

Subject: 2024 O-Train Proximity Study Guidelines Update

File Number: ACS2024-TSD-RCP-0002

Report to Planning and Housing Committee on 22 May 2024

and Council 29 May 2024

**Submitted on May 10, 2024 by Renée Amilcar, General Manager, Transit Services
Department and Vivi Chi, Acting General Manager, Planning, Development
Building Services**

**Contact Person: Michael Morgan, Director, Rail Construction Program, Transit
Services Department**

613-580-2424 ext.52718, michaelj.morgan@ottawa.ca

Ward: Citywide

**Objet : Lignes directrices de l'étude de proximité de l'O-Train
(mise à jour 2024)**

Dossier : ACS2024-TSD-RCP-0002

Rapport au Comité de la planification et du logement

le 22 mai 2024

et au Conseil le 29 mai 2024

**Soumis le 10 mai 2024 par Renée Amilcar, Directrice générale, Services de
transport en commun et Vivi Chi, directrice générale par intérim, Direction
générale des services de la planification, de l'aménagement et du bâtiment**

**Personne-ressource : Michael Morgan, Directeur, Programme de construction du
train léger, Services de transport en commun**

613-580-2424 poste 52718, michaelj.morgan@ottawa.ca

Quartier : À l'échelle de la ville

REPORT RECOMMENDATION(S)

- 1. That the Planning and Housing Committee recommends Council approve the updated O-Train Proximity Study Guidelines as described in this report and shown in Document 1.**
- 2. That the Planning and Housing Committee recommend Council delegate the authority to the General Manager, Transit Services, to make any amendments, changes and updates to the Guidelines and the use of this delegated authority shall be reported to Council on an annual basis.**

RECOMMANDATION(S) DU RAPPORT

- 1. Que le Comité de la planification et du logement recommande au Conseil municipal d'approuver les Lignes directrices mises à jour de l'étude de proximité de l'O-Train, telles que décrites dans le présent rapport et présentées dans le document 1.**
- 2. Que le Comité de la planification et du logement recommande au Conseil municipal de déléguer au directeur général des Services de transport en commun le pouvoir d'apporter des modifications, des changements et des mises à jour aux lignes directrices et que l'utilisation de ce pouvoir délégué fasse l'objet d'un rapport annuel au Conseil.**

RÉSUMÉ

La Ville d'Ottawa encourage l'aménagement axé sur le transport en commun (AATC) à proximité du transport en commun rapide afin d'appuyer les objectifs de planification de la Ville. Le Plan officiel de 2022 cherche à tirer parti des atouts de la Ville en matière de transport en commun afin d'atteindre les objectifs globaux du Plan en matière de mobilité. Un des aspects de la priorité accordée au transport durable consiste en la protection de l'infrastructure du transport en commun ferroviaire contre les impacts et les conflits.

En 2013, la Ville d'Ottawa a élaboré et adopté les Lignes directrices de l'étude de proximité de la Ligne de la Confédération afin de guider et d'optimiser les aménagements adjacents ou intégrés à l'infrastructure de l'O-Train. Ces lignes directrices ont permis de s'assurer que l'infrastructure de transport en commun essentielle ne soit pas compromise, tout en aidant les promoteurs à comprendre la portée et le processus de réalisation d'une étude de proximité.

Le présent rapport recommande que les Lignes directrices de l'étude de proximité de la Ligne de la Confédération soient mises à jour afin de refléter l'état actuel de l'infrastructure de transport en commun ferroviaire existante et prévue à Ottawa, étant donné que la version la plus récente (2013) des lignes directrices a été approuvée environ cinq ans et demi avant l'entrée en service commercial de la Ligne 1 (Ligne de la Confédération).

CONTEXTE

La *Loi sur l'aménagement du territoire* et la *Déclaration de principes provinciale (DPP)* fournissent des orientations politiques en matière d'aménagement du territoire en Ontario. La DPP (2020) stipule que le Plan officiel est le principal instrument de sa mise en œuvre. Le Plan officiel de la Ville d'Ottawa (2022) stipule, à la section 4, Politiques pour l'ensemble de la Ville, que les demandes de plan de lotissement et de plan d'implantation à l'intérieur de la zone d'influence de l'aménagement des stations et couloirs de transport en commun rapide sur rail existants et futurs doivent comprendre une étude sur la proximité de l'O-Train. La section 4 stipule en outre que les nouveaux aménagements sur des terrains adjacents à des couloirs et installations de transport protégés doivent respecter les meilleures pratiques en matière de sécurité ferroviaire et d'atténuation des risques afin de déterminer les marges de retrait appropriées pour les aménagements, conformément aux lignes directrices de la Fédération canadienne des municipalités-Association des chemins de fer du Canada (FCM-ACR) pour les nouveaux aménagements ou à une étude de proximité de l'O-Train, selon le cas.

La zone d'influence de l'aménagement est indiquée à l'appendice 2 du Plan officiel de 2022. Les couloirs de transport protégés sont indiqués dans le Plan officiel de 2022 en tant que composante de l'annexe C2 (Réseau de transport en commun - Réseau ultime). La Ville a établi la zone d'influence de l'aménagement en fonction de l'emplacement des couloirs existants et futurs de l'O-Train.

En 2013, la Ville d'Ottawa a élaboré et adopté les Lignes directrices de l'étude de proximité de la Ligne de la Confédération afin de guider et d'optimiser les aménagements adjacents ou intégrés à l'infrastructure de l'O-Train, et de s'assurer que l'infrastructure de transport en commun essentielle ne soit pas compromise. La version actuelle (2013) des Lignes directrices de l'étude de proximité de la Ligne de la Confédération a été approuvée plusieurs années avant l'entrée en service commercial de la Ligne de la Confédération et ne fait référence qu'à la Ligne 1. Les lignes directrices de l'étude de proximité doivent donc être mises à jour afin de refléter l'état actuel des infrastructures de transport en commun existantes et prévues à Ottawa.

La mise en service commerciale de l'Étape 1 de la Ligne de la Confédération (de la station Tunney's Pasture à la station Blair) a eu lieu en 2019. Les prolongements à l'est, à l'ouest et au sud de l'Étape 2 du TLR (train léger sur rail) sont présentement en construction. Le Plan directeur des transports (PDT) 2013 identifie les futurs prolongements du TLR vers Kanata / Stittsville et Barrhaven (Étape 3 du TLR), ainsi qu'un futur couloir de transport en commun le long de l'avenue Carling. En 2024, l'O-Train actuel et prévu de la Ville d'Ottawa comprend la Ligne de la Confédération (lignes 1 et 3 de l'O-Train) et la Ligne Trillium (lignes 2 et 4 de l'O-Train), ainsi que les futurs prolongements de l'O-Train mentionnés ci-dessus.

DISCUSSION

Les Lignes directrices mises à jour de l'étude de proximité de l'O-Train 2024 figurent dans le document 1 joint au présent rapport. Ces lignes directrices ont été préparées par le bureau de la construction du train léger et contiennent des informations qui décrivent l'objectif d'une étude de proximité, quand et pourquoi une étude de proximité est nécessaire, les définitions des différents niveaux d'une étude de proximité, ainsi que des informations sur la soumission, les exigences techniques et les processus d'examen de l'étude de proximité requise.

Une étude de proximité est requise lorsqu'un projet d'aménagement se situe entièrement ou partiellement dans la zone d'influence de l'aménagement ou à proximité d'un couloir de transport protégé, conformément à l'annexe C2 du Plan officiel de 2022.

Les lignes directrices de l'étude de proximité classent les projets d'aménagement nécessitant une étude de proximité en fonction du niveau de risque ou d'impact qu'un projet de développement est susceptible d'avoir sur les infrastructures de transport ferroviaire existantes, prévues ou futures, et attribuent un niveau d'étude de proximité sur cette base :

- Niveau 1A : il s'agit des aménagements situés en totalité ou en partie dans la zone d'influence de l'aménagement et dont l'impact sur l'O-Train est jugé minimal, y compris à proximité des parties de la zone d'influence de l'aménagement où l'O-Train n'est pas encore en service, n'est pas en cours de construction ou ne fait pas partie d'un projet en cours;
- Niveau 1B : il s'agit des aménagements à proximité des couloirs de transport protégés;
- Niveau 2 : s'applique aux aménagements considérés comme ayant un impact

substantiel sur l'O-Train (tel que défini par la modification des conditions de prise en charge des passagers, la création d'une pression latérale sur le sol entraînant un déséquilibre, l'impact sur les opérations de transport en commun, etc.);

- Niveau 3 : s'applique aux aménagements réalisés sur, au-dessus, au-dessous ou à moins d'un mètre environ de l'O-Train.

Le niveau de l'étude de proximité et les études complémentaires requises seront déterminés par le personnel de la Ville d'Ottawa au cours de la phase de consultation préalable à la demande d'aménagement.

Objectif des lignes directrices

Les lignes directrices de l'étude de proximité ont pour objet de guider les demandeurs d'aménagement lors de la préparation d'une étude de proximité. Une étude de proximité fournit à la Ville des informations suffisantes pour évaluer et atténuer les incidences potentielles d'un projet d'aménagement sur l'O-Train et les couloirs de transport protégés, existants ou futurs. Pour les aménagements auxquels s'appliquent ces lignes directrices, les études de proximité doivent démontrer que les aménagements sont conçus et construits de manière à permettre à la Ville de construire, d'exploiter et d'entretenir de manière rentable le futur système ferroviaire, ainsi que de l'exploiter et de l'entretenir une fois qu'il aura été construit. Le calendrier des aménagements proposés sera également examiné afin de s'assurer que les conflits potentiels entre les aménagements proposés et les activités de construction du réseau de train léger sur rail (y compris la nécessité de déviations pour les transports en commun) peuvent être gérés efficacement.

L'étude de proximité peut également déboucher sur l'inclusion de conditions d'approbation pour les demandes de plan d'implantation et de plan de lotissement.

Les lignes directrices doivent être consultées par le demandeur d'aménagement dès les premières étapes d'un projet.

Changements apportés

Les Lignes directrices de l'étude de proximité de l'O-Train 2024 sont destinées à remplacer les Lignes directrices de l'étude de proximité de la Ligne de la Confédération. Les changements les plus importants sont les suivants :

- L'application de la zone d'influence de l'aménagement mise à jour, telle qu'elle

figure à l'appendice 2 du Plan officiel de 2022, qui reflète l'étendue actuelle de l'O-Train prévu et existant;

- L'introduction d'exigences limitées en matière d'étude de proximité pour les projets d'aménagement situés à moins de vingt (20) mètres des couloirs de transport protégés;
- Affinement des niveaux de l'étude de proximité, y compris l'identification du niveau 1B applicable aux aménagements à proximité des couloirs de transport protégés;
- Les niveaux 1A et 1B ont été créés pour les lignes directrices mises à jour (2024) de l'étude de proximité afin de clarifier les exigences relatives aux aménagements ayant un impact minimal anticipé sur l'O-Train ou les couloirs de transport protégés. Les exigences de soumission pour le niveau 1A impliquent moins d'études techniques et reflètent le fait que l'O-Train peut ne pas être en service ou en construction pour certaines parties de la zone d'influence de l'aménagement. De même, les exigences de soumission réduites pour le niveau 1B reflètent le calendrier inconnu des futures opérations ferroviaires dans les couloirs de transport protégés.
- La suppression de l'évaluation des objectifs des aménagements axés sur le transport en commun en tant qu'aspect d'une étude de proximité, étant donné que ces objectifs sont évalués dans le cadre d'autres aspects du processus d'examen des projets d'aménagement de la Ville.
- L'introduction de dispositions relatives à la présentation d'une étude de proximité dans le cadre d'une demande de modification du règlement de zonage.
- L'inclusion de clarifications concernant l'application des lignes directrices de la Fédération canadienne des municipalités-Association des chemins de fer du Canada (FCM-ACR) pour les nouveaux aménagements à proximité des opérations ferroviaires.
- Explications concernant les différences réglementaires entre la Ligne de la Confédération et la Ligne Trillium, et la possibilité d'exigences supplémentaires ou de conformité avec les lignes directrices de la FCM-RAC lorsque d'autres opérations ferroviaires, y compris des opérations de transport de marchandises, fonctionnent ou pourraient fonctionner à l'avenir dans le couloir de la ligne Trillium.

- Explications concernant la relation entre une étude de proximité et les conditions d'approbation.
- Mise à jour des informations sur les exigences techniques, les délais et les droits.
- Élaboration de définitions pour clarifier les termes clés, y compris les termes définissant le champ d'application de l'« O-Train ».

Conditions d'approbation

Les lignes directrices de l'étude de proximité 2024 comprennent une section sur les conditions d'approbation. Cette section a été révisée afin de clarifier la relation entre une étude de proximité et les conditions d'approbation. Dans le cas des demandes de plan d'implantation et de plan de lotissement, le processus d'examen et d'approbation de l'étude de proximité fait partie de l'entente sur le plan d'implantation ou le plan de lotissement, qui comprend les conditions d'approbation. La Ville d'Ottawa peut imposer des restrictions sur les heures, les méthodes ou la séquence de construction, ainsi que d'autres mesures de protection décrites dans les Lignes directrices de l'étude de proximité de l'O-Train ou autrement recommandées à la suite du processus d'étude de proximité, afin d'éviter les incidences directes ou indirectes sur la construction, l'exploitation ou l'entretien actuels, prévus ou futurs du transport en commun ferroviaire, y compris l'O-Train, de même que l'exploitation des autobus et l'accès des clients aux stations. Les conditions d'approbation s'appuieront sur les conclusions et les recommandations de l'étude de proximité pour le projet d'aménagement.

Exigences techniques

Les lignes directrices mises à jour comprennent une section sur les exigences techniques qui fournit des orientations pour les études, les plans et les rapports qui peuvent être exigés dans le cadre d'une étude de proximité, tels que :

- Rapports géotechniques et conception des fondations;
- Plans d'excavation;
- Dégagements par rapport aux infrastructures de transport pour les plans d'implantation, les plans d'étage et les coupes transversales;
- Rapports sur la sécurité incendie et la sécurité des personnes, et rapports sur les systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation;

- Plans de gestion de la construction.

Les normes industrielles pertinentes et les lignes directrices en matière de conception s'appliquent également, car elles peuvent être mises à jour au fil du temps.

Droits

Les droits ne doivent pas générer de recettes (ils ne servent qu'à couvrir les frais d'examen de la Ville et les frais d'examen par des tiers) et seront propres à chaque projet, en fonction de la complexité de l'aménagement. Les lignes directrices de l'étude de proximité précisent que le demandeur d'aménagement doit consulter le *Règlement sur les droits d'aménagement* de la Ville d'Ottawa afin d'obtenir une approximation des droits à payer pour chaque aspect de l'étude de proximité. Le promoteur peut s'adresser au personnel de la Ville pour obtenir une estimation des frais, et les frais définitifs peuvent être payés à diverses étapes du processus d'examen de l'aménagement et/ou pendant la construction de l'aménagement.

IMPLICATIONS FINANCIÈRES

Le présent rapport n'a pas d'incidence financière directe, les frais liés aux études de proximité étant neutres du point de vue des recettes et des coûts.

IMPLICATIONS JURIDIQUES

Aucun obstacle juridique ne s'oppose à l'adoption des lignes directrices révisées de l'étude de proximité, telles qu'elles sont présentées dans ce rapport. Comme le souligne le présent rapport, les lignes directrices sont étayées par les politiques du Plan officiel ainsi que par l'annexe et l'appendice auxquels il est fait référence.

COMMENTAIRES DU OU DES CONSEILLERS DE QUARTIER

À l'échelle de la ville.

CONSULTATION

L'ébauche des Lignes directrices de l'étude de proximité de l'O-Train 2024 a été distribuée et présentée au Comité directeur du secteur de l'aménagement de la Ville d'Ottawa le 31 mars 2022. L'ébauche des lignes directrices a également été distribuée au Comité de planification et d'ingénierie de la Ville d'Ottawa.

À l'interne, les Services de transport en commun ont consulté tous les secteurs d'activité de la Direction générale des services de la planification, de l'aménagement et du bâtiment, de même que les Services juridiques et les Services immobiliers.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

La mise à jour des lignes directrices de l'étude de proximité permet de s'assurer que tout nouveau projet d'aménagement dans la zone d'influence de l'aménagement répond aux exigences en matière d'accessibilité à la fois pendant la construction et une fois qu'il est opérationnel.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES ACTIFS

Les recommandations formulées dans le présent rapport sont conformes aux objectifs du Programme de gestion intégrale des actifs de la Ville. La mise en œuvre du Programme de gestion intégrale des actifs permet à la Ville de gérer efficacement les infrastructures existantes et nouvelles afin de maximiser les avantages, de réduire les risques et de fournir des niveaux de service sûrs et fiables aux utilisateurs de la collectivité. Cela se fait dans un souci de responsabilité sociale, culturelle, environnementale et économique. L'étude de proximité contribuera à faire en sorte que les projets d'aménagement se fassent de manière à protéger les infrastructures importantes de la ville.

L'objectif d'une étude de proximité est de démontrer que les aménagements proposés dans la zone d'influence de l'aménagement et à proximité des couloirs de transport protégés sont conçus et construits de manière à protéger l'intégrité des actifs et des opérations de l'O-Train, pendant la construction de l'aménagement et tout au long de son cycle de vie. Des dispositions doivent être prises pour que la construction soit réalisée de manière à ce qu'il n'y ait pas d'effets négatifs temporaires ou permanents sur une partie quelconque de l'O-Train, ou que les effets négatifs temporaires soient associés à des stratégies d'atténuation appropriées. L'étude de proximité aborde également les risques liés à la sécurité, au bruit et aux vibrations de l'O-Train pour le projet.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES RISQUES

L'obligation de soumettre une étude de proximité est un outil important de gestion des risques conçu pour aider la Ville à identifier les risques pour les actifs de transport ferroviaire existants, planifiés et futurs résultant de nouveaux aménagements, et à identifier et mettre en œuvre des mesures appropriées d'atténuation des risques.

RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES

Les recommandations du rapport n'ont aucune incidence sur les zones rurales.

PRIORITÉS DU MANDAT DU CONSEIL

La mise à jour des Lignes directrices de l'étude de proximité de la Ligne de la Confédération de 2013 appuie les priorités suivantes du Plan stratégique de la Ville 2023-2026 et du mandat du Conseil municipal :

- Une ville comptant des logements abordables et où il fait bon vivre.
- Une ville qui offre davantage d'options de mobilité fiables, sécuritaires et accessibles.

DOCUMENTS À L'APPUI

Document 1 - Lignes directrices de l'étude de proximité de l'O-Train (2024)

SUITE À DONNER

Le personnel suivra les instructions du Comité et du Conseil et procédera en conséquence.

Les lignes directrices mises à jour de l'étude de proximité seront détenues par la Direction générale des services de transport en commun et mises en œuvre lors de l'examen des demandes d'aménagement par la Direction générale de la planification, de l'immobilier et du développement économique.