

Q1. Comment sommes-nous censés créer les scénarios sans le dernier modèle TRANS? Nous avons minimalement besoin des équations.

R1. La CCN demandera au Comité TRANS et à la Ville d'Ottawa si les équations peuvent être mises à votre disposition.

Q2. Qu'est-ce qui détermine l'échéance?

R2. La CCN et SPAC ont reçu la directive du gouvernement fédéral de réaliser plusieurs projets qui mèneront à la capacité accrue et à l'amélioration des liens interprovinciaux dans la région de la capitale nationale. Parmi ces projets, il y a l'élaboration d'un plan stratégique sur les liaisons interprovinciales et le transport durables pour la région de la capitale nationale, projet qui est dirigé par la CCN et qui doit être réalisé selon l'échéancier établi.

Q3. L'emplacement des liens n'est pas précisé dans la méthodologie, mais devrions-nous fournir des emplacements compte tenu des études qui ont été réalisées concernant le pont Alexandra et celui de l'île Kettle?

R3. Ce qui était considéré comme un fait à une époque donnée devra être considéré comme tel.

Q4. Pouvez-vous nous fournir certaines directives concernant la coordination, les défis ou les problèmes intergouvernementaux (SPAC, CCN, villes, provinces)?

R4. L'efficacité de la coordination intergouvernementale est essentielle à la réussite de l'étude. Le comité directeur du Plan, qui est formé de cadres supérieurs de la CCN, de SPAC, des gouvernements de l'Ontario et du Québec, de la Ville de Gatineau et de la STO, ainsi que de la Ville d'Ottawa et d'OC Transpo, fournira des conseils et aidera à orienter le processus de l'étude.

Q5. Qu'en est-il de JACPAT?

R5. JACPAT n'existe plus.

Q6. Devrions-nous envisager des scénarios où la population dépasse les deux millions d'habitants?

R6. Les scénarios doivent être le plus possible fiables et fondés sur les données socioéconomiques, démographiques et relatives à l'utilisation du sol dont nous disposons, mais une vaste perspective régionale à long terme peut être utile quand on aborde et prévoit des transitions et des défis importants et nouveaux en matière de mobilité dans la planification stratégique du transport. La compréhension et la prévision à long terme des changements sociotechniques, bien qu'elles soient quelque peu hypothétiques, pourraient être utiles pour aider à l'atteinte des cibles de la stratégie à long terme en matière de transport.

Q7. Certains souhaitent comprendre la calibration des déplacements d'un côté à l'autre de la rivière des Outaouais. Quel est le degré de calibration dans le modèle TRANS actuel?

R7. Un extrait de texte d'un récent projet visant à réévaluer, à calibrer et à valider les éléments des choix de mode dans le modèle de la demande de transport de la région de la capitale est mis à votre disposition. L'extrait fait état de la plus récente modification d'envergure du modèle. Il présente les résultats de la calibration ou de la validation, y compris ceux de ligne écran de la rivière des Outaouais.

Le Comité TRANS termine un projet visant à améliorer l'utilisation de générateurs spéciaux dans le modèle (dont les universités et les collèges, ainsi que les terminus), ce qui pourrait avoir une incidence sur la calibration.

Notez que l'extrait est disponible sur demande par courriel à allan.lapensee@ncc-ccn.ca, l'autorité contractuelle de la CCN.