

Report to
Rapport au:

Planning Committee
Comité de l'urbanisme
12 September 2019 / 12 septembre 2019

and Council
et au Conseil
25 September 2019 / 25 septembre 2019

Submitted on September 4, 2019
Soumis le 4 septembre 2019

Submitted by
Soumis par :
John Manconi, General Manager/Directeur général, Transportation Services
Department/Direction générale des transports

Contact Person
Personne ressource :
Vivi Chi, Director/Directrice, Transportation Planning/Planification des transports
(613) 580-2424 x21877, vivi.chi@ottawa.ca

Ward: CITY WIDE / À L'ÉCHELLE DE LA VILLE File Number: ACS2019-TSD-PLN-0004

SUBJECT: Designing Neighbourhood Collector Streets

Conception des routes collectrices dans les quartiers
REPORT
RECOMMENDATIONS

That the Planning Committee recommend that Council:

1. Approve the *Designing Neighbourhood Collector Streets* document, as detailed in this report and attached as Document 1; and,
2. Delegate authority to the General Manager of the Transportation Services Department to approve minor amendments to the guidelines as required,

and to report those amendments through the Transportation Services Department's annual Delegated Authority Report.

RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

Que le Comité de l'urbanisme recommande au Conseil :

1. d'approuver le document *Conception des routes collectrices dans les quartiers*, décrit dans le présent rapport et joint à titre de document 1; et
2. de déléguer au directeur général des Transports le pouvoir d'approuver au besoin les modifications mineures à apporter aux lignes directrices et d'en faire état dans le rapport annuel de décision par délégation de la Direction générale des transports.

Contexte

En 2008, le Conseil approuvait les *Lignes directrices pour la planification et la conception des couloirs routiers : routes collectrices du secteur urbain et des villages, routes collectrices et artères du secteur rural*. Les politiques, les plans et les normes opérationnelles de la Ville ont depuis beaucoup changé. Le Plan directeur des transports (PDT) de 2013 souligne la nécessité de « [mettre] à jour les lignes directrices, les normes et les processus en matière de conception routière afin de tenir compte des principes sous-jacents au concept de rues complètes » (mesure 7-2), et l'étude de 2017 *Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes* (BBMI) vient renforcer l'approche de rues complètes pour les nouveaux quartiers. Les directives techniques de la province, de l'industrie du transport et des fournisseurs de services publics ont elles aussi changé au fil des ans.

Le nouveau document *Conception des routes collectrices dans les quartiers*, en réponse à cette évolution, offre aux urbanistes, aux concepteurs de rue et aux partenaires d'aménagement du territoire des orientations techniques modernes. En effet, il intègre les pratiques exemplaires, tient compte des expériences de conception et d'aménagement de rues collectrices accumulées ces dernières années, et respecte les plans municipaux (comme le PDT et le Plan officiel), les études (comme BBMI), les directives techniques (comme le *Guide canadien de conception géométrique des routes* de 2017 de l'Association des transports du Canada) et les exigences techniques pour les services publics (par exemple les retraits requis pour les transformateurs électriques).

Cela dit, les *Lignes directrices pour la planification et la conception des couloirs routiers* de 2008 continueront à orienter la conception des rues collectrices des villages et celle des artères et des routes collectrices du secteur rural.

Dans un premier temps, ce rapport présente les principales caractéristiques du nouveau document *Conception des routes collectrices dans les quartiers*. On y décrit ensuite l'apport des experts techniques et intervenants clés ayant participé à la conception, à la construction et l'exploitation de rues collectrices, qui ont été consultés pour optimiser, aux phases de construction et d'exploitation, les avantages visés à la conception. Enfin, on y résume comment et où les lignes directrices seront mises en œuvre.

ANALYSE

Les lignes directrices pour la conception de rues collectrices servent principalement à la planification de nouveaux lotissements et à la conception de projets routiers par le personnel municipal et l'industrie de l'aménagement. Le nouveau document *Conception des routes collectrices dans les quartiers* offre des orientations à jour s'appliquant précisément aux rues collectrices – tant pour leur construction que pour leur réfection – et s'inscrit dans l'approche de rues complètes de la Ville. Il a été élaboré aux termes d'un processus de consultation qui visait à obtenir un consensus chez les principaux intéressés, dont l'industrie, les fournisseurs de services publics et le personnel municipal.

Faits saillants du document *Conception des routes collectrices dans les quartiers*

Le document *Conception des routes collectrices dans les quartiers* propose neuf plans de rues collectrices « clés en main ». Fruits d'une consultation auprès de différents partenaires, ces plans présentent des espaces routiers qui concilient des éléments parfois concurrents – pistes cyclables, espaces de stationnement, trottoirs, services publics, aménagements paysagers –, le tout en respectant les largeurs d'emprise standard (22, 24 et 26 m).

Ces plans clés en main sont des coupes transversales, qui prévoient généralement des infrastructures cyclables séparées, d'intéressantes possibilités d'aménagement paysager et des mesures intégrées de gestion de la vitesse. La plupart comprennent aussi des espaces de stationnement sur un seul côté de la rue, une nouveauté par rapport aux pratiques actuelles. La largeur de la chaussée tient compte du transport en commun et des opérations d'entretien des routes. Figurent parmi les éléments de

conception liés à l'accessibilité et aux usagers vulnérables des infrastructures cyclables séparées et des trottoirs permettant d'accueillir arrêts d'autobus, abribus et bancs. Quant aux intersections, les plans suivent les nouvelles tendances en proposant par exemple des carrefours giratoires et des « intersections protégées » qui offrent un passage réservé aux cyclistes et aux piétons et réduisent au minimum la distance de traverse à parcourir. Plusieurs prévoient aussi des espaces pour des arbres de bonne taille, même dans les sols d'argile sensible, tant pour des raisons esthétiques que pour réduire la chaleur excessive dans les rues, offrir un habitat aux oiseaux et aux pollinisateurs, et permettre l'absorption du carbone et des eaux pluviales.

Par ailleurs, le document contient des critères de conception pour les promoteurs qui voudraient concevoir un projet de rue sur mesure, dans un contexte précis où il n'est pas possible d'appliquer entièrement l'une ou l'autre des coupes transversales proposées. Il offre des conseils sur les nombreux facteurs à prendre en compte : la fonction de la rue dans le quartier, le type des utilisations du sol adjacentes, les installations piétonnières et cyclistes requises, la fréquence du service de transport en commun, le nombre d'espaces de stationnement sur rue à prévoir, le niveau d'entretien attendu, et la disposition des éléments dans les terre-pleins, comme les ouvrages de services publics, les arbres et les trottoirs.

Recherche de consensus auprès des intervenants

Un processus de consultation des intervenants visant l'obtention d'un consensus a permis la conception de plans exhaustifs présentant une intégration rigoureuse des différents éléments de surface (trottoirs, infrastructures cyclables, voies pour les automobilistes) et souterrains (services publics, zones de plantation). Cet exercice a débouché sur une utilisation efficace de l'emprise dispensant de toute obligation d'élargissement. Y ont participé des représentants de l'industrie de l'aménagement, des ingénieurs-conseils, des fournisseurs de services publics et un groupe de travail technique de la Ville réunissant du personnel de plusieurs directions générales.

Les participants ont rapidement cerné les enjeux. Les membres de l'industrie de l'aménagement ont exprimé de leur intérêt pour une conception adaptée à l'utilisation du sol prévue et permettant la plantation d'un plus grand nombre d'arbres de rue. Ils ont également dit espérer une simplification des processus de conception et d'évaluation pour les infrastructures de transport. Les fournisseurs de services publics ont pour leur part souligné que les lignes directrices ne concordaient plus avec la réglementation, les pratiques exemplaires, les normes opérationnelles et autres normes en vigueur pour ce

qui est notamment de l'emplacement autorisé et du retrait exigé pour les transformateurs électriques.

Le grand public n'a pas été consulté dans le cadre de ce projet technique, mais le personnel municipal s'est assuré de tenir compte des enjeux publics reconnus, par exemple : la présence de trottoirs et d'infrastructures cyclables sur les rues collectrices; la possibilité de planter des arbres; l'efficacité de l'entretien hivernal; le transport en commun.

Les inquiétudes, les suggestions et les commentaires recueillis auprès des participants ont tous été examinés, analysés et consignés. L'ensemble des coupes transversales présentées dans le document sont le produit de ce processus de consultation. Les plans clés en main devraient assurer une certaine uniformité dans le travail des concepteurs de rues collectrices, en plus de simplifier le processus global de conception technique et d'évaluation des projets.

Mise en œuvre des lignes directrices

Le document *Conception des routes collectrices dans les quartiers* encadrera la conception et l'aménagement des nouvelles rues collectrices prévues dans les plans de lotissement des promoteurs immobiliers. Il précise les exigences relatives aux emprises et les types de commodités et d'installations à aménager, en plus de faciliter l'intégration des ouvrages de services publics. Il traite également de la protection des emprises et de la conception des rues aux fins des plans stratégiques comme les plans de conception communautaire et les plans secondaires, qui tiennent lieu de cadre pour la transformation graduelle d'un secteur quant à l'utilisation du sol, à la circulation et aux moyens de transport. Pour le personnel municipal, le nouveau document guidera l'élaboration des plans pour la réfection des rues collectrices existantes, et facilitera la mise à jour des dessins techniques détaillés standard pour les routes.

Le document devra être actualisé au fil des modifications qui seront apportées aux politiques municipales et aux lignes directrices techniques de l'industrie. Ces mises à jour périodiques seront autorisées en vertu du pouvoir délégué au directeur général des Transports et au directeur de la Planification des transports (Règlement municipal 2018-397) d'apporter des modifications mineures et administratives aux lignes directrices d'urbanisme et de conception en matière d'infrastructure de transport. S'entendrait par exemple d'une modification mineure la mise à jour du retrait latéral sans modification de la largeur de l'emprise, ou encore l'ajout de références à des politiques ou à d'autres documents techniques. Le rapport annuel de décision par

délégation de la Direction générale des transports devra faire état des modifications apportées.

Coûts et avantages

Le nouveau document encadrera la conception de nouvelles rues collectrices prévues dans les plans de lotissement et dont la construction incombe à des promoteurs immobiliers, ainsi que les projets municipaux de réfection des rues collectrices existantes. Si les emprises demeurent inchangées, le document prévoit davantage d'infrastructures en surface, comme des pistes cyclables, des arbres et des mesures de gestion de la vitesse automobile. Selon le plan clés en main choisi, les coûts de construction pour les éléments de surface augmenteront de 5 à 15 % comparativement aux coûts actuels pour une emprise de 24 mètres.

Or cette différence s'atténue lorsqu'on tient compte du coût de construction total (éléments de surface et souterrains). En effet, les coûts ponctuels seront compensés par le gain de sécurité et d'esthétisme des paysages de rue, qui augmenteront l'attrait d'un quartier pour les éventuels propriétaires. Les fournisseurs de services publics et les acteurs municipaux profiteront pour leur part d'une optimisation des opérations d'exploitation et d'entretien, entre autres en gagnant de l'espace pour l'entretien hivernal et la pérennité des arbres (un atout également pour les constructeurs d'habitations).

RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES

Le présent rapport n'a aucune incidence directe sur le secteur rural. Les nouvelles lignes directrices s'appliqueront aux rues collectrices urbaines. Les *Lignes directrices pour la planification et la conception des couloirs routiers : routes collectrices du secteur urbain et des villages, routes collectrices et artères du secteur rural* resteront en vigueur pour les routes collectrices des villages et les artères et routes collectrices du secteur rural.

CONSULTATIONS

Des consultations ont été menées auprès des groupes suivants à de nombreuses occasions au cours du projet :

- Le groupe de travail pour l'étude *Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes* (qui comprend des représentants du Greater Ottawa Home Builders' Association);

- Le sous-comité de l'examen des projets d'aménagement (où siègent des consultants privés et des promoteurs immobiliers);
- Le Comité de coordination des services publics (composé entre autres de représentants d'Hydro Ottawa, de Bell, de Rogers, d'Enbridge Gas, etc.).

Un groupe de travail technique s'est réuni à quatre reprises. Il regroupait des employés municipaux de plusieurs directions et directions générales (dont OC Transpo et la Direction générale des services de protection et d'urgence) jouant un rôle dans la planification, la conception, l'approbation, la construction, l'entretien et l'exploitation des nouvelles rues collectrices en secteur urbain.

Le Comité consultatif sur l'accessibilité a également été consulté, de même que, à sa demande, l'Institut national canadien pour les aveugles.

Comme cette initiative est considérée comme étant de nature technique et qu'elle touche principalement les concepteurs de routes collectrices, elle n'a pas fait l'objet d'une vaste consultation auprès de la population. Le document sera mis à la disposition du public en ligne.

COMMENTAIRES DES CONSEILLERS DE QUARTIER

Sans objet

COMMENTAIRES DES COMITÉS CONSULTATIFS

À sa réunion du 18 juin 2019, le Comité consultatif sur l'accessibilité a assisté à une présentation du personnel sur les lignes directrices proposées. Les membres se sont montrés favorables au projet et ont salué la représentation des personnes handicapées dans les illustrations du document.

Le Comité a suggéré au personnel de consulter l'Institut national canadien pour les aveugles (INCA). Conséquemment, une ébauche du document a été soumise à l'examen de l'INCA et du Comité, et le personnel a donné suite à la correspondance.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Aucune entrave d'ordre juridique n'est associée à l'approbation des recommandations, comme le précise le présent rapport.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES RISQUES

Aucune répercussion sur la gestion des risques n'est associée au présent rapport.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES ACTIFS

Les recommandations contenues dans le présent rapport sont conformes aux objectifs du programme de Gestion intégrale des actifs (GIA) de la Ville. La mise en œuvre de ce programme permet de prendre des décisions rapidement en vue de réduire les coûts liés au cycle de vie et de garantir la viabilité financière des actifs à long terme. Pour respecter son obligation de fournir des services de qualité à la population, la Ville doit veiller à ce que les actifs nécessaires à la prestation de ces services soient gérés d'une façon qui tient compte à la fois des niveaux de service, des risques et des coûts.

La création d'un ensemble de neuf croquis « préalablement approuvés » de routes collectrices correspond aux objectifs du programme de Gestion intégrale des actifs. Grâce à ces croquis, les espaces sur la voie publique seront distribués de façon équilibrée parmi des éléments concurrents, notamment les installations cyclables, les aires de stationnement, les trottoirs, les services publics et l'aménagement paysager. Les quartiers urbains seront alors dotés d'une infrastructure attrayante.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Aucune répercussion financière n'est associée à l'approbation des recommandations du présent rapport.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Les lignes directrices proposées viennent concrétiser les objectifs municipaux de rues complètes, qui consistent à planifier, concevoir, construire, exploiter et entretenir les rues de façon à assurer la sécurité et le confort de tous leurs usagers, quel que soit leur âge, leurs capacités ou leur mode de déplacement. Elles montrent que les rues collectrices offrent suffisamment d'espace pour l'aménagement de larges trottoirs, d'aires de repos et d'indicateurs tactiles, de façon à respecter les *normes de conception accessible* de la Ville et les exigences de la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario*.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ENVIRONNEMENT

On trouve dans certains plans de rue collectrice une plus grande superficie de surface dure dans l'emprise que ce qu'on observe habituellement, mais aussi, en contrepartie, des surfaces vertes aménagées plus étendues, qui peuvent accueillir des arbres de rue

plus grands qui vivront plus longtemps et des installations écologiques comme des rigoles biologiques ou des jardins de pluie. Les plans prévoient aussi des aménagements adaptés à des modes de déplacement sains et respectueux de l'environnement comme la marche, le vélo et le transport en commun. En plantant de grands arbres, on offre des rues plus fraîches et plus ombragées, un habitat pour les oiseaux et les pollinisateurs, et une meilleure capacité d'absorption du carbone pour réduire les gaz à effet de serre.

PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL

Les priorités pour le mandat du Conseil 2018-2022 n'ont pas encore été approuvées.

DOCUMENTS À L'APPUI

Document 1 – Conception des routes collectrices dans les quartiers

Compte tenu de la nature technique de ce document, il n'est disponible qu'en anglais. Il peut être traduit au complet ou en partie sur demande en communiquant avec Nelson Edwards (613) 580-2424 x21290 nelson.edwards@ottawa.ca

SUITE À DONNER

Une fois le présent rapport approuvé par le Conseil, la Direction générale des transports mettra la touche finale au document *Conception des routes collectrices dans les quartiers* avant de le diffuser. Le personnel s'y référera pour mettre à jour les politiques relatives aux rues urbaines du Plan officiel et du Plan directeur des transports, pour la préparation des plans de conception communautaire et des plans secondaires, pour l'examen des demandes d'aménagement, et pour la mise à jour des normes d'ingénierie de la Ville pour la conception des rues collectrices urbaines.