

# 5 GRANDS CHANGEMENTS



## INTRODUCTION

Ottawa est une ville magnifique au patrimoine unique et à l'architecture majestueuse où abondent les parcs et les espaces verts. Prospère et économiquement stable, elle abrite des universités de renommée mondiale et une main-d'œuvre très scolarisée. La ville est en outre très diversifiée : le quart de ses résidents sont nés dans un autre pays.

Territoire ancestral de la Nation algonquienne Anishinabe et lieu de rassemblement de temps immémorial, Ottawa a été façonnée par l'histoire du Canada. Elle est le point de rencontre de trois rivières, de deux villes et de deux langues officielles, un lieu où cohabitent le passé et l'avenir, la ville et la nature, les Premières Nations, les Inuits et les Métis, et de nombreux nouveaux immigrants.

Cette année, la population a passé le cap du million. Nous avons établi de solides bases sur lesquelles construire notre avenir, mais devons, au fil de notre évolution, nous adapter au rythme croissant des changements, qu'il s'agisse de la crise climatique, des perturbations économiques, des nouvelles technologies ou de l'évolution démographique.

### Nouveau Plan officiel

La Ville d'Ottawa s'affaire à réécrire son Plan officiel, un document stratégique qui décrit comment la ville évoluera dans les prochaines années, où seront aménagées les principales infrastructures et quelles politiques seront mises en œuvre pour soutenir la croissance économique et orienter le développement et l'évolution des quartiers. La mise à jour actuelle vise à faire d'Ottawa une ville adaptable et résiliente, et où, surtout, il fait bon vivre, travailler et se divertir. Le nouveau Plan a un horizon qui s'étend jusqu'en 2046, et préparera la ville et la région à passer la barre des deux à trois millions d'habitants.

### Orientations stratégiques préliminaires

La Ville propose de modifier de façon importante les orientations du Plan officiel afin de faire d'Ottawa la meilleure ville de taille moyenne où vivre en Amérique du Nord. Les énoncés suivants, aussi appelés « les cinq grands changements », reflètent les principales propositions pour le nouveau Plan officiel :

- **Croissance** : D'ici la fin de la période visée par le Plan, favoriser la croissance davantage par la densification que par l'aménagement de sites nouveaux. Cette croissance permettra de réaliser des collectivités complètes et d'offrir des options variées en matière de logement abordable.
- **Mobilité** : D'ici 2046, la majorité des déplacements dans Ottawa se feront par des modes de transport durables (marche, vélo et transports en commun).
- **Conception urbaine** : Raffiner notre conception urbaine et communautaire et mettre ces connaissances au service d'un urbanisme exemplaire à toutes les échelles, des plus petits aux plus gros projets.
- **Résilience** : Enchâsser la résilience en matière de santé publique, d'environnement et de climat dans nos politiques d'aménagement.
- **Économie** : Enchâsser le développement économique dans nos politiques d'aménagement.

## Comment utiliser le présent document

Le présent document vise à recueillir les commentaires des résidents d'Ottawa sur les principaux changements d'orientation envisagés pour le prochain Plan officiel. Ceux-ci nous guideront dans l'élaboration d'un ensemble d'orientations stratégiques détaillées, qui seront examinées par le Conseil à la fin de 2019. Si ce dernier donne son aval, il demandera au personnel municipal de rédiger une version provisoire du Plan officiel et des politiques nécessaires pour mettre en œuvre ces orientations. Ce Plan officiel provisoire serait soumis au Conseil d'ici l'été 2020.

Merci de faire parvenir vos commentaires aux coordonnées suivantes :

#### Carol Ruddy, Urbaniste III

Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique

Ville d'Ottawa

110, avenue Laurier ouest, Ottawa (Ontario) K1P 1J1

Courriel : [urbanisme@ottawa.ca](mailto:urbanisme@ottawa.ca)

Tél. : 613-580-2424, poste. 28457



# 1<sup>er</sup> GRAND CHANGEMENT GESTION DE LA CROISSANCE



**D'ici la fin de la période visée, favoriser la croissance davantage par la densification que par l'aménagement de**

**sites nouveaux. Cette croissance permettra de réaliser des collectivités complètes et d'offrir des options variées en matière de logement abordable.**

## Éléments

- Gestion de la croissance
- Logement
- Mobilité
- Politiques sur les zones rurales

## Description du thème

La Déclaration de principes provinciale reconnaît que les municipalités de l'Ontario comportent une grande diversité de petits et de grands secteurs ruraux et urbains qui ont un taux de croissance différent, mais tous partagent le même objectif et la même responsabilité : la viabilité environnementale et économique à long terme. Pour le gouvernement provincial, les zones de peuplement sont le moteur de la croissance et du développement, leur vitalité étant essentielle à la prospérité économique à long terme de nos collectivités. Pour être viables, les zones rurales doivent s'appuyer sur des éléments qui mettent en valeur le caractère rural, ses caractéristiques et ses atouts, soutiennent les grandes industries rurales, comme l'agriculture et l'exploitation minière, et contribuent à protéger les ressources naturelles du secteur.

## Évaluation de l'approche actuelle

Les municipalités doivent surveiller et gérer la croissance, veiller à ce que l'offre de terrains soit suffisante pour offrir une diversité, une densité et une gamme d'habitations appropriées, et pour assurer une expansion et une utilisation optimale des infrastructures rurales, ainsi que promouvoir la diversification du tissu économique et des emplois.

Le Plan officiel actuel encadre la croissance urbaine jusqu'en 2036 et allie des cibles de densification, relevées graduellement, à une réserve suffisante de zones vertes en prévision de nouveaux quartiers, sur des terrains ajoutés à la région urbaine lors de la dernière expansion. Les cibles actuelles de densification et les secteurs visés découlaient d'une ancienne version des plans de l'O-Train et ne touchaient que les 13 premières stations de la ligne 1 et les stations existantes de la ligne 2. Les plans de transport en commun ont été considérablement modifiés depuis.

Le Plan officiel actuel oriente la croissance et les projets d'aménagement vers les villages qui disposent déjà d'installations et de services, ou vers les villages où ces installations et services peuvent être offerts efficacement, et qui sont les plus susceptibles de connaître une évolution.

Cependant, il n'offre que peu de directives quant au type d'aménagement qui peut convenir à un village et aux secteurs ruraux environnants, ou à la façon de s'assurer que cet aménagement est adapté au contexte rural ou villageois.

La volonté de la Ville d'atteindre les cibles de réduction des gaz à effet de serre (GES) établies par le Conseil est aussi un facteur décisif dans le choix d'une stratégie de gestion de la croissance qui réduit au minimum le recours aux combustibles et aux bâtiments isolés, les deux plus importants contributeurs d'émissions de GES.

## CROISSANCE GÉNÉRALE

### Orientation stratégique n° 1 : Axer la gestion de la croissance sur la densification

D'ici 2046, la majorité des nouvelles unités résidentielles seront attribuables à la densification dans les secteurs urbains et les villages viabilisés.

### Justification

- Traditionnellement, l'évolution et la croissance des villes étaient régies par deux mécanismes : l'expansion et la consommation d'un plus grand nombre de terres, et le réaménagement, qui optimise l'utilisation des terrains. Le Plan officiel reconnaît que si la ville souhaite accroître sa viabilité environnementale, économique et sociale, elle doit principalement miser sur le réaménagement et la densification pour sa croissance.
- La densification est devenue le principal outil des municipalités pour atteindre leurs objectifs en matière d'environnement.



La nécessité d'atteindre les cibles de réduction des GES joue aussi sur le choix d'une stratégie de gestion de la croissance, particulièrement pour une municipalité de l'envergure d'Ottawa, qui, en tant que capitale nationale et deuxième ville de l'Ontario, a aussi le devoir de montrer l'exemple en la matière.

- En 2009, la Ville présentait les premières cibles de densification résidentielle dans son Plan officiel, ainsi que des politiques pour accroître le nombre de logements et d'emplois dans les zones commerciales et d'emploi ainsi qu'au centre-ville, et assurer la connexion avec le réseau de transport en commun rapide. La Ville surveille le nombre de chantiers pour évaluer la densification, et selon les données, les cibles établies en 2009 sous-estimaient la densification réellement générée par le marché; en fait, les données laissent croire que d'ici 2046, la ville connaîtra une croissance résidentielle en milieu urbain de 60 % ou plus par la densification.
- Le Plan reconnaît aussi que les quartiers résidentiels établis depuis longtemps subissent une transition naturelle vu l'attrait qu'ils exercent en raison de la proximité des services et installations, et du temps souvent réduit des déplacements. Cependant, le Plan demeure vague sur leur évolution. Pour porter fruit, une stratégie de croissance par la densification doit tenir compte du contexte propre aux quartiers dans son approche. Cette orientation connexe est abordée dans le grand changement n° 3.
- L'objectif de la Ville de favoriser la croissance à l'intérieur des quartiers établis signifie aussi qu'elle doit appuyer leur évolution pour en faire des quartiers où tout est à 15 minutes de marche et où l'on trouve différentes utilisations du sol : divers types d'habitations, de commerces et de services, offre alimentaire, écoles, possibilités d'emploi, parcs, espaces verts et sentiers. Un bon plan de densification doit donc tenir compte de la présence de ces services et avantages.

### Orientation stratégique n° 2 : Établir un lien entre croissance urbaine abordable et mobilité urbaine abordable

L'un des avantages concurrentiels d'Ottawa, qui la rend si attrayante pour d'éventuels résidents, est sans contredit son abordabilité par rapport à la plupart des autres capitales du G7 ou grandes villes nord-américaines. Il ne s'agit pas ici que du coût du logement, mais aussi de celui du transport. Le Plan officiel vise à établir un lien entre l'utilisation du sol et la planification des transports pour renforcer la stratégie globale de maintien de l'abordabilité, en multipliant les types d'habitations à plus d'endroits où les options de transport sont suffisantes pour faire le choix d'éliminer la deuxième voiture, voire de ne plus en posséder.

### Justification

- Le Plan officiel de la Ville cible en priorité les terrains autour des stations des réseaux de l'O-Train (train léger) et du Transitway (transport en commun rapide par autobus, TCRA) pour les projets d'aménagement et de réaménagement à forte densité, afin de répondre aux nouveaux besoins de transport de la façon la plus efficace et économique possible. De récentes modifications de la *Loi sur l'aménagement du territoire* permettent aux municipalités de désigner une zone entourant une station ou un arrêt de transport en commun de niveau supérieur existant ou prévu comme « zone protégée de grande station de transport en commun »; les politiques visant ces secteurs circonscrits sont sans appel. Pour ces secteurs, le Plan officiel doit aussi préciser :
  - a) le nombre minimal de résidents et d'emplois par hectare que la zone devrait pouvoir recevoir;
  - b) les utilisations autorisées à l'égard des terrains et des bâtiments dans la zone;
  - c) les densités minimales autorisées pour l'habitation et les emplois.
- La Ville a déjà ciblé certaines de ces stations, dans le cadre de ses études sur les aménagements axés sur le transport en commun (AATC) relevant du Plan officiel actuel, et fixé des cibles de densité. Dans le nouveau Plan, on désignera certains de ces secteurs comme « zone protégée de grande station de transport en commun », ce qui pourrait entraîner la révision des cibles.
- Le nouveau Plan officiel vise à appliquer une approche similaire pour les nouvelles stations prévues à l'étape 2 du projet de train léger, ainsi que le long des futurs couloirs de l'O-Train, du TCRA et des circuits d'autobus considérés comme étant de niveau supérieur en raison du degré d'achalandage.

### Orientation stratégique n° 3 : Lorsqu'une expansion est nécessaire, veiller à ce qu'elle soit abordable et qu'elle respecte les objectifs de gestion de la croissance

Lorsqu'une expansion urbaine est requise, elle doit viser des zones qui permettront d'optimiser l'utilisation des infrastructures, des services publics et des installations existants ou projetés; il faut aussi éviter les zones où d'importantes dépenses en immobilisations publiques ou des coûts prohibitifs de fonctionnement à long terme seraient nécessaires. L'expansion doit aussi permettre à la Ville d'atteindre ses objectifs de gestion de la croissance.



### Justification

- Le choix des zones d'expansion urbaine est guidé par des directives provinciales claires. L'autre facteur à considérer pour une ville de la taille d'Ottawa est l'envergure de son infrastructure, tant en matière de canalisations que de transport.
- Le choix des parcelles pouvant faire l'objet d'une expansion urbaine se fait principalement en fonction de la capacité à compléter les quartiers existants, à soutenir de façon réfléchie les objectifs de gestion de la croissance du Plan officiel, à atteindre les objectifs relatifs à la part modale du Plan directeur des transports et à suivre les orientations du Plan directeur de l'infrastructure.
- Dans le cas d'une future expansion urbaine (après la période visée par le présent Plan), il faudrait privilégier une expansion dans la Ceinture de verdure, si elle n'entre pas en conflit avec les zones écologiques naturelles, plutôt que d'entrer dans des secteurs extérieurs puis d'agrandir en retour la Ceinture de verdure par un nombre égal ou plus élevé de terres du secteur rural actuel. L'expansion du secteur urbain dans la Ceinture de verdure représente une utilisation plus efficace des ressources que l'expansion au-delà de ses limites.

### Orientation stratégique n° 4 : Établir un lien entre la stratégie de gestion de la croissance et les cibles de réduction des émissions de GES

Les deux plus grands émetteurs de GES sont les bâtiments et les transports. Dans le cadre de sa stratégie de gestion de la croissance, la Ville doit mettre en œuvre un modèle d'urbanisation qui permettra de minimiser les besoins en transport et de réduire graduellement le nombre de personnes qui possèdent ou utilisent un véhicule, et qui exigera des formes bâties moins énergivores.

### Justification

- Les orientations stratégiques nos 1 et 2 visent à réduire la distance que devra parcourir la population future d'Ottawa dans ses activités quotidiennes. Les deux principaux motifs pour s'acheter et utiliser une voiture sont le besoin de se déplacer et la distance à parcourir. Le fait d'axer la croissance urbaine sur la création de quartiers où tout est à 15 minutes de marche est une stratégie essentielle pour changer en profondeur les habitudes.
- Les bâtiments isolés sont, par définition, plus énergivores sur le plan du chauffage et de la climatisation. Or, les besoins en la matière ne feront qu'augmenter en raison de l'accélération des changements climatiques. Pour qu'Ottawa puisse améliorer sa résilience, son futur parc immobilier devra être plus éco-énergétique. Si les normes de construction sont régies par les autres ordres de gouvernement, la Ville peut promouvoir des normes strictes de performance environnementale pour ses nouvelles constructions.

- Un élément essentiel de la stratégie de résilience de la Ville en matière d'énergie et de GES est la possibilité d'aménager divers types de bâtiments résidentiels contigus, de faible hauteur ou de plain-pied.

### Orientation stratégique n° 5 : Accroître la flexibilité concernant les types d'habitations

Donner comme consigne, pour les quartiers établis et les nouveaux secteurs résidentiels, selon le contexte, de régir l'aménagement d'habitations en fonction du format des bâtiments (leur taille et leur forme) plutôt que du type d'habitation (nombre de logements qu'ils comptent) afin d'offrir une flexibilité accrue concernant les types d'habitations possibles et d'accroître les options pour les résidents d'Ottawa.

### Rationale

- Dans les secteurs résidentiels existants, cette orientation stratégique met l'accent sur le format des bâtiments (leur taille et leur forme) plutôt que sur un type d'habitation précis (selon le nombre de logements au sein des bâtiments), afin d'offrir plus d'options que ce qui est actuellement permis.
- Dans les nouveaux quartiers, cette orientation stratégique appuiera la pratique actuelle consistant à attribuer un zonage préalable aux nouveaux lotissements afin d'élargir les possibilités et de donner l'occasion au marché de s'adapter à la demande changeante. Elle cadrera aussi avec les orientations de l'initiative Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes, qui vise aussi à diversifier et à multiplier les types d'habitations dans les nouveaux quartiers.
- En zone rurale, on examinera la possibilité de permettre davantage d'options de logement dans les villages, et surtout dans les villages viabilisés (voir l'orientation stratégique n° 8).

### Orientation stratégique n° 6 : Offrir de nouveaux logements adaptés au contexte

Procéder à une classification plus détaillée des secteurs résidentiels pour cerner ceux qui sont près des secteurs ciblés pour la densification (y compris les zones protégées de grande station de transport en commun, aux termes de la *Loi sur l'aménagement du territoire*), ceux qui subissent des changements actuellement et qui ont besoin d'une orientation claire pour les prochaines étapes, et ceux qui ne font encore l'objet d'aucune pression.

### Justification

- Cette orientation stratégique (appuyée par les orientations stratégiques du grand changement n° 3 visant un cadre de planification mieux adapté au contexte et un meilleur design urbain) permettra à la Ville d'évaluer la possibilité d'aménagement des bâtiments de faible hauteur et de plain-pied dans des quartiers établis qui subissent des pressions de réaménagement



en raison des services de transport en commun de niveau supérieur, et de les doter de la capacité nécessaire pour s'adapter à la croissance prévue d'ici 2046.

- Cette approche permettra aussi de cibler les secteurs propices à des investissements ciblés en infrastructures.

### Orientation stratégique n° 7 : Intégrer plus de logements dans les installations de la Ville, et plus d'installations de la Ville dans les bâtiments polyvalents

Proposer une orientation stratégique pour exiger que les nouveaux projets d'infrastructures municipales (soit les bibliothèques et les installations de loisirs et de transport en commun) intègrent le logement sur le site, lorsque la taille du lot le permet et que les autres utilisations du sol sont compatibles.

#### Justification

- Actuellement, les installations municipales et les utilisations du sol sont à vocation unique (p. ex., installations récréatives, installations d'OC Transpo, bibliothèques). Le nouveau Plan officiel comprendra une orientation stratégique qui exigera que des logements, particulièrement des logements abordables, soient inclus lors de la construction de nouvelles installations. Une autre exigera que la Ville envisage la possibilité d'intégrer des installations publiques municipales à des projets d'aménagement polyvalents privés (p. ex., socle d'un aménagement en copropriétés ou en logements locatifs).
- Le nouveau Plan officiel comportera :
  - » une orientation stratégique tirée des Normes et stratégie de l'infrastructure des installations récréatives;
  - » revoir le modèle d'aménagement et de règlement financier des frais relatifs aux terrains à vocation de parc afin d'accorder un financement pour répondre à des besoins précis des quartiers, comme la modernisation des installations.

### Orientation stratégique n° 8 : Gérer la croissance rurale de façon à conserver le caractère rural

Au cours de la période visée par le plan, la croissance résidentielle dans les secteurs ruraux devrait être de 10 000 unités, dont la plus grande part sera dans les villages et le reste, dans les lotissements de parcelles de campagne patrimoniaux et les détachements de parcelles uniques. En milieu rural, le principal type d'habitation demeure la maison unifamiliale. Afin de gérer la croissance dans ces zones, la Ville tentera de repérer les occasions de concentrer les projets d'aménagement dans les villages et d'augmenter la variété des formes d'habitations qui y sont permises. Elle réservera aussi, lorsque c'est indiqué, l'expansion urbaine aux secteurs à bonne distance des villages existants, afin de préserver leur caractère rural et leur identité.

#### Justification

- Dans les villages dotés d'un système de services publics, la Ville pourra assouplir les règlements pour favoriser la construction de formes bâties résidentielles compactes à logements multiples, comme les bâtiments polyvalents.
- Là où les services sont privés, la Ville évaluera la possibilité de maximiser la construction d'immeubles à logements multiples (cinq unités par lot), sous réserve de la réglementation provinciale (D 5 5).
- Dans le cas des petits hameaux ou villages adjacents aux limites du secteur urbain ou très près, la Ville évaluera la possibilité de les inclure dans ces limites ou dans le secteur des services publics.



# 2<sup>ième</sup> GRAND CHANGEMENT MOBILITÉ



**D'ici 2046, la majorité des déplacements dans Ottawa se feront par des modes de transport durables (marche, vélo, transport en commun ou covoiturage).**

## Éléments

- Mobilité
- Gestion de la croissance
- Logement
- Énergie

## Description du thème

Chaque fois qu'un résident ou un visiteur se rend quelque part à Ottawa, c'est un déplacement. Le grand objectif en matière de mobilité du nouveau Plan officiel est qu'à la fin de l'horizon de planification, plus de la moitié des déplacements se fassent par des modes de transport durables (marche, vélo, transport en commun ou covoiturage).

Cet objectif peut avoir de grandes conséquences sur l'utilisation du sol, la planification des transports et le design urbain, puisque la Ville a amorcé le virage vers la mobilité durable dans ses projets d'urbanisme. Ces efforts peuvent aussi contribuer à l'atteinte d'autres objectifs en matière d'urbanisme, comme la conception de petits quartiers viables offrant différentes options de transport équitables et inclusives propices à un mode de vie sain et à la réduction de l'empreinte carbone. Il faut savoir qu'en 2016, environ 55 % des déplacements personnels se sont faits avec un véhicule personnel, et les émissions de gaz à effet de serre (GES) associées au transport représentaient 40 % des émissions totales à Ottawa. Outre la transition vers les véhicules à émission zéro ou à faibles émissions, la réduction considérable de ce type de déplacement sera un facteur déterminant dans l'atteinte des objectifs de réduction des GES de la Ville.

L'adoption généralisée de modes de transport durables est tributaire de la coordination des efforts à l'échelle de la ville, notamment par des investissements dans le train léger et le réseau de transport en commun en général. La population, la densité et la congestion

routièr e grandissantes à Ottawa justifient des investissements majeurs dans un réseau fiable de transport en commun, ce qui correspond aussi à d'autres objectifs d'urbanisme.

Le déploiement de l'Étape 1 du projet de train léger, la mise en œuvre de l'Étape 2 et la planification du reste du projet changeront en profondeur les tendances en mobilité et en développement à Ottawa. Le train léger sera la pierre angulaire du réseau de transport d'Ottawa, et l'un de nos meilleurs outils de gestion de la croissance pour soutenir et orienter l'aménagement urbain. Par contre, il n'est pas la seule composante d'un réseau de transport complet. Des investissements soutenus dans les réseaux de transport en commun rapide par autobus (TCRA) et par autobus urbains ainsi que dans les modes de transport actifs sont aussi essentiels au virage en matière de mobilité.

Les orientations stratégiques préliminaires suivantes favorisent la transition de la Ville vers le transport durable, en proposant des politiques provisoires d'urbanisme et de transport qui contribueront à l'atteinte de l'objectif voulant que la majorité des déplacements se fassent à pied, en vélo, en transport en commun ou par covoiturage d'ici 2046. Le Plan directeur des transports actuel a un objectif de 50 % de part modale durable d'ici 2031, et cet objectif sera rehaussé lors de sa prochaine mise à jour.

## Évaluation de l'approche actuelle

Le gouvernement de l'Ontario offre aux municipalités des orientations stratégiques en matière d'utilisation du sol et de planification des transports dans la Déclaration de principes provinciale (DPP), les plans provinciaux et les lois habilitantes, notamment la *Loi sur l'aménagement du territoire* et la *Loi sur les municipalités*. Ensemble, ils constituent une base solide pour la planification municipale en vue de favoriser le transport durable.

Le Plan officiel (PO) de la Ville, qui doit recevoir l'aval du gouvernement provincial, ainsi que les plans directeurs – Plan directeur des transports (PDT), Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa (PCP), Plan sur le cyclisme d'Ottawa (PCO) et Plan directeur de l'infrastructure (PDI) – doivent être conformes aux orientations stratégiques provinciales.

Le PO actuel constitue une version évoluée de l'approche de la Ville en matière d'écologisation de l'utilisation du sol et des habitudes de déplacement. La cible de part modale du transport durable de la Ville a augmenté au fil des ans, si bien qu'elle est maintenant de 50 % d'ici 2031 dans le PDT. Le PDT actuel contribue à actualiser ces politiques en choix pratiques, en décrivant les installations, services et politiques



relatives au transport qui guident les activités quotidiennes et les investissements à long terme dans ce secteur, dans le respect du cadre d'abordabilité de la Ville.

Outre le PO et le PDT, la Ville d'Ottawa dispose de plusieurs autres plans, politiques et lignes directrices approuvés pour encadrer la mobilité :

- Lignes directrices relatives aux évaluations des répercussions sur les transports;
- Cadre de mise en œuvre des rues complètes;
- Lignes directrices du modèle de niveau de service multimodal;
- Le centre-ville en action : transformer les rues d'Ottawa;
- Manuel de planification des rues pour les nouveaux quartiers;
- Lignes directrices en matière de corridors de routes régionales;
- Coupes transversales des artères;
- Conception des routes collectrices dans les quartiers;
- Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation;
- Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes;
- Lignes directrices sur l'aménagement urbain des nouveaux quartiers;
- Stratégie municipale de gestion du stationnement;
- Politique municipale sur les bornes de recharge pour véhicule électrique;
- Lignes directrices sur l'approvisionnement responsable.

Malgré les progrès observés à l'égard de ces orientations stratégiques, il reste du travail à faire pour surmonter différents défis émergents et existants, et saisir les possibilités :

- Nécessité d'élargir considérablement la zone géographique où les résidents disposent d'options modales leur permettant d'abandonner partiellement ou totalement leur voiture;
- Nécessité d'accroître l'utilisation des transports en commun dans les zones urbaines extérieures et les régions suburbaines intérieures pour atteindre les cibles de parts modales;
- Nécessité de desservir de façon efficace et rentable les zones rurales par les transports en commun;
- Nécessité d'offrir un service de transport en commun abordable aux groupes marginalisés, comme les personnes âgées, les personnes handicapées et les personnes vivant dans la pauvreté;
- Encore trop de déplacements courts qui pourraient se faire en vélo ou à pied se font en voiture;
- Sous-exploitation de la combinaison du vélo et du transport en commun dans le continuum de la mobilité;

- Certains parcs-o-bus au maximum de leur capacité, et d'autres, sous-utilisés;
- Concurrence potentielle des nouveaux modèles opérationnels et technologies émergentes avec le transport en commun (Uber, Lyft);
- Implications financières, environnementales ou autres de desservir des quartiers de faible densité où la population est dispersée sur le plan géographique;
- Manque de liens ferroviaires rapides entre le centre-ville d'Ottawa et ceux de Montréal et Toronto;
- Nécessité de protéger les couloirs ferroviaires abandonnés en vue d'une utilisation éventuelle;
- Niveaux et sources de revenus limités, et augmentation des coûts de fonctionnement et d'immobilisations;
- Tendances des émissions de GES par rapport aux cibles.

## Orientations proposées et justification

### Orientation stratégique n° 1 : Mieux coordonner l'utilisation du sol et la planification des transports afin de respecter la vision globale du Plan officiel en matière d'aménagements

- Favoriser la croissance à proximité des services de transport en commun de niveau supérieur existants, ou veiller à ce que les nouveaux développements soient desservis par ces derniers.
- Soutenir la construction d'habitations de haute densité et une diminution du nombre de places de stationnement requises à proximité des services de transport en commun de niveau supérieur afin de répondre aux besoins du nombre grandissant de ménages qui souhaitent à réduire l'utilisation de leur voiture. Évaluer les possibilités de réaménagement des principaux parcs-o-bus aux endroits clés afin de faire une utilisation du sol de haute densité et d'optimiser l'accès aux transports en commun.
- À court ou à moyen terme, accroître la fréquence et améliorer la fiabilité et la durée des déplacements des services de transport en commun à l'intérieur de la Ceinture de verdure (selon Motion No PLC-ARAC 2019 1/1) en mettant en place des voies réservées ou des mesures assurant la priorité aux transports en commun dans les couloirs faisant l'objet d'une densification, en fonction des fonds disponibles.

- À long terme (après la mise en œuvre de l'Étape 3), consacrer les investissements majeurs destinés au transport en commun rapide aux couloirs à forte affluence existants à l'intérieur de la Ceinture de verdure.

Créer, par l'utilisation du sol et la planification des transports, des quartiers compacts et complets dotés d'un réseau piétonnier et cyclable de bonne densité et offrant une bonne connectivité.



## Justification

- Le renforcement du lien entre le transport en commun et la gestion de la croissance permettra à la Ville de tirer profit de ses investissements en transport en commun et d'accroître de façon importante le nombre d'usagers, et s'avère la façon la plus abordable et viable de répondre aux besoins futurs de la ville en matière de transport.
- L'aménagement, à proximité des services de transport en commun de niveau supérieur, d'habitations de haute densité ayant un nombre restreint de stationnements contribue à l'atteinte des objectifs de densification et de part modale durable de la Ville. Les aménagements compacts contribuent à réduire de façon générale les coûts liés aux infrastructures de transport et aussi à réduire les coûts de logement et de transport des résidents en allégeant les coûts liés aux infrastructures de stationnement ainsi qu'à la possession et à l'utilisation d'un véhicule.
- L'amélioration des services de transport en commun à l'intérieur de la Ceinture de verdure va dans le sens des objectifs relatifs à la densification de l'utilisation du sol, à laquelle est surtout propice le secteur urbain. Cette mesure tend aussi à faire augmenter le nombre d'usagers du transport en commun et à tirer pleinement profit des réseaux de train léger et de TCRA de la Ville.
- Les habitudes de déplacement bien ancrées sont difficiles à changer. La mise en service des transports en commun très tôt dans le processus d'aménagement de nouveaux quartiers permet d'offrir aux résidents une option viable de transport dès leur arrivée, et ainsi diminuer la nécessité pour eux de se procurer une voiture.

## Orientation stratégique n° 2 : Veiller à ce que la planification et la conception des rues, des intersections et du réseau routier – y compris l'attribution de l'espace de l'emprise – soient adaptées au contexte du quartier, servent les objectifs stratégiques et soient envisagées dans une optique d'équité

- Continuer d'élaborer des lignes directrices pour la conception de rues complètes et de coupes transversales qui sont adaptées au contexte communautaire et qui servent les objectifs de la Ville en matière d'utilisation du sol, de mobilité, d'environnement, de santé et de développement économique.
- Planifier de nouveaux réseaux routiers selon des principes qui favorisent les déplacements simples et sécuritaires à pied, en vélo et en transport en commun.

- Attribuer l'espace de l'emprise en fonction du contexte communautaire, en trouvant l'équilibre entre les espaces de stationnement, le transport actif, le transport en commun et les autres objectifs en matière d'habitabilité ou d'environnement, particulièrement dans les rues servant de couloir, et utiliser une optique d'équité et d'inclusion pour veiller à répondre aux besoins de tous les résidents.

## Justification

- Il demeure nécessaire d'aménager de nouveaux types de rues qui s'harmoniseraient mieux aux objectifs relatifs à l'utilisation du sol, surtout en ce qui a trait au rôle que jouent les rues pour améliorer la sécurité de tous les usagers et aux objectifs environnementaux comme le couvert forestier, la gestion des eaux pluviales et la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Cette mesure permettrait de poursuivre le travail amorcé avec le programme Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes, qui consiste à revoir les coupes transversales d'artères et de routes collectrices, comme les routes locales, les rues principales traditionnelles et les rues où la vitesse est limitée à 30 km/h.
- Le réseau routier peut contribuer à réduire les distances parcourues et à donner la préséance au transport actif et aux transports en commun plutôt qu'aux déplacements en véhicule privé.
- L'environnement bâti – notamment la densité du réseau piétonnier, les coupes transversales et les environs immédiats – a une incidence directe sur le sentiment de sécurité et de confort des piétons. Une conception conviviale contribue à la grande qualité des espaces publics et à l'optimisation de leur utilisation.
- Traditionnellement, on accordait la priorité aux automobilistes dans la conception des routes, sans égard au principe d'équité, ce qui a nui à la mobilité des personnes vulnérables et désavantagées. Il importe de prendre en compte les besoins de ces populations, souvent sujettes à l'exclusion, dans la planification des nouvelles infrastructures de transport.

## Orientation stratégique n° 3 : Augmenter la part modale du transport en commun et le nombre d'usagers en améliorant la correspondance intermodale avec les stations de l'O-Train et du Transitway

- Continuer d'investir dans les infrastructures qui offrent aux piétons et aux cyclistes un accès stratégique aux stations de transport en commun rapide.
- Soutenir l'évolution des parcs-o-bus d'OC Transpo en misant davantage sur l'accès à pied ou à vélo, et sur les zones d'embarquement et de débarquement de passagers.





- Évaluer la possibilité de recourir aux technologies et modèles opérationnels émergents pour faciliter l'accès aux stations de transport en commun rapide.

### Justification

- L'amélioration des liens piétonniers et cyclables avec les installations de transports en commun contribue à accroître le nombre d'usagers, favorise la santé et la sécurité publiques, et améliore la qualité de vie.
- Les parcs-o-bus multimodaux sont susceptibles d'augmenter le nombre d'usagers du transport en commun, d'améliorer la sécurité et de favoriser une meilleure attribution des espaces publics.
- Les technologies et modèles opérationnels émergents, comme les trottinettes électriques et les vélos en libre-service, peuvent faciliter l'accès aux transports en commun rapides et diversifier les options de mobilité.

### Orientation stratégique n° 4 : Explorer de nouveaux mécanismes financiers adaptés aux différentes voies et sources de financement pour favoriser la mise en œuvre d'une nouvelle infrastructure de transport durable

- Explorer la possibilité de satisfaire aux exigences de financement par des mécanismes existants et émergents – droits d'utilisation, microtaxe sur le stationnement, taxes sur le carburant, péages routiers, frais de congestion –, et recommander ceux qui correspondent le mieux à la situation de la ville en ce qui a trait aux habitudes de déplacement.
- Choisir en priorité les mécanismes qui favorisent l'atteinte des cibles de part modale durable de la Ville et contribuent à atteindre les objectifs en matière d'utilisation du sol et de transport, par exemple des frais de stationnement accrus dans les secteurs denses bien desservis par le transport en commun rapide.
- Élargir la façon d'investir les recettes (p. ex., les frais de stationnement municipaux) pour soutenir les modes de transport écologiques.

### Justification

- Vu les fluctuations des recettes et la hausse des coûts, des mécanismes de financement supplémentaires sont nécessaires pour soutenir la mise en œuvre d'un réseau de transport abordable.
- Une vaste gamme d'options doivent être examinées, dont les mécanismes qui contribuent à gérer la demande et à réduire les coûts de transport et les émissions de gaz à effet de serre.

### Orientation stratégique n° 5 : Travailler avec le secteur privé pour améliorer le transport des marchandises à Ottawa de façon à respecter les objectifs en matière d'utilisation du sol, de transport et de développement économique

- Mettre sur pied un groupe de travail formé de représentants du gouvernement, d'organismes, d'entreprises et du secteur du transport afin de discuter du système de transport des marchandises et de travailler à son amélioration.
- Favoriser la multiplicité des options de livraison en fonction du contexte, comme les véhicules à faibles émissions ou dont la taille est adaptée au contexte urbain.
- Mettre à jour les plans d'utilisation du sol pour faciliter le transport efficace des marchandises, notamment l'aménagement d'installations intermodales aux endroits stratégiques pour le transfert de marchandise entre les véhicules.
- Évaluer la possibilité de mieux s'adapter à la hausse du nombre de livraisons attribuable aux achats en ligne.

### Justification

- À Ottawa, il est largement reconnu que le transport sécuritaire, économique, fiable et efficace des marchandises est un ingrédient essentiel au bien-être économique, social et environnemental des résidents et au bon fonctionnement des entreprises et du gouvernement. Le transport efficace des marchandises est aussi nécessaire pour favoriser les investissements.
- Ottawa peut profiter de sa situation géographique, entre Toronto et Montréal, pour jouer un rôle plus important dans la distribution et l'entreposage, et ainsi diversifier son économie.
- Il faut s'adapter rapidement aux changements dans le secteur du transport des marchandises, entre autres par les nouvelles technologies et pratiques en matière de logistique, et l'interaction avec les autres usagers de la route.
- Il faut clarifier les règles, réduire le bruit et les émissions, améliorer la sécurité et collaborer avec l'industrie pour cibler l'emplacement des futures installations intermodales.
- Il faut veiller à ce que le transport des marchandises, notamment la livraison chez les détaillants et les résidents, se fasse d'une façon et avec des véhicules qui sont adaptés au contexte.



## Orientation stratégique n° 6 : Mettre à profit les technologies et modèles opérationnels émergents, comme les véhicules à émission zéro ou à faibles émissions, les véhicules automatisés, la mobilité partagée et la « mobilité en tant que service », de façon à favoriser l'atteinte des objectifs de la Ville en matière de transports et d'utilisation du sol

- Établir un solide cadre stratégique et de planification pour profiter des avantages des technologies et modèles opérationnels émergents et éviter les écueils possibles, particulièrement parce qu'ils peuvent contribuer à réduire la dépendance à l'automobile et le nombre de kilomètres parcourus en voiture.
- Explorer les approches novatrices en matière de gestion de la circulation (comme les technologies véhicule-infrastructure) et de gestion en bordure de rue (zones d'embarquement et de débarquement pour les services de transport sur demande) au moyen des technologies et modèles opérationnels émergents.
- Travailler en partenariat pour favoriser les nouveaux modes de transport qui optimisent l'utilisation de l'espace, comme les vélos et trottinettes électriques, sans compromettre la sécurité ou la mobilité des autres usagers de la route.
- Recueillir et traiter des données fiables qui serviront à mieux planifier les transports et à gérer efficacement le réseau.
- Appuyer la transition énergétique consistant à s'éloigner des combustibles fossiles.
  - » Revoir les Lignes directrices sur l'approvisionnement responsable pour exiger l'ajout d'options à faible teneur en carbone pour le parc automobile.
  - » Élargir la portée de la Politique municipale sur les bornes de recharge pour véhicule électrique pour qu'elle s'applique aux installations existantes, et accroître leur capacité en fonction du degré d'utilisation observé.

### Justification

- Les innovations en transport doivent servir les objectifs relatifs à l'utilisation du sol et aux transports établis dans le Plan officiel et le Plan directeur des transports.
- Le déploiement d'innovations en mobilité par la Ville ne vise pas à rendre le statu quo « plus vert », mais bien à accélérer la transition vers des habitudes de transport durables.
- Les technologies et modèles opérationnels émergents ouvrent la voie à des possibilités, mais non sans leur lot de défis qui contribuent ou nuisent à l'atteinte des objectifs de la Ville. Par exemple, les véhicules automatisés posent certains problèmes

quant au nombre de kilomètres parcourus par véhicule, à la part modale du transport durable, à la congestion routière au centre-ville et à l'abordabilité et l'équité des transports. En revanche, ils donnent l'occasion d'améliorer la sécurité et les liens avec les transports en commun rapides, de retirer de l'espace aux véhicules pour le redonner aux autres usagers de la route et d'accroître des options supplémentaires aux usagers qui ne peuvent se déplacer autrement.

- Les vélos et trottinettes électriques comptent parmi les modes de transport qui optimisent l'utilisation de l'espace, contribuant ainsi à l'atteinte des objectifs de la Ville en matière de transport. Cependant, certains modes de « micro-mobilité » (comme les trottinettes) en sont à leurs premiers balbutiements à Ottawa, et il reste certaines questions à éclaircir, comme les lieux où il sera possible de les utiliser et de les entreposer légalement.
- Les véhicules à émission zéro ou à faibles émissions peuvent jouer un rôle de premier plan dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre associées au transport et dans l'atteinte des cibles de la Ville en la matière.

## Orientation stratégique n° 7 : Travailler activement à améliorer les trains interurbains et les liaisons ferroviaires à grande vitesse et à renforcer le réseau régional de transport en commun (autobus)

- Collaborer avec la Ville de Gatineau et les autres municipalités voisines pour améliorer les liaisons avec les transports en commun et l'intégration au réseau de l'O-Train et du Transitway.
- Protéger le couloir de services ferroviaires voyageurs interurbains, surtout pour les futures liaisons ferroviaires à grande vitesse au sein de la mégarégion (Toronto-Ottawa-Montréal).
- Évaluer les liens possibles entre les stations d'autobus et de train, et l'aéroport d'Ottawa.

### Justification

L'amélioration des services ferroviaires voyageurs interurbains, y compris la liaison ferroviaire à grande vitesse de la mégarégion, doit avoir les visées suivantes :

- Contribuer aux retombées économiques dans la mégarégion, particulièrement à l'égard de la concurrence avec d'autres pôles économiques pour les talents et les investissements internationaux;
- Réduire la durée des déplacements, les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique;
- Accroître les déplacements interurbains et le tourisme;



- Profiter des avantages concurrentiels d'Ottawa dans la mégarégion, notamment son abordabilité, l'accès à la nature et aux activités extérieures, son emplacement central, l'accès à l'aéroport, et ses grands secteurs d'emploi, comme la fonction publique, les hautes technologies et l'éducation postsecondaire.

Un réseau de transport en commun régional présente un certain potentiel :

- Améliorer les liaisons entre Ottawa et les municipalités environnantes;
- Remplacer certains déplacements en voiture par des déplacements en transport en commun, ce qui ferait augmenter le nombre d'usagers et réduirait la congestion routière et les émissions.



# 3<sup>ième</sup> GRAND CHANGEMENT

## DESIGN URBAIN ET COMMUNAUTAIRE



**Raffiner notre conception urbaine et communautaire et mettre ces connaissances au service d'un urbanisme**

**exemplaire à toutes les échelles, des plus petits aux plus gros projets.**

### Éléments

- Cadre de planification
- Design urbain, patrimoine bâti et culture
- Plans secondaires (urbains et ruraux)
- Politiques sur les zones rurales

### Description du thème

Le présent document traite de l'importance de la conception urbaine et communautaire à l'échelle d'Ottawa en tant que condition essentielle à un urbanisme de qualité. Comme les quartiers composent la majeure partie de la zone urbaine d'Ottawa, les politiques visant à en faire des collectivités compactes et complètes sont indispensables. Plus loin sont présentées les orientations stratégiques préliminaires qui permettent avant tout de définir les différents contextes à Ottawa – centre-ville, secteur urbain intérieur, secteur urbain extérieur et secteur rural – et de planifier en conséquence. Le nouveau cadre de planification pourra être adapté à chaque contexte à partir d'orientations stratégiques générales qui leur sont propres. Le nouveau Plan officiel proposera de nouvelles désignations d'utilisation du sol et approches pour les secteurs prioritaires de conception, et mettra un accent accru sur les quartiers. Par ailleurs, le nouveau cadre de planification proposera une approche visant à mettre en valeur les principaux cours d'eau de la ville, à mieux protéger le patrimoine et à promouvoir de nouveaux projets d'aménagement urbain d'envergure, dans le but d'accroître la renommée d'Ottawa et d'en faire une destination internationale.

### Assessment of current approach

Le cadre stratégique du Plan officiel actuel repose sur une approche datant du milieu du XX<sup>e</sup> siècle consistant à isoler les utilisations du sol : désignations distinctes et exclusives pour l'emploi, le logement et

les utilisations commerciales. Il s'agit d'une approche généralisée appliquée de la même façon à l'échelle de la ville, quel que soit le contexte. Elle ne tient pas compte de la riche diversité et de la personnalité des quartiers et collectivités où cohabitent ces utilisations du sol, et ne donne aucun indice quant à la façon d'arriver à une telle intégration dans les collectivités où tout est dispersé, afin d'en faire des quartiers complets. Cette approche pose de nombreux défis, notamment en matière de logement. Dans le cadre stratégique actuel, ce thème est abordé de façon universelle, sans aucune distinction entre les secteurs urbain, suburbain et rural. De plus, les politiques relatives au design urbain ont été élaborées de façon à gérer les changements en utilisant le principe de compatibilité pour préserver le caractère du secteur; si cette approche est indiquée dans les secteurs qui sont déjà de nature urbaine, elle l'est moins dans ceux qui font la transition entre les secteurs suburbain et urbain. Par ailleurs, et à plusieurs égards, le cadre stratégique actuel laisse peu de place à la créativité et offre peu de souplesse dans la démarche visant à faire mieux rayonner Ottawa à l'international.

### Orientations proposées et justification

#### Orientation stratégique n° 1 :

#### Souligner l'importance de notre statut de capitale

Élaborer un cadre stratégique qui souligne le double statut d'Ottawa, soit celui de capitale nationale et celui de municipalité d'une grande région métropolitaine canadienne, ainsi que l'importance de veiller à ce que la qualité et le calibre de l'approche de conception urbaine et communautaire correspondent à l'image que nous souhaitons maintenir et promouvoir.

#### Justification

- Les politiques doivent souligner le rôle d'Ottawa comme capitale et la collaboration avec le gouvernement fédéral, ainsi que les approches qui, tout en maintenant une cohérence, se chevauchent et transparaissent dans les documents de la Commission de la capitale nationale et divers autres documents de planification fédéraux contribuant à l'image de la ville.
- Les politiques doivent définir la ville comme un endroit conçu pour tous les Canadiens et faire le lien avec la nouvelle image de marque municipale.
- Les politiques doivent souligner l'importance de la collaboration avec la Ville de Gatineau dans les secteurs d'intérêt commun qui définissent notre image et notre envergure en tant qu'importante région métropolitaine.



## Orientation stratégique n° 2 : Refléter la diversité créée par la combinaison de nos communautés

Élaborer un cadre stratégique de planification adapté au contexte qui reflète la diversité des communautés de la ville, accompagné d'un cadre de mobilité connexe. Il devra s'appuyer sur le contexte et la forme bâtie, proposer des objectifs et des orientations concernant le développement futur des collectivités, de façon à respecter le contexte urbain, suburbain ou rural, selon le cas, et harmoniser, toujours selon le contexte, les objectifs et orientations de planification et de transport.

### Justification

- Actuellement, les désignations du Plan officiel, comme zone urbaine générale ou centre polyvalent, sont utilisées indifféremment à l'échelle de la ville, selon une approche universelle. Celles-ci n'offrent aucun renseignement sur les différents contextes afin de guider l'évolution des secteurs de la ville pour en faire des quartiers complets et viables. Un cadre stratégique qui tiendrait compte du contexte et du type d'endroit pourrait fournir une orientation en fonction des différents contextes :
  - » Centre-ville;
  - » Secteur urbain intérieur;
  - » Quartiers d'après-guerre de la première couronne (sur le point d'être abondamment desservis par le transport en commun et d'adopter un caractère plus urbain);
  - » Quartiers de la fin du XXe et du début du XXIe siècles (aucun changement prévu à court terme);
  - » Zones vertes (où on doit concevoir et aménager des quartiers complets dès le départ);
  - » Secteur rural (villages, secteurs rural et agricole, secteurs de ressources, espaces naturels).
- La cadre stratégique concernant la forme et le contexte permettra aussi de mieux comprendre la ville en fonction de sa forme et de ses fonctions. La région urbaine est constituée de pôles, de corridors, de quartiers et de districts particuliers. Chaque carrefour est unique, selon qu'il s'agisse d'un pôle éminemment local ou d'un grand pôle d'emploi ou de transports en commun. De plus, chaque secteur d'Ottawa est à un point différent de son évolution, c'est-à-dire qu'un quartier du centre-ville se distingue d'un quartier de la fin du XXe siècle, et qu'il importe de se doter de politiques propres à leur contexte particulier et à la direction qu'ils doivent prendre. Il en va de même pour la région rurale, qui est constituée de villages, de secteurs agricoles, d'espaces naturels, de secteurs de ressources et de corridors d'emploi.
- Pour être viable, une ville doit être formée de quartiers distincts. Le renforcement de ces différentes identités est particulièrement important pour une ville et une région dont la population atteindra deux à trois millions. Les quartiers sont aussi essentiels à l'identité générale de la ville, puisqu'ils offrent une

vaste palette urbaine incarnée par des formes urbaines et des contextes variés potentiellement attrayants pour de nouveaux résidents. Par ailleurs, les annexes du Plan officiel devraient inclure le nom des quartiers, et réintégrer la notion de quartier (« neighbourhoods ») dans le vocabulaire d'urbanisme du Plan, ce qui aiderait la Ville à concevoir de meilleurs outils et ententes de planification à petite échelle.

- Dans une ville aussi vaste et diversifiée qu'Ottawa, des objectifs contextuels sont nécessaires pour atteindre les cibles en matière de mobilité et de parts modales. Différentes politiques doivent coexister pour la conception des rues, le niveau de service des transports en commun et les installations de transport actif aux endroits où le taux de déplacements à pied, en vélo et en transport en commun est déjà élevé et peut s'améliorer. En ce qui a trait aux secteurs où la Ville souhaite voir augmenter l'utilisation du transport en commun et des modes de transport actifs, ils doivent faire l'objet d'objectifs et de politiques de transition. Dans les nouveaux quartiers où il serait possible de créer des collectivités complètes qui soutiennent pleinement les modes de transport actifs et le transport en commun, les politiques et objectifs pour tous les volets de transport doivent correspondre.
- La conception du réseau de mobilité – notamment les emprises, les installations de transport actif, le niveau de service des transports en commun et les cibles relatives à la part modale – devrait être adaptée aux collectivités, qu'elles soient urbaines ou rurales.

## Orientation stratégique n° 3 : Cultiver notre image : silhouette et vues

La protection officielle de la vue des édifices du Parlement se poursuivra, mais le cadre stratégique précisera les vues supplémentaires à protéger dans l'avenir. De nouvelles politiques permettront de tenir compte des répercussions des regroupements d'immeubles de grande hauteur sur la silhouette de la ville.

### Justification

La silhouette changeante de la ville, son étendue géographique et l'intérêt grandissant à l'égard d'une approche globale concernant l'image de la ville – prenant en compte les vues, perspectives et points d'entrée importants, la construction de la silhouette et l'encadrement des points de vue – sont des questions qui devraient toujours faire partie de la trame narrative et du cadre de référence en matière de design urbain, et le degré de sophistication de la ville devrait rivaliser avec celui d'autres capitales du monde, où l'attention portée à ces détails contribue de façon considérable à leur image.

## Orientation stratégique n° 4 : Protéger et entretenir le patrimoine

Améliorer la protection et la conservation du patrimoine culturel de la ville par la désignation et le recensement des ressources patrimoniales, et la désignation de districts de conservation du patrimoine en vertu de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*.



Encourager la conversion des édifices historiques désignés pour assurer la pérennité de leur rôle dans le tissu urbain, par un processus de planification collaborative avec les planificateurs de développement et divers autres acteurs. Offrir des incitatifs financiers ou autres pour soutenir les propriétaires dans leurs efforts de conservation de leur propriété. Élaborer et mettre en œuvre un plan de gestion du patrimoine qui suit les orientations stratégiques générales et la stratégie de gestion de la croissance du Plan officiel. Continuer d'utiliser tous les outils prévus dans la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* pour repérer et protéger les propriétés essentielles à la création d'un sentiment d'appartenance et à l'identité d'Ottawa et de ses quartiers.

### Justification

- Un plan de gestion du patrimoine donnera des orientations relatives au double objectif de préservation et de conservation du patrimoine culturel et bâti de la Ville pourrait servir les objectifs de densification et de revitalisation continue de la zone bâtie existante, en fonction du contexte.
- Le plan de gestion du patrimoine sera un document exhaustif qui présentera les stratégies de recensement, de conservation et de gestion des ressources du patrimoine culturel d'Ottawa, notamment les propriétés figurant au registre du patrimoine, et celles susceptibles d'y figurer ou qui n'ont toujours pas été recensées. Le plan comprendra aussi des politiques concernant les aménagements adjacents aux lieux historiques nationaux du canal Rideau et de la Ferme expérimentale centrale, les exigences relatives aux études d'impact sur le patrimoine culturel et d'autres questions essentielles à la bonne gestion du patrimoine de la Ville.
- De nombreux édifices historiques, comme des églises et des écoles, ne remplissent plus leurs fonctions d'origine, mais demeurent des points d'intérêt locaux qui font partie du tissu urbain des quartiers. Une nouvelle vocation permettra à ces structures de continuer à enrichir le tissu urbain d'Ottawa.
- Les intendants de propriétés patrimoniales qui entreprennent un projet de restauration et de conservation doivent souvent assumer des coûts supplémentaires.
- La Ville peut recenser des immeubles qui n'ont toujours pas la désignation de patrimoine culturel d'importance du gouvernement fédéral.
- De nombreuses ressources du patrimoine culturel fédéral sont emblématiques de la ville et font partie intégrante du paysage de rue, ce que doivent refléter les documents de planification de la Ville.

### Orientation stratégique n° 5 : La conception de notre ville – forme bâtie et espaces publics

Proposer des politiques qui bonifient la trousse d'outils de design urbain de la Ville, entre autres par une nouvelle orientation générale pour la forme bâtie et les espaces publics, et proposent des mécanismes de mise en œuvre appropriés.

### Justification

- Il est de plus en plus important d'améliorer la transition entre les espaces de la capitale et les espaces municipaux de sorte qu'elle soit harmonieuse, intégrée et de haute qualité.
- La réalisation réussie d'espaces urbains de qualité exige de favoriser une excellente harmonisation entre la conception de l'emprise et celle des espaces publics et de l'environnement bâti, en mettant l'accent sur la convivialité des rues.
- À l'échelle des quartiers, la réalisation de meilleurs aménagements intercalaires, en s'appuyant sur le travail réalisé dans la dernière décennie et dans le cadre du programme Pour de meilleurs aménagements intercalaires, est à la clé d'une revitalisation réussie de la zone bâtie.
- La création de nouveaux quartiers complets où tout est à 15 minutes de marche, en s'appuyant sur le travail réalisé dans le cadre du programme Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes et de projets connexes, permettra de favoriser des collectivités suburbaines complètes dès leur émergence.
- Il est particulièrement important de bonifier la trousse d'outils visant la protection des arbres.
- Le nouveau Plan officiel peut continuer à offrir une orientation générale pour la forme bâtie afin de gérer les immeubles de grande hauteur, et donner une certaine orientation pour les immeubles de moyenne et de faible hauteur ainsi que les grands bâtiments institutionnels, en fonction du contexte décrit aux orientations nos 1 et 2.
- Il faut aussi donner une orientation concernant les espaces publics, notamment en ce qui a trait aux aménagements privés et à la direction à prendre pour les investissements en immobilisations.
- Un autre élément du cadre stratégique consistera à donner une orientation concernant les politiques relatives aux parcs dans le contexte du centre-ville et des secteurs urbain intérieur, urbain extérieur et rural, afin de mieux intégrer tous les aspects de la planification communautaire. Actuellement, la politique en la matière du Plan officiel tient peu compte du contexte, et le Manuel d'aménagement des parcs de la Ville ne donne qu'une description rudimentaire des types de parcs, ce qui illustre le besoin de meilleures directives :
  - » **Centre-ville et secteur urbain intérieur** : Un réseau de parcs urbains, même s'ils sont petits, peut servir d'installations de loisirs pour les personnes de tous âges si chacun d'eux devient spécialisé pour certains loisirs seulement. La qualité et la conception sont importantes pour inciter les gens à passer du temps dans les places et parcs urbains.
  - » **Secteur urbain extérieur** : Appliquer le principe d'optimisation des terres du programme Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes au moment de planifier des parcs dans un nouveau quartier. Proposer des parcs



de tailles variées, et accroître la capacité de la Ville de réserver des terrains à vocation de parc et de loisirs lors de l'aménagement de zones vertes. Mettre à jour les niveaux de service (par rapport à la version actuelle de 2002) pour déterminer le besoin d'aménager de grands parcs comportant des terrains de sport, des piscines, des terrains de tennis ou autres. Favoriser la cohabitation et utiliser certaines portions des parcs pour l'acheminement et le stockage des eaux pluviales.

- » **Secteur rural** : Repérer les parcs de villages et continuer à explorer les possibilités de partenariat pour les espaces naturels.

sans compromettre l'approche générale de la Ville à l'égard de la croissance et du changement.

### Orientation stratégique n° 7 : Élaborer une stratégie de parcs urbains

Élaborer une stratégie pour chacun des quartiers afin de repérer les possibilités de nouveaux parcs et espaces publics, et moderniser les parcs existants afin d'offrir des loisirs actifs et des possibilités d'expression culturelle dans les secteurs urbains intérieurs faisant l'objet d'une densification. Un nouveau système sera proposé dans le cadre de la loi qui découlera du projet de loi 108.

#### Justification

- Le Plan officiel donne une orientation concernant les terrains réservés à la création de parcs, mais pas pour les installations récréatives (terrains de jeux, terrains de basketball, centres communautaires, etc.). L'approche actuelle pour les secteurs de haute densité est une approche site par site dans le cadre de laquelle le personnel doit réserver une partie de chaque grand site d'aménagement à une esplanade ou un miniparc urbain, et opter pour un règlement financier des frais relatifs aux terrains à vocation de parc. Par leur typologie, les esplanades ou miniparcs urbains visent habituellement à fournir des places pour s'asseoir. Les plans de conception communautaires, plans secondaires et politiques propres à certains sites privilégient certains endroits pour les nouveaux parcs et parcs existants, mais ne donnent pas toujours de directives concernant les besoins relatifs aux loisirs actifs.
- La Ville a besoin d'une approche réfléchie et structurelle pour coordonner les décisions dans les quartiers où des changements sont prévus. Avec le projet de loi 108, la Ville peut s'attendre à une baisse du financement et du nombre de terrains réservés aux loisirs actifs. C'est pourquoi il est important qu'elle soit au fait des besoins, et des endroits où ils se font sentir.
- Cette approche pourrait comprendre une évaluation des besoins visant à cibler les quartiers où les terrains et les installations consacrées aux loisirs et à la culture sont rares, ainsi que des recommandations pour accroître les options et les installations dans ces quartiers.
- Cette stratégie pourrait prévoir un partenariat renouvelé avec la Commission de la capitale nationale sur la diversification possible de l'utilisation faite à des endroits clés de certains espaces verts appartenant au gouvernement fédéral.

### Orientation stratégique n° 6 : Secteurs prioritaires de conception et projets d'aménagement urbain d'envergure

Définir les secteurs prioritaires de conception qui ont une grande incidence sur l'identité et le caractère de la ville, et bien les différencier pour souligner le contexte qu'ils représentent (centre-ville ou secteurs urbain intérieur, urbain extérieur ou rural). Proposer des politiques habilitantes et des orientations stratégiques dans le Plan officiel pour souligner, encourager et faciliter la réalisation de projets d'aménagement urbain d'envergure à l'échelle de la ville.

#### Justification

- Le Plan officiel actuel définit les secteurs prioritaires de conception comme cibles de densification. Une attention spéciale doit être portée aux autres secteurs d'importance de la ville qui ont une grande incidence sur son identité et son caractère. L'inclusion d'endroits comme les routes panoramiques, les principaux cours d'eau et les grandes destinations historiques, culturelles et touristiques, y compris le paysage culturel rural, fera l'objet d'une évaluation.
- Les secteurs prioritaires de conception feront aussi l'objet d'une évaluation afin de définir les différents contextes et objectifs pour chacun d'eux. Actuellement, tous les secteurs sont traités de la même façon, mais comme les contextes urbains et ruraux d'Ottawa sont distincts, les objectifs et les résultats doivent l'être aussi.
- Les projets d'envergure internationale sont importants pour la viabilité à long terme et la compétitivité économique d'Ottawa. Le type et la taille de ces projets représentent une occasion rare et exceptionnelle de rehausser l'image de la ville et d'accroître sa visibilité à l'échelle mondiale, et ils contribuent à la rendre plus attrayante, tant comme destination touristique ou d'affaires unique, mais aussi pour les investissements. Ces grands projets (les projets d'aménagement privés comme les projets publics de renouvellement des infrastructures) seront soutenus par une nouvelle orientation stratégique dans le nouveau Plan officiel visant à en donner une définition précise et à favoriser la créativité de la conception plutôt que la stricte application des règles,



sur la scène nationale et internationale, tant pour la culture canadienne et autochtone que la culture mondiale, et de reconnaître ses cultures urbaine et rurale propres. Le plan comprendra des politiques qui favorisent la diversification des industries de la culture et de l'offre culturelle.

### Justification

---

- Pour être viable, une ville doit dédier des espaces aux activités sociales et créatives de tous ses résidents. Ottawa doit veiller à ce que l'accès à la culture, aux activités sportives et aux espaces libres soit possible dans tous les quartiers, de façon à favoriser l'expression, la santé et les interactions.
- La planification culturelle consiste à prévoir des espaces culturels dans les plans tant à l'échelle des quartiers et des collectivités qu'à celle de la Ville.
- Le fait d'inclure des politiques culturelles au Plan peut permettre l'émergence d'un sentiment d'identité et d'appartenance et favoriser l'équité et l'inclusivité. Il s'agit d'un aspect particulièrement important dans le cas des communautés autochtones et immigrantes.
- L'art public est un élément important pour l'aménagement d'un espace. Il a le pouvoir de définir une collectivité et de créer un sentiment d'appartenance unique. Il peut solidifier le tissu urbain d'un quartier en créant des points d'intérêt, en célébrant la culture locale et les influences mondiales, et en participant à la vitalité sociale et économique de la Ville.
- En comprenant, en reconnaissant et en mettant de l'avant une expression culturelle locale dans l'optique de renforcer l'identité de la ville et de lui permettre de s'exprimer dans l'environnement bâti et au sein de l'espace public, on se dote également d'un cadre stratégique qui tient compte du contexte.
- On peut inclure certains atouts culturels dans les nouveaux aménagements et les réaménagements, par exemple pour la réutilisation créative des friches industrielles et l'aménagement de sites vacants ou sous-utilisés, l'agrandissement ou la conversion d'immeubles, ou encore les aménagements polyvalents.





# 4<sup>ième</sup> GRAND CHANGEMENT

## CLIMAT, À L'ÉNERGIE ET À LA SANTÉ PUBLIQUE



Enchâsser la résilience en matière de santé publique, d'environnement, de climat et d'énergie dans nos politiques d'aménagement.

### Éléments

- Santé publique
- Patrimoine naturel et parcs
- Adaptation aux changements climatiques et résilience
- Énergie

### Description du thème

L'habitabilité future d'Ottawa – sa vitalité économique, sa cohésion sociale et le bien-être de ses résidents – est tributaire d'un environnement naturel et bâti sain et écoénergétique, qui peut s'adapter aux changements climatiques. Ces éléments doivent être enchâssés dans des politiques et des mesures qui influencent diverses facettes d'Ottawa, notamment sa croissance, le marché du travail, les déplacements, l'alimentation, le chauffage et la climatisation, l'éducation des enfants, les soins aux aînés et le soutien à l'inclusion.

Avant tout, pour être viable, une collectivité doit favoriser la santé et le bien-être. Ottawa se transforme à bien des égards : particularités sociales et culturelles de ses quartiers, vieillissement de sa population, changements climatiques, transformation de l'économie et besoin de nouvelles options d'aménagement urbain et de mobilité. La plupart de ces changements auront une incidence profonde et durable sur la santé et le bien-être de la population. À Ottawa, comme ailleurs au Canada, les coûts liés à la santé pèsent de plus en plus sur la société, et continuent de grimper. Le secteur de la santé est l'un des plus importants postes budgétaires du gouvernement de l'Ontario. La prévalence de maladies chroniques comme le diabète, les maladies du cœur et le cancer est en hausse, et celles-ci sont la principale cause de décès au Canada. Or, toutes sont associées à l'inactivité physique, aux mauvaises habitudes alimentaires et à l'obésité, ce que peut influencer l'environnement bâti. On note aussi une hausse des problèmes de santé mentale, notamment des problèmes sociétaux comme l'isolement et la solitude. Par ailleurs, les manifestations des changements climatiques

et des conditions météorologiques extrêmes, comme les vagues de chaleur et de froid, sont de plus en plus nombreuses et entraînent des conséquences sur la santé, y compris des hospitalisations et des décès. En raison de la pollution atmosphérique et des blessures et décès associés à la circulation et aux véhicules automobiles, il est important de mettre en place un système de transport et d'utilisation du sol visant à réduire leur utilisation et à promouvoir les modes de transport durables. Il est possible de parer à ces difficultés en adoptant des politiques dans le Plan officiel qui mettent de l'avant le bien-être. Nous savons que les environnements naturel et bâti sont déterminants pour la santé. Le fait d'aborder l'aménagement et la planification communautaires dans une optique de santé demeure une approche essentielle pour créer des environnements bâtis où les gens pourront se réaliser et vivre pleinement.

Cette approche intégrée de planification est d'autant plus importante qu'on est de plus en plus sensibilisé aux répercussions négatives des changements climatiques et au rôle de l'environnement bâti à l'égard de ces nouveaux enjeux, comme mécanisme d'atténuation et d'adaptation. Selon le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), l'humain ne dispose plus que d'une dizaine d'années pour prendre les mesures draconiennes nécessaires pour renverser la tendance et prévenir les effets extrêmes. Dans un rapport publié au début de 2019, Environnement et Changement climatique Canada révèle que le rythme du réchauffement au Canada, particulièrement dans l'Arctique, est deux fois plus élevé qu'ailleurs dans le monde. Le Conseil municipal d'Ottawa a reconnu la nécessité de réagir promptement en déclarant l'urgence climatique, et s'est engagé à revoir ses cibles actuelles de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Or, quelles que soient ces nouvelles cibles, nous devons tout de même nous adapter à un climat beaucoup plus chaud et à des intempéries et variations de température de plus en plus intenses : vagues de chaleur, pluies torrentielles ou prolongées, verglas ou vents violents. En ce moment, nous aménageons ou modifions les quartiers, résidences, bureaux, entreprises, sentiers, routes et infrastructures qui nous serviront d'ici à la fin du siècle, voire au-delà. C'est nous qui décidons de la quantité d'énergie dont nous aurons besoin pour alimenter nos quartiers, et de la façon de se la procurer et de la consommer. Comme la croissance de la forêt urbaine nous servant de couvert se mesure en décennies, nous devons la protéger dès maintenant par un processus sensé de planification et de plantation. Le nouveau Plan officiel doit proposer des politiques qui serviront d'assise pour les mesures progressives qui feront d'Ottawa une ville saine, viable, prospère et résiliente pour tous.



## Évaluation de l'approche actuelle

La santé publique, l'environnement naturel, le climat et l'énergie sont régis par un certain nombre de lois, de règlements et de politiques provinciaux et fédéraux, comme la *Loi sur l'aménagement du territoire*, la *Loi sur l'eau saine*, les Normes de santé publique de l'Ontario, la *Loi sur les espèces en voie de disparition* et la *Loi sur les municipalités*. La *Loi sur l'aménagement du territoire* (et la Déclaration de principes provinciale [DPP], publiée en vertu de cette loi) donne des orientations sur les questions d'aménagement d'intérêt provincial. La DPP exige des municipalités qu'elles aménagent des quartiers sains, viables et sécuritaires. Pour ce faire, elles doivent utiliser le sol de façon efficace pour favoriser le transport actif, prévoir des mesures de conservation et d'utilisation efficaces de l'énergie, améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ces mesures favorisent la diversification des utilisations du sol et des types d'habitations, qui seront abordables pour les ménages à revenu faible ou moyen. La DPP exige aussi des municipalités qu'elles anticipent les répercussions des changements climatiques et réduisent les risques que posent certains phénomènes climatiques, comme les inondations et les sécheresses. Elles doivent donc penser à la résilience climatique lorsqu'il est question par exemple de la gestion des eaux pluviales, des infrastructures vertes, des mesures d'adaptation, comme la conservation et la plantation d'arbres d'ombrage, et de la gestion des risques naturels accrus, comme les inondations. Elles doivent aussi prendre en compte l'environnement naturel.

Par ailleurs, le Plan officiel comporte différentes politiques environnementales, et des sections consacrées aux infrastructures, à la qualité de l'air, aux changements climatiques, à l'eau, aux parcs et aux espaces verts, à l'environnement naturel et aux espèces menacées ou en voie de disparition. Dans l'ensemble, le Plan officiel a bien servi notre ville. Cependant, il n'est plus adéquat pour faire face au rythme accéléré des changements environnementaux, sociaux et économiques à Ottawa, qui a maintenant passé le cap du million de résidents et subit les pressions internationales abordées dans le document *L'Ottawa de demain, après 2036*. Par exemple, la santé ne fait pas partie intégrante du Plan officiel actuel; il comprend certes des politiques qui traitent de certains dangers pour la santé, comme le bruit et les vibrations, mais n'aborde pas précisément les conditions auxquelles doit répondre l'environnement bâti pour assurer la santé à long terme. Enfin, il comprend des orientations stratégiques en matière de logement abordable, de transport actif, de changements climatiques et d'énergie, mais celles-ci ne sont pas nécessairement assorties de politiques pour les concrétiser.

Les orientations stratégiques ci-dessous proposent des mesures qui insufflent un sentiment d'urgence à ces questions.

## Élément n° 1 : Santé publique

### Orientation stratégique n° 1 : Promouvoir la santé humaine par les politiques du Plan officiel

Le nouveau Plan officiel devrait sciemment miser sur les environnements bâtis qui placent la santé et le bien-être au cœur des objectifs encad-

rant la création d'une ville viable et résiliente. Il doit avoir la santé pour assise et comporter des politiques qui contribuent à créer des environnements inclusifs, viables et propices aux déplacements à pied, comme il est précisé dans les orientations n°s 2, 3 et 4, ci-dessous.

### Justification

Le Plan officiel peut favoriser la création de collectivités saines et avoir un effet positif en matière de santé au moyen de politiques qui ont une incidence sur les autres grands changements, notamment la croissance, la mobilité, le design urbain, l'environnement naturel et l'économie, sans compter différents autres documents de politique, plans directeurs, lignes directrices et outils.

### Orientation stratégique n° 2 : Concevoir et bâtir des quartiers inclusifs pour les personnes de tous âges

Faire de l'inclusion une considération majeure dans les politiques de planification en concevant des quartiers et des lieux qui répondent aux besoins des enfants, des personnes âgées et des personnes susceptibles d'avoir des problèmes sur le plan de la santé et du bien-être.

### Justification

- Une conception inclusive et adaptée à tous les âges accroît le dynamisme et la résilience de la ville, et favorise la santé et le bien-être communautaires. Elle doit permettre d'accroître la gamme de logements offerts dans un même quartier de façon à offrir des options abordables quelle que soit la tranche de revenu et à répondre aux besoins de logement à tous les âges de la vie. Pour ce faire, il faut concevoir des infrastructures sécuritaires et fonctionnelles pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun, bien intégrées dans un environnement où les utilisations du sol sont variées. Ce type de conception nécessite aussi un design urbain qui favorise l'inclusivité des espaces publics afin qu'ils soient adaptés aux personnes de tous âges. Il est appuyé par l'orientation stratégique du grand changement n° 3 concernant la planification adaptée au contexte et le bon design urbain.
- La conception de quartiers inclusifs et accessibles à pied destinés aux enfants, aux personnes âgées et aux plus vulnérables tient compte des besoins de chaque personne toute sa vie durant, et favorise la santé et la qualité de vie. Une conception intergénérationnelle donne entre autres l'occasion aux personnes de vieillir dans leur quartier. L'offre d'une gamme de logements pour différentes tranches de revenu et divers contextes favorise l'inclusion et accroît la résilience communautaire. Par ailleurs, un réseau de transport, pour être sain, doit soutenir et favoriser le transport actif pour toutes les personnes, quels que soient leur âge et leurs capacités. Il faut donc tenir compte des besoins des enfants et des personnes âgées dans la conception d'infrastructures de transport et d'options de mobilité durables, sécuritaires et actives.



- Le Plan officiel devra faire l'objet de modifications et d'ajouts, notamment des déclarations d'intention et les résultats souhaitables, pour que l'orientation stratégique puisse être mise en œuvre. Elle se fera entre autres au moyen de politiques du Plan officiel relatives au design urbain, aux logements et à la mobilité.

### Orientation stratégique n° 3 : Aménager des quartiers conviviaux pour les piétons, où tout est à 15 minutes de marche

Aménager les nouveaux quartiers pour qu'ils soient denses, compacts et bien intégrés au réseau, où tout est à 15 minutes de marche et où les utilisations du sol sont diversifiées : habitations, commerces et services, offre alimentaire, écoles, possibilités d'emploi, espaces verts et sentiers. Favoriser l'évolution des quartiers existants pour en faire des endroits où tout peut se faire à pied.

#### Justification

Les quartiers où tout est à 15 minutes de marche contribuent à réduire la dépendance à l'automobile et favorisent la santé sociale et physique, ainsi que la viabilité des collectivités. La proximité entre les habitations et les commerces et services locaux, ainsi qu'un réseau routier et de sentiers qui incite au transport actif plutôt qu'aux déplacements en voiture, favorisera la santé, la viabilité et le dynamisme économique des quartiers. Un design urbain et une esthétique agréables – soit l'apparence et l'ambiance d'une rue et des utilisations du sol adjacentes – influent sur les façons d'utiliser les rues et de s'y déplacer. Les quartiers propices à la marche améliorent donc les liens sociaux et la santé mentale, réduisent le risque de blessures et de maladies chroniques, et ont une meilleure résilience climatique. Ils permettent de faire plus facilement des choix sains.

### Orientation stratégique n° 4 : Concevoir des quartiers durables et écologiques

S'adapter aux changements climatiques, réduire l'exposition à la pollution atmosphérique, réduire les îlots de chaleur et promouvoir l'agriculture urbaine et un mode de vie actif en donnant accès aux parcs, aux espaces verts, aux espaces naturels et aux arbres, et en optant pour une conception d'immeubles durable.

#### Justification

- Les parcs, les espaces verts, les zones naturelles et les arbres ont une grande incidence sur la santé. Une offre équitable, inclusive et adéquate d'espaces verts dans les quartiers est essentielle pour rafraîchir l'air, réduire le stress, contribuer à la diminution des maladies chroniques, promouvoir la santé mentale et l'activité physique chez les personnes de tous âges, réduire le bruit en zone urbaine, diminuer les risques d'inondations et améliorer la qualité de l'eau. La plantation d'arbres le long des couloirs de transport favorise le transport actif.

- La pollution de l'air peut entraîner différents problèmes de santé : fatigue, maux de tête, aggravation des symptômes de l'asthme, allergies, maladies pulmonaires obstructives chroniques, certains cancers, accidents vasculaires cérébraux, crises cardiaques et autres maladies cardiovasculaires, etc. Les arbres ont des effets mesurables sur la santé publique, puisqu'ils captent et filtrent les polluants dans l'air, ce qui contribue à réduire le nombre d'hospitalisations, voire de décès. Pour améliorer la qualité de l'air, il faut mieux séparer les couloirs de transport et les utilisations du sol sensibles à la pollution comportant des espaces extérieurs, comme les services de garde, les écoles et les foyers pour personnes âgées.

## Élément n° 2 : Systèmes naturels

### Orientation stratégique n° 5 : Protéger la forêt urbaine et veiller à sa croissance

La protection et la croissance du couvert forestier urbain et de ses services écosystémiques constituent un objectif explicite et une priorité pour la Ville.

#### Justification

- L'entretien et la croissance du couvert forestier urbain sont essentiels pour faire d'Ottawa la meilleure ville de taille moyenne où vivre en Amérique du Nord. Dans son Plan de gestion de la forêt urbaine, le Conseil reconnaît le rôle central de la forêt urbaine dans l'atteinte des objectifs en matière d'adaptation aux changements climatiques et de résilience, d'énergie et de santé publique, au moyen de services écosystémiques comme l'ombrage, la réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain, la réduction du ruissellement urbain et la promotion de la santé mentale et physique. En vue d'atteindre ces objectifs, le Plan officiel doit considérer la forêt urbaine comme une infrastructure au même titre que toutes les autres et comme un atout important à prendre en compte dans les décisions et les processus d'urbanisme et d'aménagement, ce qu'il ne fait pas actuellement.
- Le Plan officiel doit préciser que la forêt urbaine ne sera pas compromise par la croissance et la densification, et offrir des directives sur l'intégration précoce d'arbres dans les projets d'aménagement et d'infrastructures, ainsi que des directives au personnel de la Ville et au Comité de dérogation sur les enjeux relatifs aux arbres. Il doit favoriser la sensibilisation et l'intendance privée.

### Orientation stratégique n° 6 : Consolider le système du patrimoine naturel rural

Les politiques et les plans d'Ottawa relatifs au système du patrimoine naturel rural s'inscrivent dans un processus complexe comprenant l'élaboration de politiques officielles, la prise de décisions de planification individuelles et les décisions, directives



et règlements d'appels de la Commission des affaires municipales de l'Ontario (CAMO). Cela entraîne un certain éparpillement et une moins bonne intégration. De plus, des problèmes émergents – comme les répercussions des changements climatiques sur les ressources hydriques, l'augmentation du risque de feux de forêt, le développement des énergies renouvelables, la transformation de l'économie rurale et l'évolution des politiques provinciales sur les milieux humides et les espèces en péril – accentuent l'importance de revoir les politiques. Le nouveau Plan officiel mettra à jour et consolidera les politiques relatives au patrimoine naturel en zone rurale.

### Justification

- Le recensement et la protection du système du patrimoine naturel d'Ottawa relèvent d'une exigence provinciale. Ce système se trouve essentiellement en milieu rural, où un réseau sain de paysages et d'habitats naturels soutient la biodiversité, assure la résilience climatique, offre des services écosystémiques essentiels comme la prévention des inondations et la protection de l'eau potable, soutient l'économie rurale et incarne en partie le caractère rural d'Ottawa.
- L'examen permettra de consolider les politiques redondantes ou qui se chevauchent, d'intégrer les politiques de protection des eaux de surface et des sources d'eau aux politiques relatives au patrimoine naturel, et de proposer des politiques adaptées aux exigences et enjeux environnementaux émergents et en constante évolution, notamment le risque de feux de forêt, les changements climatiques, la production d'énergies renouvelables et la stratégie provinciale sur les milieux humides et la conservation des espèces en péril.

### Orientation stratégique n° 7 : Revoir le Plan directeur des espaces verts et le renommer « Plan directeur des parcs et des espaces verts »

Le Plan directeur des espaces verts de 2006 fera l'objet d'une mise à jour, au terme de laquelle il sera renommé « Plan directeur des parcs et des espaces verts ». Le Plan directeur des espaces verts a permis d'encadrer la croissance et le développement du réseau urbain d'espaces verts d'Ottawa, mais il doit être revu pour inclure l'aménagement des parcs et refléter l'évolution de l'environnement urbain d'Ottawa. Il faudra évidemment mettre à jour la cartographie afin d'ajouter les nouvelles banlieues et les nouveaux parcs et espaces verts d'Ottawa. Le nouveau Plan directeur devra proposer des objectifs relatifs aux parcs et aux niveaux de service, c'est-à-dire aborder le manque grandissant d'espaces pour les parcs publics et le coût élevé de l'aménagement de parcs au centre-ville et dans le secteur urbain intérieur, où la densification exerce une pression croissante sur les installations. Il devra en outre tenir compte de l'emplacement et de l'évolution à venir des parcs et des espaces verts, dans leur contexte respectif : centre-ville ou secteurs urbain intérieur, urbain extérieur et rural. De plus, il doit refléter les dernières découvertes scientifiques sur les bienfaits des espaces verts accessibles et des infrastructures vertes sur la santé publique

et leur importance dans l'adaptation aux changements climatiques et l'atténuation de ses effets. Le plan devra s'aligner sur le Plan de gestion de la forêt urbaine.

### Justification

- Le projet de loi 108 provincial modifie ou élimine certains outils de financement des parcs et d'affectation des terrains prescrits par la *Loi sur l'aménagement du territoire* et la *Loi de 1997 sur les redevances d'aménagement*. L'incidence du projet de loi sur la capacité de la Ville à entreprendre et à financer l'aménagement de parcs dépendra essentiellement des règlements qui seront pris en application de ces lois. Le Plan directeur des parcs et des espaces verts devra refléter la pénurie actuelle de terrains à vocation de parc et les répercussions du projet de loi. En général, il devra déterminer le nombre de terrains réservés à la création de parcs requis pour la planification dans différents contextes, soit le centre-ville et les secteurs urbain intérieur, urbain extérieur et rural. Il doit en outre prévoir une analyse de l'offre et de la demande : analyse de l'écart des besoins en matière de loisirs en fonction de la géographie, de la démographie et des niveaux de service en loisirs (dernière mise à jour en 2002).
- Une telle analyse permettrait d'élaborer une stratégie propre à chaque quartier pour cibler les nouveaux parcs et moderniser les parcs existants ainsi que d'autres espaces publics afin d'offrir des loisirs actifs, particulièrement au centre-ville et dans le secteur urbain intérieur. Elle doit mener à un examen des modes et options de financement pour l'aménagement de parcs et d'installations, par de nouvelles approches comme l'établissement de partenariats avec des promoteurs immobiliers du secteur privé (p. ex. installations récréatives sur les socles de copropriétés) et la vente de droits relatifs à la propriété au-dessus d'un centre communautaire pour un ensemble résidentiel. Elle doit aussi favoriser l'inclusion de loisirs actifs dans les grands projets de construction de la ville, comme le réaménagement des plaines LeBreton.

### Élément n° 3 : Adaptation aux changements climatiques et résilience

#### Orientation stratégique n° 8 : Concevoir et aménager les quartiers de façon à réduire les effets de la chaleur extrême et l'effet d'îlot de chaleur urbain

Les modifications au Plan officiel favoriseront la réduction et l'atténuation des épisodes de chaleur extrême dans les processus d'aménagement et de conception, entre autres par la conservation et la plantation des arbres, l'installation de toits frais (réfléchissants) ou verts et l'utilisation de matériaux réfléchissants dans les parcs de stationnement. La planification de la mobilité exige que des zones ombragées soient



prévues aux emplacements de correspondances locaux. De la même façon, la planification des parcs et des espaces publics devra prévoir des zones ombragées et des options permettant aux usagers de se rafraîchir. Des cartes thermiques et des cartes locales des populations susceptibles d'avoir des problèmes sur le plan de la santé et du bien-être permettront de diriger les interventions afin qu'elles répondent aux besoins les plus criants et de mesurer leur efficacité.

Outre l'établissement d'orientations stratégiques et de résultats souhaitables dans le Plan officiel, des modifications pourraient être nécessaires dans d'autres documents de politiques, règlements municipaux et outils, notamment le Plan directeur des transports, le Plan directeur des espaces verts, le Règlement sur les normes d'entretien des biens, les règlements municipaux relatifs aux arbres, les lignes directrices en matière de conception et d'autres exigences relatives aux études de planification ou de développement.

### Justification

- Le nombre de journées de chaleur extrême devrait passer de 10 à 49 par année, avec des températures pouvant atteindre 37,7 °C en mi-journée et peu de répit la nuit. La chaleur extrême pose des dangers pour plusieurs populations vulnérables : les aînés, les enfants et les personnes présentant un trouble de santé, qui travaillent à l'extérieur, qui font de l'activité physique ou qui n'ont pas accès à la climatisation. De plus, le nombre de personnes à risque devrait augmenter, vu la hausse prévue du nombre de personnes âgées de 65 ans ou plus à Ottawa, une population par ailleurs particulièrement touchée par l'isolement.
- La conception de l'environnement bâti doit faire en sorte de réduire les maladies et les décès liés à la chaleur, et de favoriser le transport actif, les transports en commun et les activités récréatives de plein air, quelles que soient les conditions météorologiques.

### Orientation stratégique n° 9 : Réduire les risques d'inondations et leurs répercussions

Le Plan officiel (PO) fera en sorte que les politiques et procédures relatives aux eaux pluviales et à la gestion des risques d'inondation prennent en compte les précipitations de pluie projetées et les effets cumulatifs de la croissance et du réaménagement afin de réduire les conséquences des inondations pour les personnes et les biens. La mise à jour du PO et du Plan directeur de l'infrastructure permettra d'analyser l'efficacité des mesures actuelles de réduction des risques d'inondations à la lumière des conditions climatiques futures – entre autres la variabilité accrue des modèles de précipitations de pluie et des phénomènes météorologiques extrêmes – et de les réviser, au besoin. Le PO renforcera la résilience communautaire en matière d'inondations riveraines en obligeant les collectivités à repérer les plaines inondables avant l'approbation et en exigeant une mesure de protection accrue contre les inondations dans les nouveaux aménagements ou réaménagements dans les secteurs à risque d'inondation à la suite d'un phénomène météorologique extrême. Il permettra d'accroître la résilience communautaire urbaine en

veillant à éviter toute nouvelle répercussion du ruissellement dans les nouveaux aménagements ou réaménagements (y compris les terrains individuels) et à exiger une protection accrue contre les inondations dans les nouveaux aménagements ou réaménagements situés dans les secteurs urbains propices aux inondations.

Outre l'établissement d'orientations stratégiques et des résultats souhaitables dans le Plan officiel, des modifications pourraient être nécessaires dans d'autres documents de politiques, règlements municipaux et lignes directrices et outils, notamment le Plan directeur de l'infrastructure, les plans de conception communautaire, le Plan directeur de viabilisation, les lignes directrices en matière de conception et d'autres exigences relatives aux études de planification ou de développement ou ententes d'aménagement.

### Justification

Les inondations sont maintenant le type de catastrophe naturelle le plus coûteux au Canada. Elles provoquent des dommages aux biens, menacent les infrastructures, contaminent l'eau potable et érodent les berges. Les répercussions sont immédiates et prolongées, et touchent la sécurité, l'alimentation, le logement, les finances et la santé mentale. Les nouveaux aménagements le long des rivières et cours d'eau sont protégés par les limites réglementaires relatives aux plaines inondables correspondant à la norme provinciale. Dans d'autres secteurs urbains, pour réduire les risques d'inondation (inondations de sous-sols ou en surface), la Ville a recours à des cartes de risques d'inondation, des processus d'essais de résistances relatifs aux infrastructures des eaux pluviales et diverses exigences de construction, comme les clapets anti-retour, les pompes d'assèchement et l'élévation des bâtiments. Dans les quartiers propices aux inondations, les plans d'intervention proposent des mesures correctives comme des dispositifs de contrôle du débit dans les puisards de rue et la séparation de l'égout de toit et du drain de fondation des égouts sanitaires, là où c'est possible.

### Orientation stratégique n° 10 : Résilience accrue des résidences et des collectivités

Le Plan officiel doit établir des orientations stratégiques et les résultats souhaitables pour inciter à une conception écoénergétique et plus résiliente sur le plan climatique – notamment pour les températures élevées et les phénomènes extrêmes – des nouveaux bâtiments ou de ceux faisant l'objet d'un réaménagement. Il est aussi nécessaire d'élaborer des outils, comme des normes d'aménagement à haut rendement énergétique; ceux-ci peuvent être indépendants ou intégrés dans un rapport de résilience global qui comprend des exigences relatives à l'énergie, à la santé et au climat. Des modifications pourraient être nécessaires dans d'autres documents de politiques, règlements municipaux et outils, notamment le Plan directeur des espaces verts, les lignes directrices de conception et d'autres exigences relatives aux études de planification ou de développement (p. ex., lignes directrices sur la lutte contre le bruit environnemental).



## Justification

- Comme il a été mentionné dans les orientations stratégiques relatives à l'énergie, nous devons, plutôt que de seulement encourager la conception de sites et de bâtiments durables, influencer directement les demandes d'aménagement et les processus d'examen de la Ville, et faire preuve de leadership dans les exigences de planification des immobilisations municipales. Les critères de conception doivent inclure des caractéristiques qui améliorent la résilience, en prévision des changements dans les conditions climatiques.
- Des municipalités comme Toronto, Halton Hills, Vaughan et Richmond Hill ainsi que la région de Durham ont utilisé une norme d'aménagement à haut rendement énergétique ou d'autres outils du genre pour établir des attentes claires et cohérentes pour les projets d'aménagement privés comme ceux menés par la Ville.
- Le Plan officiel et ses documents à l'appui doivent exiger que la Ville exerce un leadership en matière de conception et de construction des installations municipales. Ces dernières doivent être résilientes sur le plan climatique, ce qui nécessite des mesures de réduction des risques relatifs aux inondations, au vent, aux pannes électriques et à la chaleur extrême. En outre, le PO et les documents à l'appui doivent prévoir des mesures incitatives pour la conception et la construction qui vont au-delà de ce qui est prévu dans le Code du bâtiment.

## Orientation stratégique n° 11 : Résilience des infrastructures

Le Plan officiel précisera des orientations stratégiques et des résultats souhaitables afin de favoriser l'adoption d'une optique du climat dans la planification de la gestion des actifs, l'élaboration de normes en matière d'infrastructures et la conception des projets d'immobilisations. Sont notamment visés la gestion des infrastructures vertes en tant qu'actifs de la Ville, une meilleure gestion écologique des eaux pluviales – comme le précisent le Plan directeur de l'infrastructure, les plans des sous-bassins hydrographiques et le Plan directeur de viabilisation – ainsi que la prise en compte des conditions climatiques futures dans les plans de gestion des sous-bassins hydrographiques, les plans de gestion de l'environnement et d'autres études sur la planification du patrimoine environnemental ou naturel. Des modifications pourraient être nécessaires dans d'autres documents de politiques, règlements municipaux et outils, notamment le Programme de gestion intégrale des actifs, le Plan directeur de l'infrastructure, le Plan directeur des transports, le Plan directeur des espaces verts et d'autres exigences relatives aux études de planification ou de développement, afin d'accroître la résilience des infrastructures pour les conditions climatiques et les phénomènes extrêmes, et d'accroître l'utilisation des infrastructures vertes.

## Justification

- L'essentiel des infrastructures d'Ottawa sont planifiées, conçues et construites en fonction d'un ensemble de prémisses aujourd'hui remises en question en raison des nouvelles projections climatiques. La planification, l'exploitation et le réaménagement à long terme des infrastructures de la Ville doivent tenir compte des projections climatiques, comme l'augmentation des températures, des épisodes de vents violents et de la fréquence des cycles de gel-dégel, et de la variabilité accrue des épisodes de pluie.
- Les infrastructures comprennent les infrastructures grises (routes, conduites, bâtiments) et les infrastructures vertes. Ces dernières comprennent les actifs naturels, comme les forêts, les milieux humides, les arbres, les ravins, les cours d'eau, les parcs et les autres zones naturelles qui procurent des services physiques (ombre, réduction du ruissellement), ainsi que des éléments créés par l'humain, comme les dénivellations de biorétention, le pavage perméable et les toits verts qui reproduisent les processus naturels.
- Les infrastructures vertes créées par l'humain sont aussi appelées « gestion écologique des eaux pluviales » (GEP). La GEP est de plus en plus reconnue comme une stratégie clé qui appuie les services offerts par les infrastructures grises. Dans de bonnes conditions, la GEP peut protéger efficacement la qualité de l'eau ainsi que réduire l'érosion, et, comme avantages supplémentaires, améliorer la qualité de l'air, réduire l'effet d'îlot de chaleur et préserver la biodiversité.

## Élément n° 4 : Énergie

### Orientation stratégique n° 12 : Planification et développement énergétiques sensés

Comme les politiques et pratiques de planification en matière d'utilisation du sol, de transport et de technologies énergétiques communautaires doivent respecter les cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) adoptées par le Conseil, le nouveau Plan officiel devra inclure les cibles d'efficacité énergétique, de conservation de l'énergie et de réduction des GES de la Ville, qui devront être transposées dans les plans d'améliorations communautaires, les plans secondaires, les plans de lotissement et les plans énergétiques et régionaux préparés en collaboration avec des intervenants externes. Le Plan officiel permettra la modification de la Politique sur les bâtiments écologiques de la Ville afin d'y inclure ces cibles. Il favorisera aussi l'élaboration et la mise en œuvre d'une norme d'aménagement à haut rendement énergétique qui préciserait les éléments d'une conception durable pour l'extérieur des immeubles, et offrirait des options pour recourir à des technologies d'énergie renouvelable en vue d'améliorer leur résistance thermique. De plus, il permettra la modification de la Réglementation du plan d'implantation, des exigences relatives aux demandes d'aménagement et des processus d'examen des projets d'aménagement sur des questions de conception durable. Enfin, il doit appuyer la mise en œuvre de différents incitatifs financiers et outils, comme la taxe d'améliorations locales, pour la modernisation de bâtiments existants et d'autres projets d'énergie verte.



## Justification

- De nombreuses décisions prises aujourd'hui à l'échelle municipale peuvent avoir des répercussions à long terme. Dans le cas des investissements dans les infrastructures et des plans d'utilisation du sol – surtout ceux liés à la densification dans les secteurs urbains et les zones vertes, et à la création de quartiers complets ayant une faible empreinte carbone –, les bénéfices environnementaux se feront ressentir pendant des siècles.
- Les bâtiments construits aujourd'hui conserveront leur profil d'émission au moins pour les 50 prochaines années. En date de 2016, les bâtiments existants et les transports comptent pour 90 % des émissions de GES à Ottawa. Certaines conditions sont nécessaires pour réduire de façon considérable ces émissions par la planification des utilisations du sol et des transports :
  - » Gérer la croissance à Ottawa pour limiter la consommation d'énergie (gaz naturel, électricité, essence, diesel, propane, etc.);
  - » Harmoniser la planification des collectivités et la planification énergétique de façon à ce que la ville dispose de l'énergie nécessaire pour répondre à ses besoins;
  - » Veiller à ce que l'importation de produits énergétiques par Ottawa soit réduite au minimum et génère le moins d'émissions de carbone possible;
  - » Veiller à ce que le système énergétique d'Ottawa comprenne le plus d'énergie renouvelable possible;
  - » Inclure les cibles de réduction des émissions dans les plans directeurs qui accompagnent le Plan officiel (p. ex., plans directeurs de l'infrastructure, des transports et de la gestion des déchets);
  - » Optimiser le rendement énergétique des bâtiments et le contrôle des émissions dans le cadre de l'examen et de l'approbation des projets d'aménagement ou de réaménagement;
  - » Accroître l'adaptabilité, la durabilité et la résilience des bâtiments lors des projets de rénovation et de modernisation majeurs;
  - » Transformer le réseau de transport d'Ottawa pour réduire la dépendance à l'automobile et soutenir l'électrification des véhicules privés et publics (voir le grand changement n° 2).

## Orientation stratégique n° 13 : Production et stockage de l'énergie et gestion de la demande à l'échelle locale

Bien qu'on ait apporté des améliorations considérables dans la production d'énergie en Ontario en vue de réduire les gaz à effet de serre et autres polluants, la production d'énergie locale est importante pour assurer la sécurité et la fiabilité énergétiques, et pour favoriser le développement économique. C'est pourquoi le Plan officiel doit faire l'objet d'un examen afin d'inclure des mesures de réacheminement des déchets dans l'examen et l'approbation de nouveaux développements, et doit cibler et protéger les terres propices à l'aménagement d'installations d'énergie renouvelable. Par exemple, Ottawa devrait utiliser ses matières organiques récupérées pour produire du carburant renouvelable, comme du gaz naturel. De plus, le Plan officiel devrait inclure des exigences en matière de production d'énergies renouvelables dans la Politique sur les bâtiments écologiques de la Ville. Enfin, il devrait étayer les négociations avec les entreprises de distribution d'électricité locales (entente cadre de prestation de services avec Hydro Ottawa) et les entités provinciales (Commission de l'énergie de l'Ontario, ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines) pour la production d'énergie locale.

## Justification

- Moins de 6 % de l'énergie consommée à Ottawa est produite sur place. En 2015, la Ville a importé trois milliards de dollars en énergie, dont moins de 8 % étaient renouvelables. Un tel volume d'importation expose Ottawa aux pressions nationales et internationales liées à l'offre et aux prix.
- Ottawa a l'occasion de tirer profit du potentiel de développement économique lié à la production locale d'énergies renouvelables, et d'atteindre par le fait même les cibles de réduction des GES adoptées par le Conseil. La production et le stockage de l'énergie et la gestion de la demande à l'échelle locale ont aussi le potentiel de réduire la demande de terrains pour des infrastructures de distribution d'énergie. Une taxe d'améliorations locales, pour la modernisation de bâtiments existants et d'autres projets d'énergie verte.



# 5<sup>ième</sup> GRAND CHANGEMENT DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE



## Enchâsser le développement économique dans nos politiques d'aménagement.

### Éléments

- Politiques relatives aux terrains destinés à l'emploi
- Politiques sur les zones rurales
- Politiques relatives aux aéroports
- Espaces publics

### Description du thème

Sa population ayant passé le cap du million, Ottawa bénéficiera des économies d'échelle et des relations à l'échelle mondiale dont profitent les grandes villes. Les nouvelles politiques du Plan officiel favoriseront les occasions de développement économique qui sont favorables à la maturation de la ville, à la mise en œuvre de la stratégie de développement économique et à la croissance des entreprises d'Ottawa. Par ailleurs, de nouvelles orientations stratégiques sont proposées pour les terrains destinés à l'emploi, les zones industrielles et les campus axés sur le savoir, en vue de soutenir le développement économique en milieu rural.

À l'ère de l'économie mondialisée, l'activité et l'innovation économiques sont de plus en plus concentrées dans les grandes régions économiques. Ottawa, avec Gatineau, peut assumer son rôle au sein de la mégarégion économique qu'elle forme avec Toronto et Montréal, et tirer avantage de sa position au centre du plus grand couloir urbain du Canada et de l'accès accru que cette position lui donne au reste du monde. Les mégarégions se caractérisent par le besoin d'établir des liens pour favoriser la libre circulation des idées, des talents, de la technologie et des investissements.

### Évaluation de l'approche actuelle

L'un des principaux objectifs du Plan officiel actuel est de réserver un nombre suffisant de terrains pour les entreprises et les activités économiques. On retrouve toutefois à Ottawa une grande concentration d'emplois au gouvernement fédéral, dans les hôpitaux, dans les établisse-

ments d'enseignement postsecondaire ou dans les parcs d'affaires spécialisés. Si bon nombre de ces secteurs ont une désignation de « centre polyvalent » ou se situent à proximité de circuits de transport en commun rapide, ce n'est pas le cas pour tous. Par contre, peu d'entre eux se trouvent dans des quartiers vraiment polyvalents.

La désignation « secteur d'emploi urbain » actuelle est habituellement attribuée aux pôles d'activité économique et représente habituellement les zones industrielles traditionnelles et les nouveaux parcs d'affaires. Les politiques relatives à cette désignation visent à réserver des terrains pour ce genre d'utilisations aux endroits facilement accessibles par camion ou par avion, et à offrir de grandes parcelles de terrain à un prix raisonnable.

Les secteurs d'emploi ruraux ont pour but de favoriser le regroupement des utilisations qui ne conviennent pas au secteur urbain, aux villages ou au secteur rural général. Les secteurs d'emploi ruraux existants abritent un large éventail d'activités, comme la fabrication, l'exploitation minière (agrégats), la construction, l'agriculture, l'entreposage intérieur et à l'air libre, le transport et la logistique. D'autres occasions pourraient s'offrir dans les secteurs du transport, de la logistique et de la distribution à proximité des échangeurs d'autoroutes, pour le transport interrégional des marchandises.

### Orientations proposées et justification

#### Orientation stratégique n° 1 : Préciser notre stratégie de création d'emplois

Les parcs industriels et d'affaires de la ville désignés « secteurs d'emploi urbain » se distinguent les uns des autres par leur forme, leur fonction, leurs utilisations et le contexte dans lequel ils s'inscrivent. Pour tenir compte de ces différences, plusieurs catégories seront créées pour cette désignation, en fonction de caractéristiques distinctives et du contexte (en appui à l'orientation stratégique du grand changement n° 3 sur le cadre de planification adapté au contexte); chacune de ces catégories comporterait ses objectifs et ses politiques propres :

- **Utilisation fondée sur le savoir :** Se caractérise par des utilisations comme les bureaux, la recherche et le développement, les établissements d'enseignement postsecondaire et les centres de formation. Celle-ci comprend aussi des carrefours du savoir spécialisés et des pôles économiques qui tirent avantage de mener leurs activités à proximité, comme le parc d'affaires de Kanata-Nord. En général, ils se trouvent dans un secteur urbain extérieur, où le principal défi réside dans la





diversification des utilisations du sol et la réintégration des grands terrains dans le grand tissu urbain.

- **Utilisation traditionnelle :** Se caractérise par des utilisations comme l'entreposage, la distribution, la construction, l'industrie lourde, les métiers et toute autre utilisation qui exige une grande superficie pour l'entreposage à l'air libre. Ces utilisations devraient être séparées des utilisations du sol vulnérables. Il faudrait protéger et préserver ces terrains pour leur utilisation immédiate ou future, y compris dans des endroits comme le secteur industriel de Hawthorne-Stevenage. En prévision de la hausse de la population de la grande région d'Ottawa, qui pourrait atteindre de deux à trois millions, il est essentiel de réfléchir au nombre et à l'emplacement de ces secteurs pour pouvoir répondre aux besoins futurs.
- **Utilisation non traditionnelle polyvalente :** Se caractérise par une diversité d'utilisations d'emploi comme les bureaux ou toute utilisation n'étant habituellement pas considérée comme communautaire, par exemple les utilisations institutionnelles comme les écoles privées, les lieux de culte, les utilisations récréatives intérieures et les garderies indépendantes. Le parc d'affaires de Kanata-Sud est un exemple de secteur polyvalent non traditionnel. Ce type d'utilisation se rapproche de celle fondée sur le savoir, de par sa présence dans le secteur urbain extérieur et la difficulté de diversification et de réintégration dans le tissu urbain.

### Justification

- En général, les politiques relatives aux terrains destinés à l'emploi proposent une approche universelle à l'égard des secteurs d'emploi de la ville, ce qui laisse entendre que les utilisations d'emploi devraient être séparées des autres utilisations. Cette approche est beaucoup trop restrictive et n'est possiblement pas pertinente dans le contexte d'Ottawa. Afin d'optimiser le potentiel de ces terrains et de favoriser le développement économique, il vaudrait mieux adopter une approche progressive et des politiques plus détaillées permettant d'élargir le nombre d'utilisations là où la demande pour certains types d'emplois est forte (comme dans les pôles et le long des corridors), mais de continuer à protéger les terrains et à séparer les utilisations pour éviter d'empiéter sur les secteurs résidentiels là où ce n'est pas souhaitable.
- Il est proposé d'élaborer de nouvelles politiques qui tiendraient compte de la base d'emploi d'Ottawa et établiraient qu'elle se distingue de celle des autres municipalités de l'Ontario. Une grande proportion des emplois à Ottawa est fondée sur le savoir, les employeurs les plus importants étant les institutions gouvernementales (les trois ordres), les universités, les collèges, les hôpitaux et le secteur des hautes technologies. Généralement, il n'est pas nécessaire de séparer ces utilisations des utilisations vulnérables; elles sont souvent intégrées dans les quartiers environnants et n'ont pas besoin de se trouver sur des terrains désignés comme des terrains destinés à l'emploi. La constante séparation de ces types d'emploi va à l'encontre de l'objectif

de la Ville visant à accroître l'utilisation des transports en commun et des transports actifs, et perpétue un modèle dépassé auquel n'adhèrent plus les employeurs et travailleurs de la nouvelle économie.

- Les secteurs comme la fabrication, l'entreposage et la distribution sont un moteur important de l'économie d'Ottawa, et continueront de l'être. Cependant, contrairement à ce qu'on observe dans d'autres municipalités de l'Ontario, ces secteurs ne sont pas aussi représentés que le secteur du savoir, et cela n'est pas appelé à changer. Or, vu leur importance dans l'économie d'Ottawa, il faudra veiller à leur offrir suffisamment de terrains au fil de l'évolution de la ville et de la grande région.

### Orientation stratégique n° 2 : Soutenir la croissance de l'Aéroport international Macdonald-Cartier (YOW) et son rôle de plus en plus important de porte d'entrée internationale

- Accorder à l'aéroport la désignation de « zone d'emploi d'importance provinciale » pour définir le secteur comme pôle économique majeur.
  - » Établir des cibles d'emploi dans le secteur de l'aéroport.
  - » Analyser le potentiel de viabilisation complète du secteur de l'aéroport.
  - » Planifier la croissance à long terme des emplois dans le secteur de l'aéroport par des aménagements axés sur le transport en commun à proximité de la ligne 2 de l'O-Train.
- Cibler les occasions d'améliorer les accès à l'aéroport pour qu'ils soient efficaces et conviviaux et tiennent compte des points de départ et d'arrivée locaux.
- Coordonner cette approche avec le Plan directeur de l'aéroport international d'Ottawa, le Plan directeur de la Ceinture de verdure de la Commission de la capitale nationale (CCN) et le plan secondaire proposé pour Riverside-Sud.
- Veiller à protéger les possibilités d'expansion des activités de l'aéroport en réduisant les utilisations incompatibles dans le secteur environnant.
- Évaluer le potentiel économique des aéroports de Carp et de Rockcliffe et déterminer le type de soutien que la Ville pourrait offrir, le cas échéant, pour leur croissance et leur réussite à long terme.

### Justification

- L'aéroport est un moteur économique essentiel pour la ville et la région, qui permet de transporter les personnes et les marchandises.
- Comme la proximité des aéroports Pearson (Toronto) et Trudeau (Montréal) limite potentiellement sa capacité à devenir un carrefour international à court et à moyen terme,



l'augmentation du nombre et de la viabilité des vols directs vers des destinations internationales est essentielle pour attirer les entreprises et les travailleurs dans la grande région d'Ottawa-Gatineau.

- Les services privés limitent la croissance à long terme.
- Les pressions relatives à la croissance dans les secteurs environnants, si elles ne sont pas bien contrôlées, peuvent avoir des répercussions négatives sur les activités.

### Orientation stratégique n° 3 : Faire le lien entre les projets d'aménagement urbain d'envergure et le développement économique

Le cadre proposé dans les orientations stratégiques préliminaires du grand changement n° 3 concernant les projets d'aménagement urbain d'envergure est autant lié au développement économique qu'aux bonnes pratiques de design et d'aménagement urbain. La Ville doit rester ouverte à ces projets rares et uniques, et les voir comme des occasions de mieux se positionner et d'accroître sa visibilité à l'échelle mondiale, et de s'en servir comme leviers économiques.

#### Justification

Les politiques pour les projets d'aménagement urbain d'envergure sont abordées dans le grand changement n° 3, portant sur la conception urbaine.

### Orientation stratégique n° 4 : Proposer un cadre stratégique qui laissera place à une meilleure incubation d'entreprises et à la création de nouveaux secteurs

Vu la croissance et la diversification d'Ottawa, il est essentiel de laisser suffisamment de latitude pour favoriser l'incubation de nouvelles entreprises, avec un degré de risque réduit à l'égard de l'aménagement du territoire. Lorsque ces nouvelles entreprises sont compatibles avec les corridors, les pôles et d'autres secteurs de la ville, et qu'elles contribuent à les stimuler, le cadre d'aménagement du territoire devrait soutenir la prise de risque et le contrôle des coûts.

#### Justification

- Le cadre stratégique relatif aux utilisations du sol peut sembler lourd pour les petits entrepreneurs qui s'exposent à des risques importants pour démarrer leur entreprise. Si l'incubation de petites entreprises fait partie des objectifs de planification de la Ville, le contexte sera beaucoup plus favorable pour les personnes qui prennent le risque de se lancer en affaires.
- Un politique de soutien peut réduire considérablement les coûts et les risques associés au démarrage d'une petite entreprise, à un stade où le contrôle des coûts peut faire la différence entre une fermeture rapide et la stabilité.
- Vu la hausse du télétravail, des ateliers de fabrication et d'autres formes de travail non traditionnelles, le Plan officiel

doit manifester davantage d'ouverture sur le plan du zonage et permettre les utilisations d'emploi à petite échelle, quel que soit le zonage.

- L'objectif est aussi pour la Ville d'élaborer un cadre qui lui donnerait une longueur d'avance sur les autres villes, ce qui la rendrait plus attrayante pour les personnes qui souhaitent démarrer une petite entreprise, et contribuerait à étendre la base économique d'Ottawa et le bassin d'entreprises locales.

## Développement économique en milieu rural

### Orientation stratégique no5 : Veiller à la réussite économique durable des activités agricoles par l'amélioration de la protection des terres agricoles et de l'efficacité de la production et du transport de marchandises

L'économie agricole d'Ottawa pourrait connaître une croissance considérable dans les prochaines décennies, tant comme secteur d'exportation que dans l'approvisionnement du marché intérieur, dans la mesure où la population métropolitaine devrait atteindre de deux à trois millions d'habitants. La souplesse à l'égard des activités agricoles, ainsi que la protection de la viabilité du secteur, est une orientation stratégique centrale. Une telle orientation stratégique ouvrira la voie à différentes interventions de la Ville :

- Travailler avec le ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation et des Affaires rurales sur le Portail pour le système agricole afin d'y inclure un plus grand nombre de fermes d'Ottawa et d'activités agricoles, ainsi que le réseau de transport.
- Veiller à ce que la conception des routes dans les zones rurales facilite la circulation des véhicules agricoles ou liés aux activités agricoles.
- Envisager d'exiger une évaluation des répercussions sur l'agriculture dans le cadre du processus d'examen des demandes d'aménagement afin de mieux définir les répercussions potentielles des aménagements non agricoles à proximité des utilisations agricoles ou du système agricole dans son ensemble.

#### Justification

- La capacité de produire, de traiter et de distribuer des aliments localement améliore l'accès aux aliments locaux et leur abordabilité, et réduit la dépendance aux importations régionales et internationales.
- La protection du système agricole dans son ensemble, et non seulement des terres, est essentielle au dynamisme de l'économie agricole.
- La cartographie de toutes les étapes de la production agricole, de la ferme à la table, permettra de cerner les éléments du



système agricole et de déterminer où ils se trouvent dans le secteur rural d'Ottawa. Elle aidera aussi à relever les lacunes et les possibilités dans la chaîne d'approvisionnement alimentaire.

- L'exigence relative au calcul des distances minimales de séparation n'a qu'une capacité limitée de protéger les utilisations agricoles. Une évaluation des répercussions sur l'agriculture exigerait de procéder à examen du système agricole local et indiquerait comment réduire les répercussions potentielles sur ce dernier.

### Orientation stratégique n° 6 : Cerner les possibilités d'accroître la production alimentaire locale avec le soutien de nouvelles politiques d'agriculture urbaine, notamment la production intérieure

Créer des politiques pour soutenir la production alimentaire intérieure et extérieure dans le secteur urbain et permettre de mener des activités de transformation alimentaire à valeur ajoutée qui s'arriment bien aux utilisations agricoles, et rechercher ce type d'activités.

#### Justification

Les politiques qui soutiennent la production alimentaire intérieure et extérieure augmenteront la quantité d'aliments produits localement, diminueront le besoin d'importer des aliments et ouvriront de nouvelles possibilités économiques.

### Orientation stratégique n° 7 : Évaluer le potentiel des secteurs d'emploi ruraux

À partir des prévisions démographiques et liées à l'emploi jusqu'en 2046, la Ville calculera le nombre d'emplois projetés dans le secteur rural et évaluera la capacité des secteurs d'emploi à satisfaire à cette demande. Cette analyse prendra en compte la nature changeante du travail, et ce dans l'ensemble des domaines d'emploi – agriculture, agrotourisme, tourisme (centre de villégiature/retraites, activités extérieures/écotourisme, etc.) et fabrication –, et permettra d'évaluer la possibilité de les exercer dans les secteurs d'emploi ruraux. Cette orientation stratégique serait assortie des obligations ci-dessous pour la Ville.

- Évaluer les possibilités de recourir à un programme de plans d'améliorations communautaires en milieu rural pour favoriser le développement économique.
- Adopter une stratégie pour inciter les grands employeurs à offrir des options de transport autres que le véhicule personnel, par exemple des navettes entre différents pôles – village à proximité ou secteur urbain, par exemple – et la zone d'emploi.
- Évaluer la nécessité d'augmenter le nombre de secteurs d'emploi ruraux.

#### Justification

- La Ville doit se demander comment offrir des possibilités d'emplois autres que dans l'entreposage et la distribution dans le secteur rural.
- Encourager les employeurs du secteur rural à défrayer le transport partagé, ce qui contribuera non seulement à réduire le nombre de véhicules sur la route, mais aussi à accroître les possibilités d'emploi pour les personnes qui ne peuvent pas conduire.

### Orientation stratégique n° 8 : Collaborer avec la Commission de la capitale nationale pour optimiser l'utilisation et la gestion de la Ceinture de verdure

La Ceinture de verdure est un élément central des secteurs urbain et rural d'Ottawa qui comporte un éventail d'utilisations et de fonctions ainsi que de paysages et d'espaces naturels ruraux. Elle façonne de façon profonde la ville et la prestation de services au-delà de ses limites. Cette orientation stratégique serait assortie des obligations suivantes pour la Ville.

- Harmoniser les politiques du Plan officiel actuelles relatives à la Ceinture de verdure avec le Plan directeur de la Ceinture de verdure de la CCN.
- Simplifier le processus pour tout projet d'aménagement proposé, de sorte que la Ville puisse être une participante active, sans être tenue de mener un processus d'examen des demandes d'aménagement.
- Veiller à la mise en œuvre de politiques pour les terrains privés dans la Ceinture de verdure exemptés des règlements du Plan directeur de la Ceinture de verdure de la CCN.

#### Justification

- Les politiques actuelles du Plan officiel n'ont pas été mises à jour depuis l'approbation du Plan directeur de la Ceinture de verdure de la CCN.
- Il serait efficace et économique de réaliser un processus unique de modification des plans.
- Les désignations actuelles de « zone rurale » et « zone d'emploi et institutionnelle » dans la Ceinture de verdure sont inutiles et pourraient avoir la simple dénomination de « Ceinture de verdure », avec un renvoi au cadre stratégique du Plan directeur de la Ceinture de verdure.

