nombre de déplacements effectués en voiture.
- Prévoir un critère qui capte les économies réalisées sur les coûts grâce à un projet de transports en commun en réduisant le besoin de réaliser d'autres projets.
- Prévoir un critère qui capte l'esthétique et le confort apportés aux utilisateurs.
- Prévoir un critère qui capte la facilité de mettre en œuvre des projets.

- Prévoir un critère qui capte l'impact sur la maîtrise des changements climatiques ou sur les facteurs qui causent des dérèglements climatiques.
- Prioriser les besoins des piétons.
- S'assurer que la notion de la « distance piétonnable » tient compte des personnes qui ont des besoins en accessibilité.
- Il faudrait supprimer l'équité comme critère et l'appliquer par la suite, en attribuant un certain pourcentage du financement aux quartiers prioritaires pour l'équité du PDT.
- Il faudrait évaluer les coûts de la réalisation d'un même grand projet de transports en commun par rapport aux coûts de la réalisation de différents projets plus modestes.
- Il faudrait insister davantage sur la lutte contre les dérèglements climatiques.

On a fait, sur le réseau de transport, d'autres commentaires qui n'étaient pas directement liés à la structure-cadre. De nombreuses réponses ont porté sur l'amélioration de l'utilisation des transports en commun et sur la dévoiturisation. On a suggéré de rendre plus attrayants les transports en commun, notamment en améliorant la fiabilité, la fréquence et la sécurité de ces moyens de transport. Certains répondants étaient d'avis qu'il fallait mieux insister sur les déplacements hors des périodes de pointe, les déplacements distincts du navettage et les déplacements hors du centre-ville pour rendre les transports en commun plus attrayants dans d'autres périodes et ailleurs que dans le centre-ville. On a aussi fait observer que les délais de déplacements et les délais de transferts sont des motifs d'inquiétude.

Il a aussi été question des dérèglements climatiques et de la durabilité, en insistant sur la dévoiturisation, sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et sur l'électrification des parcs de véhicules de transport en commun. Dans différentes réponses, on a indiqué que les structures-cadres devraient tenir compte de la capacité des projets de transports en commun de dévoiturer les déplacements et de prioriser la nécessité d'un basculement dans les modes durables. Des participants ont parlé de l'intégration avec les modes de transport actif grâce à l'accroissement de la densité, aux aménagements axés sur les transports en commun, aux liaisons piétonnables accessibles, aux liaisons cyclables et à la mise en œuvre des programmes de vélopartage.

Il a aussi été question de la facilité de la mise en œuvre et des délais de construction; certains ont suggéré de prioriser les petits projets plus faciles à mettre en œuvre, ce qui apporte rapidement des avantages. De même, on a fait les commentaires sur le rapport qualité-prix. Il a été question de l'équité, de l'abordabilité du prix des passages et des améliorations à apporter aux quartiers prioritaires, ainsi que de la nécessité de s'assurer que la distance piétonnable tient compte des personnes qui ont des besoins en mobilité. On a aussi fait des commentaires sur les secteurs mal servis par les transports en commun et sur

l'absence de liaisons directes entre les différentes parties de la Ville et les grandes destinations.

## 2.7 Les autres commentaires

On a aussi donné aux répondants l'occasion de faire d'autres commentaires. Nous avons ainsi réuni 54 commentaires supplémentaires. Nous avons relevé un chevauchement considérable avec les réponses apportées à la question précédente sur les critères d'évaluation manquants. Des répondants ont fait les suggestions suivantes, qui se rapportent directement à la structure-cadre des projets de transports en commun :

- Réduire le coefficient de pondération du critère des coûts.
- Augmenter le coefficient de pondération du critère de l'amélioration du service, en mettant l'accent sur la fiabilité.
- Réduire le coefficient de pondération de l'achalandage projeté.
- Prévoir un critère permettant d'évaluer le nombre d'automobilistes qui adoptent les transports en commun.
- Normaliser le coût par unité de temps gagné et le coût par usager supplémentaire.
- Il faudrait quantifier et pondérer par rapport aux coûts les avantages financiers indirects apportés par l'édification de la Ville.
- Les projets de transports en commun devraient prioriser les secteurs mal servis.
- Il faudrait prioriser les projets à réaliser dans les grandes artères.

Des répondants ont exprimé, sur l'ensemble du réseau de transport, d'autres commentaires qui n'étaient pas liés directement à la structure-cadre. Les réponses étaient comparables à celles qui nous ont été adressées dans la question portant sur les « critères manquants » : les répondants ont précisé qu'ils souhaitaient se dévoituriser et faire appel à un autre mode de transport et qu'on apporte des améliorations à la fiabilité, à la fréquence et aux circuits couverts dans les transports en commun. Ils ont attiré l'attention sur les secteurs mal servis, les correspondances, le service hors des périodes de pointe et les circuits distincts de ceux du centre-ville. On a aussi évoqué les impacts de la COVID et des modèles de travail hybride par rapport à l'achalandage des transports en commun.

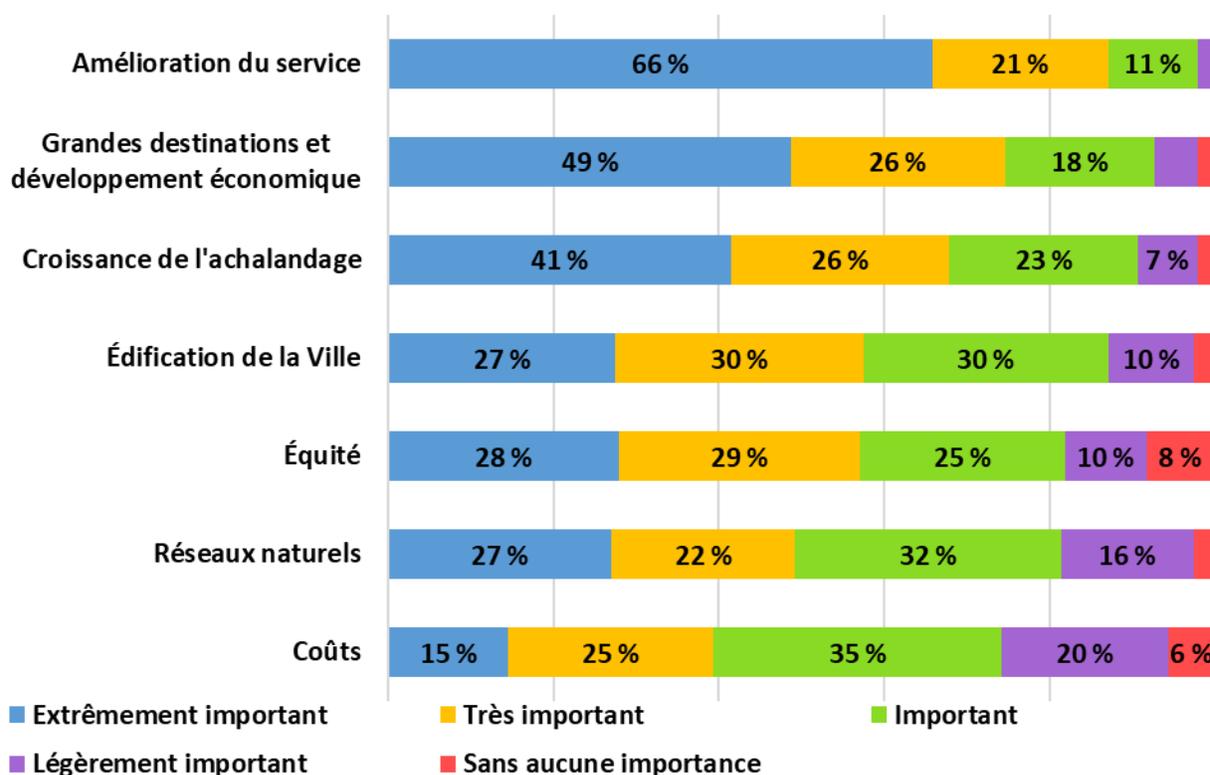
On a signalé que la sécurité, le confort, l'information en temps réel, le transport actif intégré, la politique sur l'aménagement du territoire et les quartiers du quart d'heure sont autant d'éléments favorables aux transports en commun. On a signalé que les dérèglements climatiques, l'accessibilité, l'abordabilité du prix des passages et l'équité étaient les motifs de préoccupation. Un répondant a fait savoir qu'il faudrait encourager les personnes qui touchent des revenus supérieurs à emprunter les transports en commun. On a exprimé différents points de vue sur les incidences financières : certains répondants ont fait savoir

qu'il faudrait déprioriser le coût des projets, et un autre a laissé entendre que le maintien des projets onéreux et prépondérants en infrastructures viendront drainer éventuellement les ressources. On a aussi suggéré de convertir les voies automobiles en voies réservées aux transports en commun et d'envisager de mettre en œuvre les options de la micromobilité partagée.

## 2.8 Les résultats dans l'ensemble

Pour chacun des critères de priorisation, au moins 74 % des répondants étaient d'avis que les critères sont importants, très importants ou extrêmement importants. La pièce 2.10 établit la comparaison des résultats. Dans cette pièce, les critères sont énumérés dans un ordre décroissant, selon l'importance que leur donnaient les répondants dans ce sondage.

**Pièce 2.10 : La comparaison des résultats du sondage sur les transports en commun**



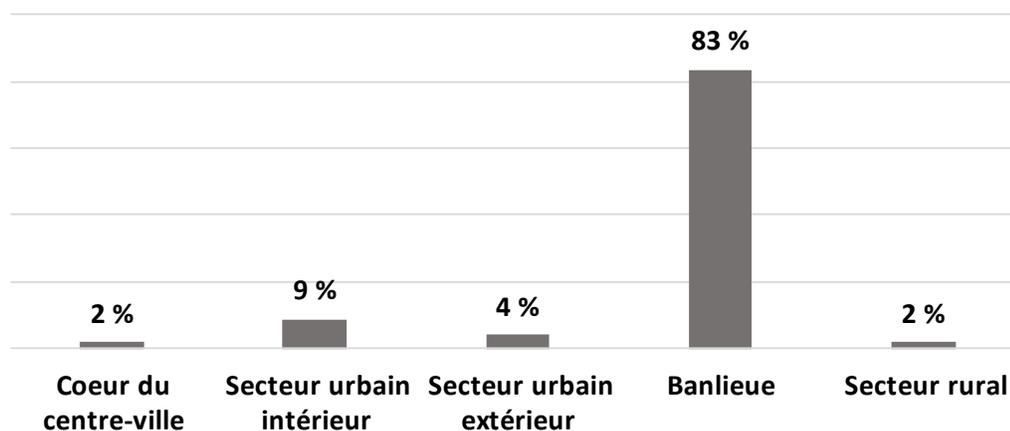
## 3 La priorisation des projets routiers

On a demandé aux répondants d'indiquer leur code postal, de noter le niveau d'importance des différents critères de priorisation et de faire des commentaires. Dans l'ensemble, 938 personnes ont répondu à ce sondage.

### 3.1 Les codes postaux

Parmi les 938 répondants, une grande majorité (83 %) habitait dans le transect du secteur de banlieue; venaient ensuite, beaucoup plus loin, ceux qui habitaient dans le transect du secteur urbain intérieur (9 %). Les codes postaux commençant par K2J, qui représentent Barrhaven, ont inscrit la plus large part du total des réponses (78 %).

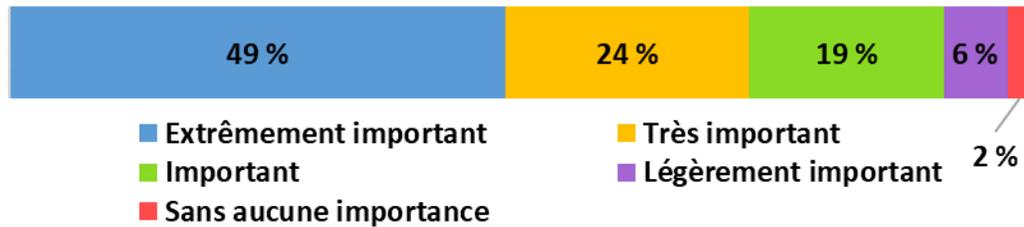
**Pièce 3.1 : Veuillez indiquer votre code postal**



### 3.2 Les besoins en mobilité

Un peu moins de la moitié des 938 répondants étaient d'avis que les besoins en mobilité sont extrêmement importants; par ailleurs, 24 % ont fait savoir que ce critère est très important, et 19 % qu'il est important.

### Pièce 3.2 : Les besoins en mobilité : baromètre du potentiel du projet à répondre aux besoins en mobilité actuels et projetés

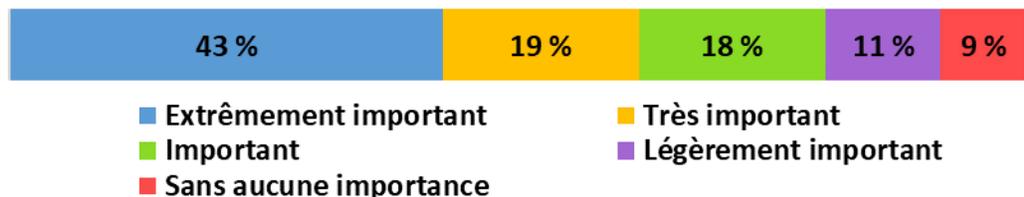


Le critère des besoins en mobilité comprend deux sous-critères : les moyens d'accès aux projets d'aménagement et la décongestion.

#### 3.2.1 Les moyens d'accès aux projets d'aménagement

Plus des deux cinquièmes des 938 répondants étaient d'avis que les moyens d'accès aux projets d'aménagement sont extrêmement importants, alors que 19 % estimaient que ce critère est très important. Dans les commentaires, des répondants ont fait savoir que certains projets routiers sont retardés et qu'il faudrait prioriser l'amélioration des moyens d'accès à ces secteurs en développement.

### Pièce 3.3 : Les moyens d'accès aux projets d'aménagement. Le rôle des projets dans l'ouverture des terrains à aménager ou dans l'amélioration des conditions d'accès aux secteurs nouveaux et en développement



#### 3.2.2 La décongestion

Un peu plus des trois quarts des 938 répondants étaient d'avis que la décongestion est extrêmement importante, alors que 9 % considéraient que ce critère est très important et que 5 % jugeaient qu'il est important. Toutefois, les avis exprimés sur ce critère étaient contrastés : dans leurs commentaires, de nombreux répondants ont laissé entendre qu'il faudrait réduire le coefficient de pondération de la décongestion, qui favorise l'étalement urbain et la dépendance automobile.

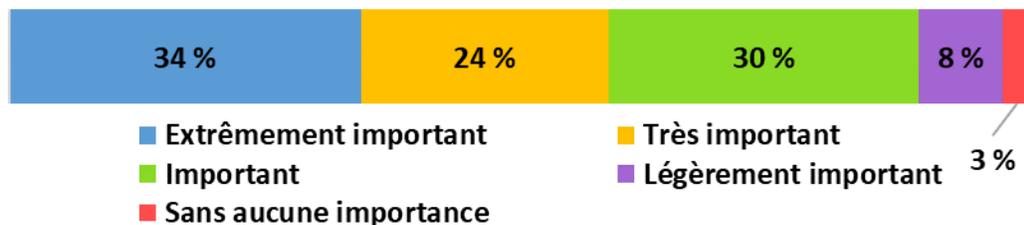
### Pièce 3.4 : La décongestion : le potentiel du projet de décongestionner les secteurs très congestionnés



## 3.3 L'édification de la Ville

Environ le tiers des 938 répondants étaient d'avis que l'édification de la Ville est extrêmement importante. Pour 24 % des répondants, ce critère est très important, et pour 30 %, il est important. Les répondants qui ont fait des commentaires ont fait savoir qu'ils étaient favorables à l'idée d'accroître le coefficient de pondération de ce critère.

### Pièce 3.5 : L'édification de la Ville : le concours apporté par le projet à la réalisation des objectifs de la Ville défini dans le nouveau Plan officiel et dans le Plan des infrastructures du Plan directeur des transports

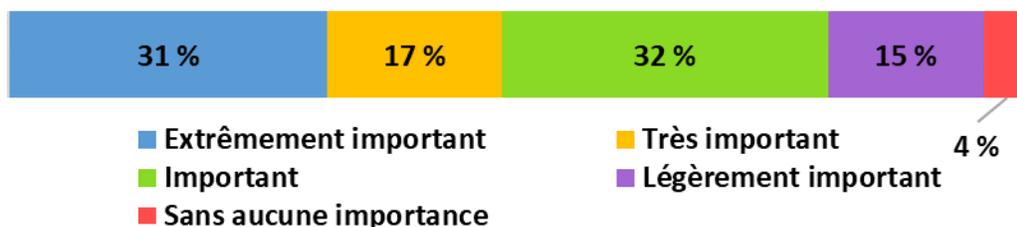


Le critère de l'édification de la Ville comprend les sous-critères suivants : le potentiel des demandes induites et d'émissions de GES; l'équité; les réseaux naturels; la promotion de l'aménagement de l'espace et des rues saines; et enfin, la promotion des transports en commun.

#### 3.3.1 Le potentiel de demande induite et d'émissions de GES

Un peu moins du tiers des 938 répondants étaient d'avis que le potentiel de demande induite et d'émissions de gaz à effet de serre (GES) est extrêmement important. Pour 17 % des répondants, ce critère est très important, et pour 32 %, il est important. Dans leurs commentaires, certains répondants ont fait observer que les critères de la demande induite et la décongestion sont contradictoires et qu'il faudrait attribuer un meilleur coefficient de pondération à la demande induite. Un répondant a laissé entendre qu'il faudrait retrancher de la structure-cadre les émissions de GES à l'heure où les véhicules électriques et les véhicules peu polluants se généralisent.

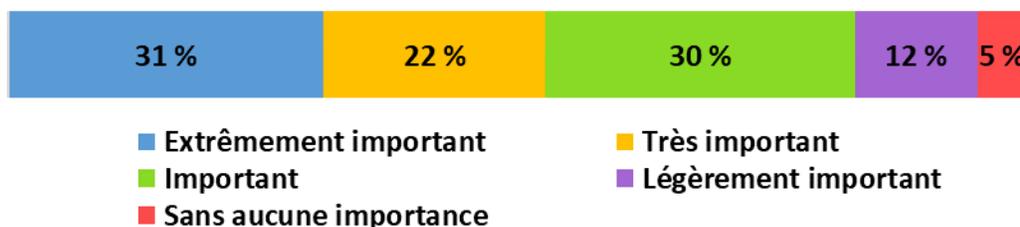
**Pièce 3.6 : Le potentiel de demande induite et d'émissions de GES : l'impact escompté du projet du point de vue de la demande induite et des émissions de GES**



**3.3.2 L'équité**

Un peu moins du tiers des 938 répondants étaient d'avis que l'équité est extrêmement importante. Pour 22 % des répondants, ce critère est très important, et pour 30 %, il est important. Dans leurs commentaires, de nombreux répondants ont laissé entendre qu'il faudrait généralement tenir compte des incidences produites sur les quartiers. D'autres ont fait état de leurs inquiétudes sur la répartition du financement et des retombées des projets.

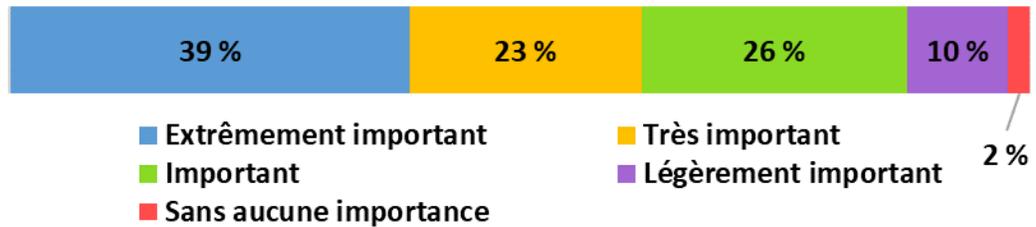
**Pièce 3.7 : L'équité : les incidences positives ou négatives du projet sur les quartiers prioritaires pour l'équité du PDT**



**3.3.3 Les réseaux naturels**

Près de 40 % des 938 répondants étaient d'avis que le critère des réseaux naturels est extrêmement important; pour 23 %, ce critère est très important, et pour 26 %, il est important. Plusieurs répondants ont fait des commentaires sur l'importance de préserver les réseaux naturels et les espaces verts. On a aussi suggéré d'adopter un critère distinct pour les effets conjugués produits sur l'environnement et sur le climat.

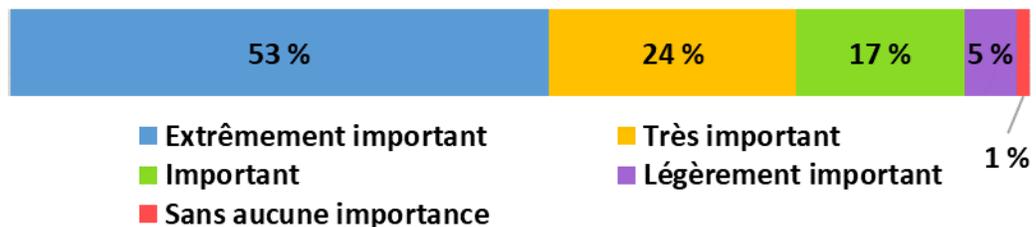
### Pièce 3.8 : Les réseaux naturels : l'impact du projet sur les grands réseaux naturels



#### 3.3.4 La promotion de l'aménagement de l'espace et des rues saines

Plus de la moitié des 938 répondants étaient d'avis que le critère pour la promotion de l'aménagement de l'espace et des rues saines est extrêmement important; pour 24 %, ce critère est très important, et pour 17 %, il est important. Dans leurs commentaires, de nombreux répondants ont fait savoir qu'ils étaient favorables à la promotion de l'aménagement de l'espace et des rues saines. On nous a à maintes reprises demandé d'adopter un critère distinct pour tenir compte de la connectivité cyclable et des infrastructures du transport actif dans la structure-cadre des projets routiers. Plusieurs répondants ont aussi insisté sur l'importance des quartiers du quart d'heure et ont laissé entendre que les projets routiers devaient favoriser l'aménagement de ces quartiers.

### Pièce 3.9 : La promotion de l'aménagement de l'espace et des rues saines : l'impact du projet sur la piétonnabilité et sur l'aménagement de l'espace et des rues saines



#### 3.3.5 La promotion des transports en commun

Un peu plus de la moitié des 938 répondants étaient d'avis que la promotion des transports en commun est extrêmement importante; 24 % ont fait savoir que ce critère est très important, et 17 %, qu'il est important. Dans leurs commentaires, de nombreux répondants ont fait savoir qu'il fallait promouvoir les transports en commun, et certains ont suggéré de convertir en voies réservées aux transports en commun des voies automobiles proposées ou existantes.

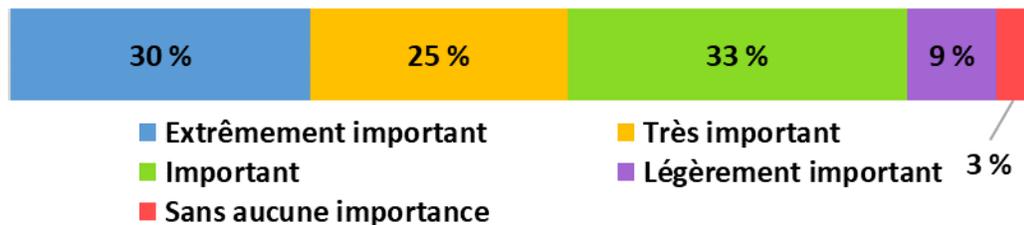
**Pièce 3.10 : La promotion des transports en commun : l'intégration du projet avec les infrastructures de transport en commun ou de son apport au temps gagné en se déplaçant dans les transports en commun**



### 3.4 Les coûts

Trente pour cent des 938 répondants étaient d'avis que les coûts sont extrêmement importants, le quart estimaient que ce critère est très important et le tiers jugeaient qu'il s'agit d'un critère important. Dans leurs commentaires, certains répondants ont laissé entendre qu'il faudrait pondérer les coûts par rapport aux avantages des projets et qu'il faudrait assurer une meilleure concordance entre les « payeurs » des projets routiers et leurs « bénéficiaires ».

**Pièce 3.11 : Les 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**



### 3.5 Les autres critères d'évaluation

Le cinquième environ des 938 répondants étaient d'avis qu'il manquait des critères d'évaluation.

### Pièce 3.12 : Pensez-vous qu'il manque des critères d'évaluation?



■ Oui ■ Non

On a demandé aux répondants de faire des commentaires sur les critères manquants. Nous avons réuni 199 réponses. Les répondants ont fait les suggestions et commentaires spécifiques ci-après pour la structure-cadre de priorisation des projets routiers :

- Prévoir un critère qui capte l'impact sur le transport actif, et non seulement sur l'activité piétonnière.
- Prévoir un critère qui capte l'impact sur les infrastructures propres aux déplacements à vélo et sur la connectivité des circuits.
- Prévoir un critère qui capte la facilité de la mise en œuvre et la chronologie des projets à réaliser avant les travaux d'aménagement.
- Prévoir un critère qui capte l'impact sur les collectivités existantes.
- Prévoir un critère qui capte les incidences sur la sécurité, dont l'augmentation ou la diminution prévue des blessures et des décès liés à des collisions pour tous les usagers de la route.
- Prévoir un critère qui capte les incidences sur la sécurité et le confort perçus de tous les usagers de la route, dont l'état des infrastructures, les débris, la formation des étangs, la séparation des modes de transport et l'ombre.
- Prévoir un critère qui capte les incidences indirectes sur la santé, dont l'augmentation ou la diminution prévue de l'activité physique et de la pollution.
- Prévoir un critère qui capte la capacité de réduire les déplacements en voiture.
- Réduire le coefficient de pondération des besoins en mobilité et de la décongestion.
- Augmenter le coefficient de pondération de l'édification de la Ville.
- Augmenter le coefficient de pondération du potentiel de demande induite.
- Prévoir un critère distinct pour la piétonnabilité.
- Pondérer les avantages par rapport aux coûts.
- Faire la distinction entre les incidences positives et les incidences négatives sur les quartiers prioritaires du PDT.
- Prioriser les projets qui ont été retardés, par exemple la réfection du tracé du chemin Greenbank.

- Prévoir un critère relatif à la congestion pour faire état du parti pris dans l'élargissement des routes et dans la construction de routes neuves.

Les participants ont fait, à propos du PDT et du réseau de transport, d'autres commentaires qui ne se rapportaient pas directement à la structure-cadre de priorisation. Nous avons fait état des réponses par transect. Les réponses apportées par les participants qui habitaient les transects du centre-ville, du secteur urbain intérieur et du secteur urbain extérieur révélèrent généralement qu'ils avaient la volonté de se dévoituriser, alors que ceux qui habitaient les transects de banlieue et du secteur rural souhaitaient généralement décongestionner certains secteurs. Dans les transects de banlieue et du secteur rural, certains répondants ont aussi fait savoir qu'ils souhaitaient se dévoituriser. On nous a également adressé différentes réponses pour ce qui est de la mesure dans laquelle on est généralement d'accord avec les projets de nouvelles routes et d'élargissement des routes. Certains répondants ont fait savoir que l'intégration des projets d'élargissement des routes dans le PDT est contraire aux objectifs du PDT, qui consistent à dévoituriser la Ville et à maîtriser les dérèglements du climat.

Des répondants ont expressément demandé de mettre en œuvre certains projets, dont le nouveau tracé du chemin Greenbank et le pont qui doit enjamber la rivière Jock, alors que certains ont demandé d'annuler d'autres projets comme le couloir de transport Alta Vista. On a mentionné à maintes reprises les incidences des projets routiers sur les collectivités du point de vue du bruit, de la pollution atmosphérique et de la réduction des espaces verts. Les répondants ont aussi fait état de leurs inquiétudes sur les projets d'aménagement qui se déroulent avant qu'on mette en place les infrastructures de transport voulues.

Des répondants ont fait savoir qu'ils s'inquiétaient de l'impact des projets routiers sur les émissions de GES et sur les changements climatiques. Des répondants ont parlé de l'importance de la piétonnabilité, de l'accessibilité et des quartiers du quart d'heure. Certains ont fait savoir que l'élargissement des routes mène à la demande induite et a simplement pour effet de déplacer les points de congestion. De nombreux répondants ont aussi parlé de l'importance de la sécurité, surtout dans les environs des écoles et pour les usagers vulnérables de la route; quelques répondants ont demandé de réduire la vitesse et d'installer des caméras de surveillance de la vitesse. Les répondants se sont généralement exprimés en faveur des transports en commun et du transport actif.

Plusieurs commentaires ont porté sur la largeur des routes. Certains répondants ont noté que les routes plus étroites sont plus sécuritaires, alors que d'autres ont fait savoir qu'il n'y a pas suffisamment de places de stationnement dans les nouveaux complexes aménagés et que les routes devraient être élargies pour permettre d'aménager des places de stationnement pour les résidents et

d'améliorer les conditions d'accès des véhicules d'urgence. On a aussi fait des commentaires à propos des incidences des travaux. Enfin, des répondants ont parlé du rapport qualité-prix, des incidences financières à long terme des projets routiers ainsi que de l'équité au point de vue de la répartition des bénéficiaires des projets routiers par rapport à ceux qui en supportent les coûts directs et indirects.

### 3.6 Les autres commentaires

On a aussi donné aux répondants l'occasion de faire d'autres commentaires sur la structure-cadre pour l'évaluation des projets routiers. Nous avons réuni 246 réponses. La section des commentaires a été dominée par les résidents de Barrhaven, qui ont fait savoir qu'il fallait accélérer les projets propres à ce quartier, surtout le nouveau tracé du chemin Greenbank. Les répondants ont fait les suggestions et les commentaires supplémentaires suivants pour la structure-cadre des projets routiers; nous attirons l'attention sur le chevauchement considérable des réponses avec la question précédente :

- Réduire le coefficient de pondération des besoins en mobilité.
- Réduire le coefficient de pondération de la décongestion ou supprimer ce critère.
- Augmenter le coefficient de pondération de l'édification de la Ville.
- Prévoir une approche pour évaluer d'autres types de projets routiers, par exemple la modification des intersections.
- Prévoir un critère distinct pour les incidences sur les collectivités et sur les quartiers.
- Prévoir un critère qui capte les incidences sur la sécurité, dont l'augmentation ou la diminution des blessures ou des décès liés à des collisions pour tous les usagers de la route.
- Prévoir un critère qui capte les incidences sur la sécurité et le confort perçus de tous les usagers de la route, par exemple l'état des infrastructures, la séparation des modes de transport et l'ombre.
- Prévoir un critère qui capte les incidences indirectes sur la santé, par exemple l'augmentation ou la diminution prévue de l'activité physique et de la pollution.
- Prévoir un critère distinct pour l'environnement et les changements climatiques.
- Retrancher la réduction des GES dans le critère de l'édification de la Ville en raison de la généralisation des véhicules électriques et des véhicules peu polluants.
- Attribuer des notes négatives aux incidences négatives.
- Prioriser les projets de rues complètes plutôt que les nouvelles routes et l'élargissement de la chaussée.
- Prévoir un critère se rapportant à l'impact de la météo hivernale.
- Le sous-critère de la décongestion et le sous-critère du potentiel de demande induite paraissent incompatibles.

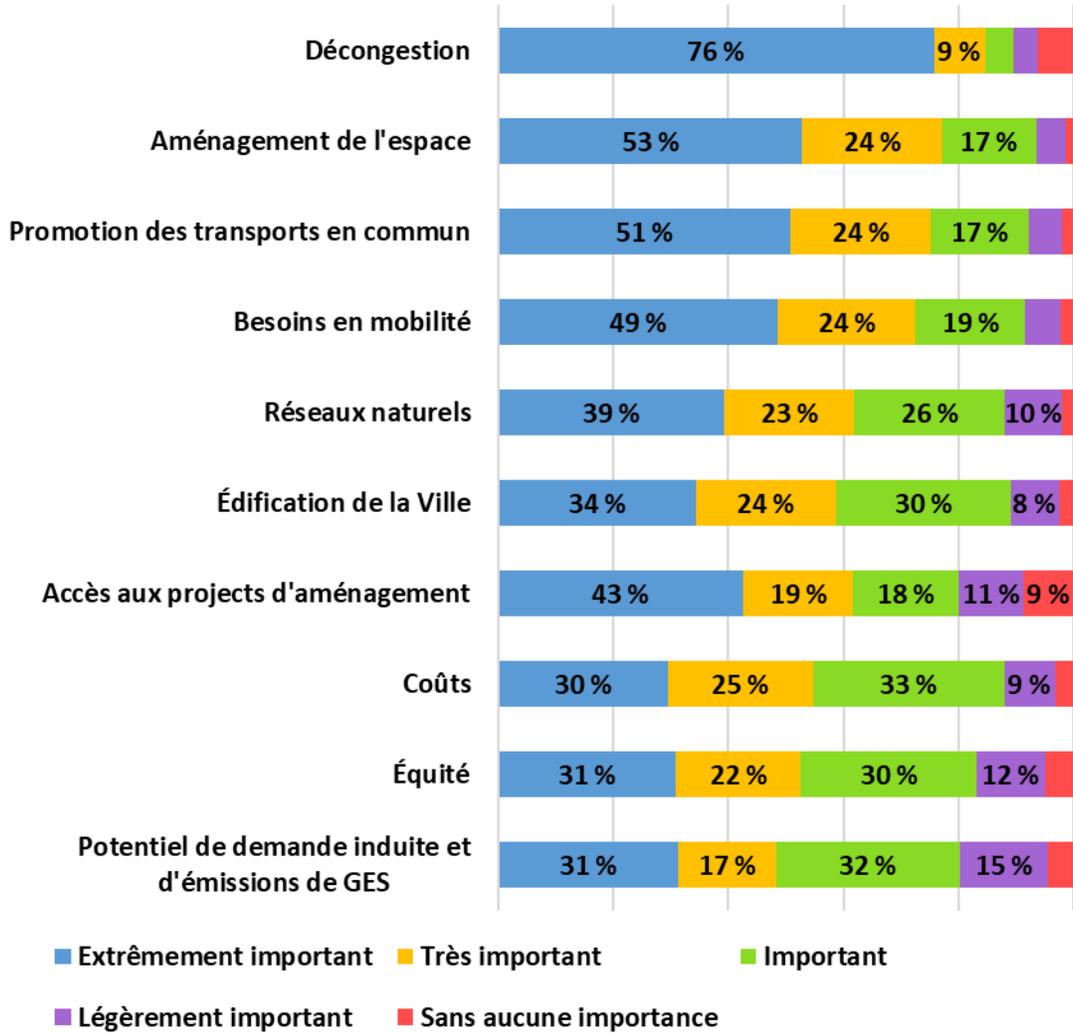
- La structure-cadre fait état d'un parti pris pour la voiturisation et l'étalement urbain.
- Il est essentiel d'améliorer l'accès aux zones de la Ville en voie d'aménagement.
- Il faudrait prioriser les projets routiers dans les nouveaux complexes immobiliers pour s'assurer que les infrastructures sont en place avant les travaux d'aménagement.

Les répondants ont fait, à propos du réseau de transport, d'autres commentaires qui n'étaient pas liés directement à la structure-cadre. Nombreux sont ceux qui ont recommandé de réduire l'espace routier et de ne pas élargir les routes, alors que d'autres ont fait savoir qu'il fallait décongestionner la voie publique. De nombreux répondants ont fait observer qu'il faudrait réduire la dépendance automobile et encourager d'autres modes comme les transports en commun et le transport actif; on a à maintes reprises demandé de comparer les investissements dans les projets routiers avec les investissements dans les projets de transports en commun et de transport actif. On a exprimé à nouveau certains motifs d'inquiétude, notamment en se prononçant en faveur de l'accélération du nouveau tracé du chemin Greenbank, en s'opposant au couloir de transport Alta Vista et en exprimant des avis nuancés sur l'élargissement de la promenade de l'Aéroport. On a aussi exprimé des inquiétudes sur la sécurité, en demandant notamment d'aménager des sauts-de-mouton dans les passages ferroviaires.

### 3.7 Les résultats dans l'ensemble

Pour chacun des critères de priorisation, au moins 80 % des répondants étaient d'avis que chaque critère est important, très important ou extrêmement important. La pièce 3.13 établit la comparaison des résultats. Dans cette pièce, les critères sont énumérés dans un ordre décroissant d'importance, d'après le pourcentage des répondants qui ont jugé que chaque critère est extrêmement important ou très important.

**Pièce 3.13 : La comparaison des résultats du sondage sur les projets routiers**



## 4 Les modifications que l'on recommande d'apporter aux structures-cadres

Les réponses apportées à ce sondage permettent de constater qu'on est très favorable aux structures-cadres de priorisation des projets et aux critères qu'elles comportent. Or, les répondants ont aussi fait plusieurs suggestions pour tenir compte de nouveaux critères, pour en supprimer certains et pour rajuster les coefficients de pondération des critères dans la version provisoire des documents sur les structures-cadres. L'équipe du PDT a mené un examen rigoureux des commentaires et recommande d'apporter plusieurs modifications à la version provisoire des structures-cadres. Nous en donnons un aperçu dans la section 4.1 et nous en livrons une analyse plus fouillée dans la section 4.2. Certaines suggestions ont été faites à maintes reprises, sans toutefois donner lieu à des changements dans les structures-cadres; nous en faisons état dans la section 4.2.

### 4.1 La synthèse des changements recommandés

L'équipe du PDT a apporté les changements recommandés ci-après à la version provisoire des structures-cadres de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers d'après les résultats de la consultation :

- Nous avons ajouté de l'information dans la mise à jour du document sur les structures-cadres de priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers afin de préciser l'approche adoptée pour la partie 2 du PDT (mise au point du Plan des infrastructures) et pour qu'elle cadre avec l'objectif qui consiste à accroître les parts des modes de transport durable.
- Pour la structure-cadre des projets de transports en commun, nous avons augmenté de 5 points le critère de l'édification de la Ville et nous avons retranché 5 points au critère des coûts. Voici de plus amples renseignements sur les changements apportés au critère de l'édification de la Ville :
  - Nous avons ajouté 2 points pour les grandes destinations et le développement économique.
  - Nous avons ajouté 2 points pour l'équité.
  - Nous avons ajouté 1 point pour les réseaux naturels. Nous avons aussi apporté de légères modifications aux rubriques de notation d'après les commentaires techniques des intervenants.

- Pour la structure-cadre des projets routiers, nous avons ajouté 10 points au critère de l'édification de la Ville et nous avons retranché 5 points au critère des coûts. En outre, nous avons réduit la note maximum pour les moyens d'accès aux nouveaux projets d'aménagement, qui passe de 35 à 30 points. Nous avons ajouté les points à l'indicateur de la décongestion dans de nombreuses catégories, même si la note maximum ne change pas. Voici d'autres détails sur les modifications apportées au critère de l'édification de la Ville :
  - Nous avons ajouté 2 points à la promotion des transports en commun. Nous avons en outre révisé la structure-cadre pour préciser que la notation de ce critère tiendra compte des éléments apportés le long des circuits de transports en commun actuels et projetés.
  - Nous avons ajouté 2 points aux réseaux naturels. Nous avons aussi apporté de légères modifications aux rubriques de notation d'après les commentaires techniques des intervenants.
  - Nous avons ajouté 1 point à la promotion de l'aménagement de l'espace et des rues saines. Nous avons en outre révisé la structure-cadre pour tenir compte des incidences négatives potentielles en aval dans l'indicateur de l'aménagement de l'espace et des rues saines.
  - Nous avons ajouté un nouvel indicateur (5 points) sous le titre Transport des marchandises et développement économique. Cet indicateur s'inspire des commentaires des résidents et des intervenants à propos de l'importance d'assurer l'efficacité du transport des marchandises et de la nécessité de prévoir des moyens d'accès routiers pour se rendre dans les grandes destinations.
- Nous avons révisé la structure-cadre des projets routiers pour rappeler que le Plan des infrastructures permettra d'instituer des mécanismes pour surveiller et reprioriser les investissements, ce qui consistera entre autres à revoir le calendrier des travaux d'aménagement pour l'adapter aux plans d'aménagement nouvellement approuvés.

## 4.2 Analyse complémentaire des modifications recommandées

Le lecteur trouvera dans les sous-sections ci-après les modifications recommandées et leur raison d'être.

#### 4.2.1 S'assurer que le processus de recensement et de priorisation des projets favorise l'évolution sur la voie des modes de transport durables

De nombreux répondants ont exprimé des inquiétudes en faisant savoir que les structures-cadres de priorisation ne permettent pas de promouvoir le Plan officiel et les objectifs de la version provisoire du PDT qui consistent à accroître les parts modales pour les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun, de même que pour la réduction de la dépendance automobile.

Après avoir revu les commentaires et les suggestions, l'équipe du PDT a ajouté de l'information dans la mise à jour des structures-cadres pour la priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers afin de préciser l'approche adoptée pour la partie 2 du PDT et pour s'assurer qu'elle concorde avec l'objectif qui consiste à accroître les parts des modes de transport durable. La pièce 29 ci-après (aussi reproduite dans la version à jour du document sur les structures-cadres de priorisation) donne une vue d'ensemble de l'approche adoptée pour mettre au point le Plan des infrastructures du PDT. Les tâches consistent à recenser et présélectionner les projets, à aménager les réseaux ultimes, à prioriser les projets dans le cadre des réseaux ultimes et à évaluer les scénarios d'investissement se dérouleront de concert pour permettre à la Ville de réaliser son objectif qui consiste à accroître les déplacements durables. Voici les étapes à franchir :

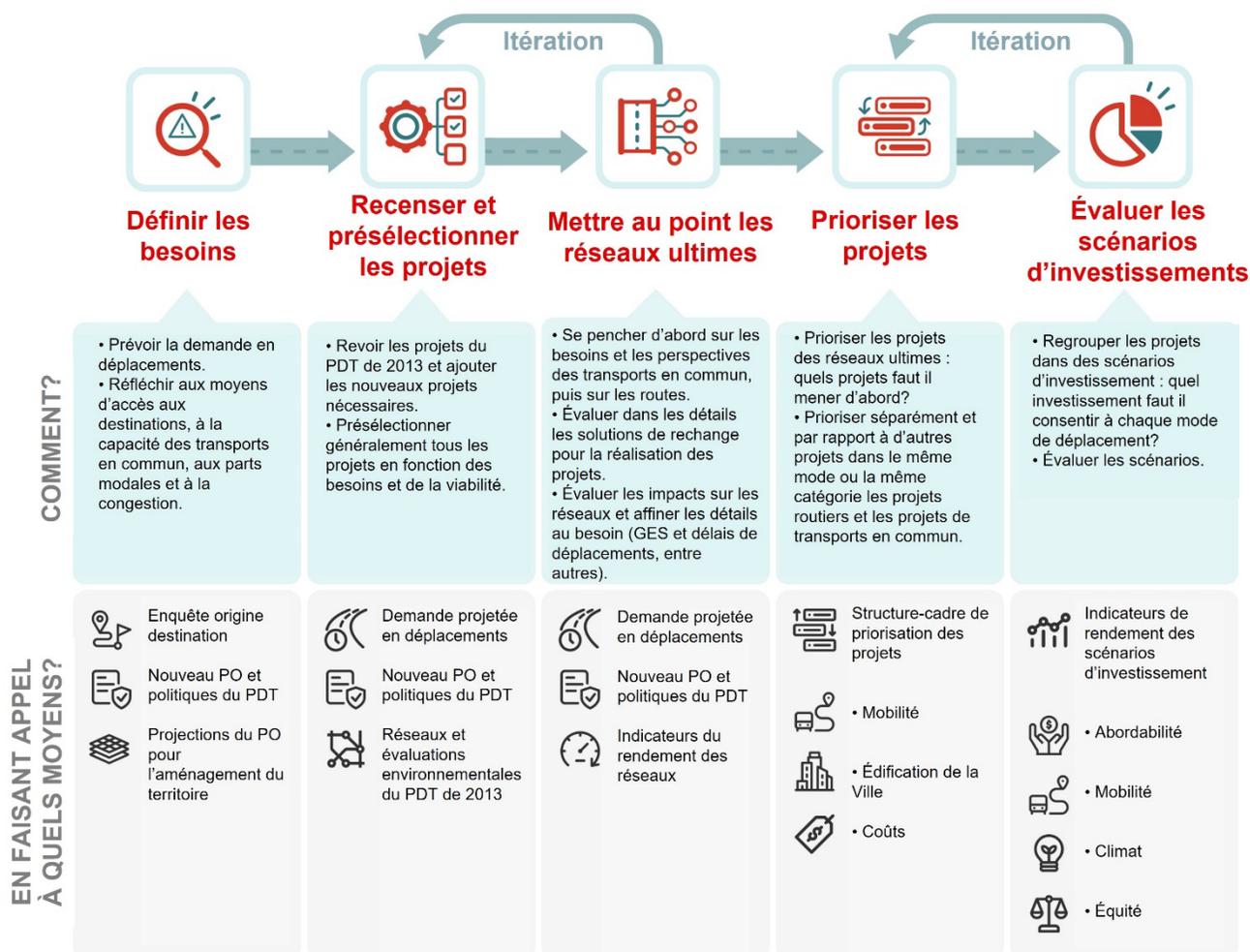
- **Recenser les besoins.** La Ville s'inspirera des données recueillies dans le cadre de l'enquête sur les déplacements origine-destination (OD) de l'automne 2022 afin de savoir comment, où et pourquoi les résidents se déplacent aujourd'hui. En s'inspirant de ces données, la Ville mettra à jour son modèle de transport et établira des prévisions de la demande en déplacements projetée jusqu'en 2046 d'après les projections de la population et de l'emploi dans le Plan officiel. Puisque les habitudes des voyageurs continuent d'évoluer dans la foulée de la pandémie, nous examinerons différents scénarios pour tenir compte de l'incertitude, par exemple la hausse ou la baisse du télétravail. Nous évaluerons les besoins projetés en transport en comparant la demande projetée en déplacements et la capacité du réseau existant, de même qu'en tenant compte des objectifs qui consistent par exemple à donner accès aux destinations et à adopter les modes durables dans les déplacements.
- **Recenser et présélectionner les projets.** L'étape suivante consistera à recenser et à présélectionner les projets candidats pour les intégrer dans les réseaux ultimes des transports en commun et des routes d'Ottawa. Les réseaux ultimes représentent une vision à long terme pour les infrastructures de transport de la Ville et regroupent les projets de transports en commun et les projets routiers qui permettront de répondre à la demande en déplacements en 2046. Nous passerons en revue les projets du PDT de 2013 pour confirmer s'ils sont nécessaires, et nous recenserons les nouveaux projets pour permettre de s'adapter à la

croissance. Les projets candidats pourraient aussi comporter différentes options pour le même couloir. Tous les projets candidats feront l'objet d'une présélection globale pour savoir s'ils sont nécessaires et viables et s'ils cadrent avec les politiques. Certains projets qui pourraient avoir des incidences importantes (dont le couloir de transport d'Alta Vista) feront l'objet d'une analyse plus détaillée des solutions de rechange. On recensera aussi, pour promouvoir la densification et l'évolution des parts modales, les projets qui consistent à reconfigurer les rues existantes pour en faire des « rues complètes ».

- **Aménager les réseaux ultimes.** Dans l'aménagement des réseaux ultimes, on recensera d'abord les options de transports en commun qui permettront de répondre à la demande en déplacements; on intégrera les projets d'augmentation de la capacité routière dans les cas nécessaires pour assurer l'appoint du réseau de transports en commun ultime et pour répondre à la demande en déplacements qui ne peut pas être satisfaite par des modes de transport durables. Il faudra aussi que les projets routiers permettent d'avoir accès aux nouveaux projets d'aménagement. Les réseaux ultimes de transports en commun et de routes seront revus et mis au point d'après les indicateurs du 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 s'inscriront dans un processus itératif.
- **Priorisation des projets dans le cadre des réseaux ultimes.** On priorisera les projets de transports en commun et les projets routiers des réseaux ultimes en s'inspirant des structures-cadres qui tiennent compte des besoins en mobilité, des incidences sur l'édification de la Ville et des coûts. Ces structures-cadres serviront à comparer les projets du même type, afin de prioriser les projets de construction de routes neuves et d'élargissement de routes en les comparant et de prioriser les projets de transports en commun en les comparant. Le processus de priorisation permettra de déterminer les projets routiers à réaliser d'abord, ainsi que les projets de transports en commun à mener en premier lieu. Dans les sections suivantes de ce document, nous exposons les structures-cadres proposées pour la priorisation des projets de transports en commun et des projets routiers.
- **Évaluer les scénarios d'investissements.** Hormis la priorisation des projets, la Ville se penchera sur les moyens d'affecter le financement parmi les différents modes et types de projets. L'équipe du PDT s'attend de mettre au point deux ou trois scénarios d'investissements dans les réseaux, qui feront état de différents niveaux de financement pour les divers types de projets, notamment les routes neuves et l'élargissement des routes, la modification des routes existantes pour en faire des rues complètes, les projets de transports en commun rapides et les projets

prioritaires de transports en commun, ainsi que le transport actif. Elle évaluera les différents scénarios d'investissements en fonction de leur capacité à réaliser les objectifs de la Ville, en tenant compte des indicateurs du rendement liés à la mobilité, aux changements climatiques, à l'équité et à l'abordabilité. Le scénario d'investissements approuvé par le Conseil municipal déterminera l'enveloppe de financement pour chaque type de projet (soit le montant du financement attribué aux transports en commun et au transport actif, entre autres). Cette enveloppe de financement sera ensuite appliquée à la liste priorisée des projets afin de déterminer les délais prévus pour leur réalisation.

Pièce 14 : L'approche adoptée dans l'élaboration du Plan des infrastructures du PDT



#### 4.2.2 Accroître la pondération des incidences de l'édification de la Ville par rapport aux avantages de la mobilité dans les deux structures-cadres

Dans le cadre du sondage, les répondants ont fait savoir que l'édification de la Ville est très importante pour prioriser à la fois les projets de transports en commun et les projets routiers.

D'après ces commentaires, l'équipe du PDT recommande de modifier la structure-cadre des projets routiers en ajoutant 10 points aux incidences de l'édification de la Ville et en retranchant 5 points dans les coûts et dans les moyens d'accès au nouveau projet d'aménagement respectivement. Voici les principaux changements apportés aux sous-critères de l'édification de la Ville :

- Nous avons ajouté 2 points à la promotion des transports en commun.

- Nous avons ajouté 2 points aux réseaux naturels. Nous avons aussi apporté de légères modifications à la rubrique de notation d'après les commentaires techniques des intervenants.
- Nous avons ajouté 1 point à la promotion de l'aménagement de l'espace et des rues saines.
- Nous avons aussi ajouté un nouvel indicateur (5 points) intitulé Transport des marchandises et développement économique, en nous inspirant des commentaires des résidents et des intervenants à propos de l'importance d'assurer l'efficacité du transport des marchandises et de la nécessité de prévoir des moyens d'accès routiers aux grandes destinations.

L'équipe du PDT recommande aussi de modifier la structure-cadre des projets de transports en commun en ajoutant 5 points aux incidences de l'édification de la Ville et en retranchant 5 points au critère des coûts. Voici les principales modifications apportées aux sous-critères de l'édification de la Ville :

- Nous avons ajouté 2 points aux grandes destinations et au développement économique.
- Nous avons ajouté 2 points à l'équité.
- Nous avons ajouté 1 point aux réseaux naturels. Nous avons aussi apporté de légères modifications à la rubrique de la notation en nous inspirant des commentaires techniques des intervenants.

Dans la foulée de ces modifications, les critères liés à la mobilité sont toujours mieux pondérés que l'édification de la Ville. Essentiellement, si on mène des projets routiers et des projets de transports en commun importants, c'est pour répondre aux besoins en mobilité d'Ottawa. En donnant un meilleur coefficient de pondération à l'édification de la Ville, on risque de prioriser des projets moins urgents pour répondre aux besoins en mobilité.

Les incidences de l'édification de la Ville seront décisives en comparant les scénarios d'investissement dans les réseaux qui comportent différents niveaux d'investissements dans divers types de projets. Par exemple, l'augmentation des investissements dans les projets de transports en commun et dans les projets de transport actif par rapport aux investissements dans les projets routiers (ou inversement) pourrait donner lieu à une différence importante dans les résultats de l'édification de la Ville. Les indicateurs qui se rapportent aux résultats de l'édification de la Ville viendront par conséquent s'illustrer par rapport aux scénarios d'investissements dans les réseaux.

Or, en comparant les projets du même type (pour savoir quels projets il faut réaliser en premier lieu), les différences, dans l'édification de la Ville, entre les projets ne devraient normalement pas être importantes. Par exemple, la plupart des projets de transports en commun rapides auront le même type d'impact sur les objectifs de l'édification de la Ville. Les différences les plus importantes

entre les projets de transports en commun rapides devraient pouvoir se mesurer dans l'amélioration du service et dans l'attraction de nouveaux usagers. De même, la plupart des projets routiers devraient être réalisés hors de la Ceinture de verdure, dans les transects du secteur de banlieue ou du secteur rural. Ils auront les mêmes caractéristiques du point de vue de la mesure dans laquelle ils favorisent les objectifs de l'équité dans les transports ou les objectifs de l'aménagement de l'espace. Si de nombreux répondants ont donné beaucoup d'importance aux objectifs de l'édification de la Ville comme l'aménagement de l'espace et les rues saines, il est préférable de promouvoir ces objectifs en augmentant les niveaux d'investissements dans les projets de transport actif et en apportant des modifications aux routes existantes, au lieu de prioriser les projets routiers et les projets de transports en commun qui pourraient avoir une incidence positive sur l'édification de la Ville, mais qu'il n'est normalement pas nécessaire de réaliser avant bien des années.

Des résidents ont aussi suggéré que la Ville mène des sondages de sensibilité pour évaluer les changements dans la priorisation des projets en raison de l'augmentation du coefficient de pondération du critère de l'édification de la Ville. L'équipe du PDT est d'accord pour dire que la transparence est importante et communiquera les résultats de la priorisation des projets en donnant suffisamment de détails pour qu'il soit facile de constater comment les notes ont été calculées. L'équipe du PDT ne recommande pas de rajuster les critères de priorisation pendant l'établissement des priorités. Les structures-cadres font état des objectifs des politiques de la Ville et les valeurs de la collectivité, et il ne conviendrait pas d'évaluer différentes versions des structures-cadres afin de choisir celles qui donnent « les meilleurs » résultats.

#### **4.2.3 Réduire la pondération des coûts ou changer les modalités selon lesquelles les coûts entrent en ligne de compte dans les deux structures-cadres**

D'après les réponses apportées au sondage, certains résidents étaient d'avis qu'il faudrait réduire la pondération des coûts des projets par rapport à la pondération proposée dans la version provisoire des structures-cadres. D'autres ont suggéré d'évaluer les coûts (et les avantages) de la réalisation d'un même grand projet de transports en commun par rapport aux coûts (et aux avantages) de la réalisation de plusieurs projets plus modestes ou de comparer les coûts aux avantages.

Comme l'indique la section 4.2.2, l'équipe du PDT recommande de réduire la pondération du critère des coûts pour qu'elle passe de 25 % à 20 % dans la structure-cadre des projets de transports en commun comme dans la structure-cadre des projets routiers; toutefois, l'approche globale adoptée pour tenir compte des coûts reste la même. Voici la raison d'être de cette recommandation :

- Il est important d'utiliser judicieusement le financement limité à consacrer aux projets des infrastructures de transport. C'est ce que l'on

fait en comparant les projets d'après les coûts. Le coefficient de pondération de 20 % des structures-cadres révisées vise à équilibrer les intérêts des résidents dans la réalisation des projets « les meilleurs » par rapport aux intérêts de la Ville dans l'utilisation judicieuse des ressources disponibles.

- Les structures-cadres de priorisation tiennent compte des coûts et des avantages des projets. Les coûts des projets sont intégrés directement, alors que les avantages sont captés grâce à d'autres critères. En ajoutant la note des coûts aux notes de la mobilité et de l'édification de la Ville, on peut se servir de la note totale pour comparer les projets en fonction des coûts et des avantages.
- Puisque les projets ne sont priorisés que par rapport à des projets du même type, les coûts sont généralement du même ordre de grandeur. Par exemple, on ne compare les projets prioritaires de transports en commun que par rapport à d'autres projets prioritaires de transports en commun, et on ne les priorise pas par rapport à des projets de transports en commun rapides, qui peuvent coûter beaucoup plus cher. Nous nous pencherons sur les incidences d'investir dans un moins grand nombre de grands projets par rapport à de nombreux projets modestes dans le cadre des scénarios d'investissements dans les réseaux en tenant compte du financement consacré aux différents types de projets.

#### **4.2.4 Intégrer dans les deux structures-cadres les incidences des GES et de l'évolution des parts modales**

Dans le cadre de ce sondage, plusieurs répondants ont laissé entendre que les structures-cadres devraient tenir compte des incidences des gaz à effet de serre (GES) et de l'évolution des parts modales de chaque projet. Ces incidences sont déjà captées dans les indicateurs proposés. La structure-cadre pour la priorisation des projets de transports en commun capte la croissance de l'achalandage; cette croissance entraîne une augmentation des parts modales et produit moins d'émissions de GES. Dans les structures-cadres pour la priorisation des projets routiers, le potentiel de demande induite et d'émissions de GES constitue l'un des indicateurs. Il n'est pas possible de procéder à une évaluation complémentaire de l'évolution des parts modales et des émissions de GES des différents projets, puisque les projets se déroulent de concert dans un réseau pour orienter le comportement dans les déplacements. Nous évaluerons dans d'autres étapes du Plan des infrastructures, notamment dans l'élaboration des réseaux ultimes et dans l'évaluation des scénarios d'investissements dans les réseaux, des indicateurs comme les émissions de GES, les parts modales, les déplacements pour chaque mode et le kilométrage parcouru en voiture.

#### **4.2.5 Réduire la pondération de la croissance de l'achalandage par rapport à l'amélioration du service dans la structure-cadre des projets de transports en commun**

Le coefficient de pondération de la croissance de l'achalandage est supérieur à celui de l'amélioration du service dans la version provisoire de la structure-cadre des projets de transports en commun. Toutefois, dans le sondage, les répondants ont fait savoir que l'amélioration du service est plus importante que la croissance de l'achalandage. Il n'empêche que l'équipe du PDT recommande de maintenir le coefficient de pondération établi d'après la version provisoire de la structure-cadre pour les raisons suivantes :

- L'objectif essentiel de la mobilité du Plan officiel et du PDT consiste à accroître la proportion des déplacements effectués grâce à des modes de transport durables. Pour atteindre cet objectif, il faudra essentiellement accroître l'achalandage des transports en commun parmi les résidents existants et s'adapter à la croissance des déplacements grâce aux transports en commun.
- L'amélioration du service est l'un des facteurs essentiels qui portent la croissance de l'achalandage; les projets qui attirent les nouveaux usagers dans les transports en commun permettront aussi d'améliorer le service offert aux usagers existants. C'est pourquoi l'amélioration du service est dans une certaine mesure comptée en double dans la structure-cadre proposée puisque la croissance de l'achalandage attribuable à l'évolution des parts modales est un résultat direct de l'amélioration du service. Puisque ce comptage en double est jugé approprié pour faire la distinction entre les utilisateurs existants et les usagers projetés du point de vue des avantages, il n'est pas recommandé d'accroître le coefficient de pondération de l'amélioration du service.
- Dans le sondage, les répondants ont fait savoir qu'ils s'inquiétaient de savoir si on peut mener une évaluation fiable de la croissance de l'achalandage. En sachant que les modèles ne permettent pas de prédire l'avenir, le modèle adopté par la Ville pour évaluer la demande régionale en déplacements est un outil rigoureux qui tient compte de différents intrants pour évaluer la croissance de l'achalandage; les prévisions tiennent compte des projections de la population et de l'emploi, ainsi que des nouveaux usagers que les améliorations du service permettraient d'attirer.

#### **4.2.6 Modifier les moyens de tenir compte de l'équité dans la structure-cadre des projets de transports en commun**

Dans les réponses apportées à ce sondage, un répondant a fait savoir qu'il faudrait supprimer l'équité comme critère et l'appliquer par la suite en affectant un certain pourcentage du financement des transports en commun aux quartiers

prioritaires pour l'équité du PDT. L'équipe du PDT a tenu compte de cette suggestion, sans toutefois recommander d'apporter cette modification. La version provisoire de la structure-cadre permet d'évaluer le nombre d'utilisateurs du projet qui habitent dans un quartier prioritaire du PDT. On tient ainsi compte du fait que les résidents empruntent les transports en commun pour se rendre dans différentes destinations, en sachant que nombre de ces destinations se trouvent à l'extérieur des quartiers où ils habitent. Les projets d'infrastructures de transports en commun sont appelés à servir les résidents qui habitent dans de nombreux quartiers de la Ville, et non seulement dans le quartier où les projets sont réalisés. La structure-cadre vise à prioriser les investissements consacrés aux infrastructures des transports en commun qui apportent des avantages aux résidents des quartiers prioritaires, ce qui ne veut toutefois pas nécessairement dire que les projets doivent être réalisés dans les quartiers prioritaires du PDT ou dans les quartiers directement attenants.

#### **4.2.7 Réduire le coefficient de pondération du critère des moyens d'accès aux nouveaux projets d'aménagement par rapport à la décongestion dans la structure-cadre des projets routiers**

Dans le sondage, des répondants ont fait savoir que l'indicateur des moyens d'accès aux nouveaux projets d'aménagement est moins important que l'indicateur de la décongestion pour les projets routiers. Toutefois, dans la version provisoire de la structure-cadre pour la priorisation des projets routiers, on attribue une meilleure cote en points aux moyens d'accès au projet d'aménagement.

L'équipe du PDT recommande de modifier la structure-cadre en réduisant la note maximum du critère des moyens d'accès au projet d'aménagement pour qu'elle passe de 35 à 30 points. Nous avons aussi ajouté des points à l'indicateur de la décongestion dans de nombreuses catégories; toutefois, la note maximum reste la même, soit 20 points. Par exemple :

- Congestion sévère aujourd'hui et réduction modérée des retards OU forte congestion aujourd'hui et réduction importante des retards : augmentation de la note, qui passe de 15 à 17 points.
- Forte congestion aujourd'hui et réduction modérée des retards OU congestion modérée aujourd'hui et réduction importante des retards : augmentation de la note, qui passe de 10 à 14 points.

Malgré ces modifications, l'équipe du PDT recommande de maintenir une note maximum supérieure pour les moyens d'accès aux projets d'aménagement par rapport à la décongestion. Le Plan directeur des transports est un document auxiliaire du Plan officiel; une des fonctions essentielles du Plan directeur des transports consiste à favoriser la croissance et le développement. Les projets routiers qui ouvrent de nouveaux terrains à aménager sont essentiels pour promouvoir la croissance de la Ville conformément au Plan officiel approuvé.

On nous a adressé certains autres commentaires sur les incidences, pour la mobilité, des projets routiers et des délais de mise en œuvre. Nous apportons les précisions suivantes :

- La notation de la décongestion priorise les projets qui portent sur la congestion existante. La modélisation adoptée pour évaluer les avantages de la décongestion tient compte des véhicules supplémentaires (demande induite) qui pourraient être attirés dans le couloir en raison de l'augmentation de la capacité.
- Le Plan officiel vise à aménager les nouveaux quartiers pour en faire des quartiers du quart d'heure piétonnables et bien servis par les transports en commun, de même qu'à faire concorder les délais d'aménagement avec les infrastructures de transport auxiliaires. Tous les projets routiers (y compris ceux qui donnent accès à de nouveaux projets d'aménagement) seront pensés en fonction de ces politiques. Les routes à aménager dans les transects du secteur urbain et des villages seront dotées d'infrastructures piétonnables et cyclables, conformément au Plan officiel et aux politiques du PDT, et comprendront des infrastructures de transports en commun dans les cas voulus.
- Le Plan des infrastructures prévoira les mécanismes permettant de surveiller et de reprioriser les investissements, notamment en revoyant les délais d'aménagement pour tenir compte des plans d'aménagement nouvellement approuvés, ce qui constitue un élément essentiel de la note des moyens d'accès aux nouveaux projets d'aménagement. Nous avons rappelé ce point dans la mise à jour des structures-cadres.

#### **4.2.8 Ajouter un critère relatif au transport actif dans la structure-cadre des projets routiers**

Quelques répondants ont demandé de prévoir un critère distinct ou plusieurs critères distincts qui tiennent compte de la connectivité cyclable ou des infrastructures du transport actif dans la structure-cadre pour la priorisation des projets routiers. Tous les projets de construction de routes neuves et d'élargissement de routes seront pensés en fonction des normes les plus récentes pour les rues complètes, notamment en prévoyant des infrastructures réservées aux piétons et aux cyclistes dans les cas où les politiques de la Ville le justifient. On s'attendrait donc à attribuer une note supérieure à tous les projets routiers dans un critère se rapportant à l'aménagement des infrastructures de transport actif. Même si certains projets de construction de routes neuves et d'élargissement de routes peuvent apporter un concours plus important au réseau cyclable par rapport à d'autres projets, il ne s'agit pas d'un élément essentiel de différenciation; il est préférable de se pencher sur les lacunes critiques du réseau cyclable en apportant à ce réseau des améliorations ciblées, plutôt que dans le cadre des projets routiers du PDT. C'est pourquoi l'équipe du PDT ne recommande pas d'ajouter un critère distinct se rapportant au transport actif.

#### **4.2.9 Hausser la pondération de la promotion des transports en commun dans la structure-cadre des projets routiers**

Dans leurs commentaires, plusieurs répondants ont mis en lumière l'importance de promouvoir les transports en commun, et certains ont suggéré de convertir des voies automobiles proposées ou existantes pour en faire des voies de transports en commun. Les répondants ont aussi attribué à cet indicateur une cote de pondération élevée.

Comme l'indique la section 4.2.5, l'équipe du PDT recommande d'augmenter la note maximum de cet indicateur pour passer de 4 à 6 points, conformément aux commentaires du public. Elle ne recommande pas de rehausser la pondération pour les motifs suivants :

- Les projets destinés à créer des voies de transports en commun exclusives ou à mettre en œuvre d'autres mesures prioritaires dans les transports en commun seront évalués selon la structure-cadre pour la priorisation des projets de transports en commun, plutôt que d'après la structure-cadre des projets routiers. Des projets de transports en commun seront ciblés dans les cas où nous nous attendons à ce que les routes créent des retards pour les circuits de transports en commun importants, sans toutefois justifier une capacité supplémentaire pour la circulation générale; il s'agit généralement d'une approche plus économique que celle qui consiste à réaliser des projets d'élargissement de routes. Le recensement des projets de transports en commun tiendra compte des modèles actuels et projetés dans les déplacements effectués dans les transports en commun.
- La promotion des transports en commun sera une considération essentielle dans l'aménagement des réseaux ultimes et dans la comparaison des différents scénarios d'investissements dans les réseaux. Nous ferons appel à des indicateurs comme l'achalandage des transports en commun et l'accessibilité des destinations grâce aux transports en commun afin d'éclairer les décisions sur les moyens de répartir des ressources limitées.

La version à jour des structures-cadres précise aussi que la notation tiendra compte des améliorations apportées dans les circuits de transports en commun actuels et projetés.

#### **4.2.10 Tenir compte des incidences en aval ou des incidences sur les collectivités existantes dans les structures-cadres des projets routiers**

Dans le cadre du sondage, plusieurs répondants se sont dits inquiets par les « incidences en aval » des projets routiers ou des incidences sur les collectivités existantes qui ne sont pas des quartiers prioritaires pour l'équité du PDT. La modélisation de la Ville ne capte pas la capacité du réseau routier en aval existant de s'adapter au surcroît d'achalandage automobile. Si les routes en

aval sont congestionnées, à cause d'un projet routier, on remanierait le projet, on le prorogerait ou on le retrancherait du réseau ultime.

Or, l'achalandage en aval peut aussi produire des incidences négatives sur l'aménagement de l'espace et sur les rues saines. C'est pourquoi la structure-cadre sera révisée pour attribuer la note de 0 à ces projets selon cet indicateur si ces projets ont des incidences négatives ou des « incidences en aval » sur les secteurs dans lesquels l'activité piétonnière est moyenne ou considérable.