

**Planning Committee and  
Agriculture and Rural Affairs  
Committee  
Joint Report 4  
January 25 and 26, 2021**

**99**

**Comité de l'urbanisme et Comité de  
l'agriculture et des affaires rurales  
Rapport conjoint 4  
le 25 et 26 janvier 2021**

**Report to  
Rapport au:**

**Réunion conjointe du / Joint meeting of  
Comité de l'urbanisme / Planning Committee  
et / and /  
Comité de l'agriculture et des affaires rurales / Agriculture and Rural Affairs  
Committee**

**25 janvier 2021 / 25 January 2021**

**et au Conseil  
and Council**

**10 février 2021 / 10 February 2021**

**Soumis le 13 janvier 2021  
Submitted on 13 January 2021**

**Soumis par: / Submitted by  
Don Herweyer,  
Directeur / Director**

**Développement économique et Planification à long terme / Economic  
Development and Long Range Planning / Direction générale de la planification, de  
l'infrastructure et du développement économique / Planning, Infrastructure and  
Economic Development Department**

**Personnes ressources: / Contact Persons :  
Robin van de Lande, Urbaniste III (i) / Planner III (A), Politiques de la planification /  
Policy Planning  
613-580-2424, 43011, Robin.vandeLande@ottawa.ca**

**and / et**

**Royce Fu, Urbaniste III, (Recherche et des prévisions) / Planner III, (Research and**

Forecasting)

613-580-2424, 43931, Royce.Fu@ottawa.ca

Quartier : À L'ÉCHELLE DE LA VILLE / CITY WIDE

Numéro de fichier : ACS2021-PIE-EDP-0001

**OBJET :** Nouveau Plan officiel : Gestion de la croissance - Rapport II. Terrains proposés pour l'expansion urbaine des secteurs résidentiels et industriels

**SUBJECT:** New Official Plan: Growth Management Report II - Lands Proposed for Residential and Industrial Urban Expansion

#### **REPORT RECOMMENDATIONS**

That the Joint Planning Committee and Agriculture and Rural Affairs Committee recommend Council:

- 1. Direct staff to include mapping and policies to establish a Gold Belt in the new Official Plan, as described in this report, such that the Gold Belt be primarily composed of Agricultural Resource lands, aggregate resource areas and natural areas and with the intent that this Belt be established to contain future urban expansion in the City of Ottawa until the end of the century;**
- 2. Direct staff to submit to Council amending by-laws to the Tree Protection and Site Alteration By-laws to apply the relevant provisions of each by-law to protect trees and natural features on any land areas evaluated in Documents 2 or 3 until such time as the new Official Plan is approved by the Minister of Municipal Affairs and Housing, and the appropriate limits of each by-law's protections are finalised in accordance with that decision;**
- 3. Approve the Category 1 lands identified in Appendix A and described in Document 2, representing land clusters of 1,011 hectares that best meet the evaluation criteria and the Five Big Moves, as candidate areas to be added to the urban boundary in the new Official Plan, and direct staff to insert this Appendix into the draft Official Plan for technical circulation purposes;**

4. **Direct staff to include gating policies for mobility and infrastructure upgrades that are required before development can take place as part of the recommended urban expansion of Category 1 lands in Appendices A and B that will be recommended to Council in the draft Official Plan;**
5. **Direct staff to identify an additional 270 hectares to be added to the urban boundary for future neighbourhoods under the approved Growth Management Strategy, and to report back to Council with informed recommendations, no later than Q4 2026, on one of these options:**
  - i) **Distributed option: An analysis of Category 2 lands identified in Appendix B and described in Document 2 which represent parcels distributed around and contiguous to the existing urban boundary and/or to lands recommended for inclusion under Recommendation 2, and prepare necessary gating policies for mobility and infrastructure upgrades that are required before development can take place;**

**OR**
  - ii) **An analysis of three possible concentrated options: An analysis of all Category 3 lands identified in Appendix C and described in Document 3, and outline the financial, planning, infrastructure, transit, transportation, geotechnical and environmental considerations necessary to be analyzed as listed in Appendix D, following Council approval of the Transportation Master Plan;**

**OR**
  - iii) **A focused analysis of a single concentrated option: An analysis of Category 3 lands identified in Appendix C and described in Document 3 only for a single concentrated option at a location that has the largest amount of available land, and outline the financial, planning, infrastructure, transit, transportation, geotechnical, hydrological, environmental and ecological considerations and proponent-financed studies necessary to be analyzed as listed in Appendix D, following Council approval of the Transportation Master Plan;**
6. **Direct staff to monitor the uptake of identified growth lands, and the number of units created through intensification against the growth**

management strategy adopted by Council in May 2020, and report back to Council on the City's compliance with the Provincial Policy Statement's requirement for a 15-year land supply no later than Q4 2026;

7. Receive and adopt the Industrial and Logistics Land Strategy, attached as Document 5;
8. Approve the lands identified in Appendix D, representing land clusters of 140 net hectares, for inclusion in the urban boundary as new Traditional Industrial, Freight and Storage lands and direct staff to insert this Appendix into the draft Official Plan for technical circulation purposes;
9. Approve the lands identified in Appendix E, representing land clusters of 20 net hectares, as new Rural Industrial, Freight and Storage lands and direct staff to insert this Appendix into the draft Official Plan for technical circulation purposes;
10. Direct staff, through the new Official Plan, to convert the lands shown as Industrial Area 1 in the Richmond Secondary Plan to a non-industrial land use; and include an area-specific policy for the area southeast of McBean Street and the railway with the intention of requiring a secondary planning process to provide the requirements in Section 12 of the new Official Plan that amends the Richmond Secondary Plan prior to any approvals for plans of subdivision or site plans within this area;
11. That the Agricultural and Rural Affairs Committee and Planning Committee be delegated the authority:
  - i) To hold the public meetings pursuant to the *Planning Act* for the consideration of the comprehensive Official Plan; and
  - ii) To receive a report and provide recommendations to Council with respect to any draft decision by the Minister of Municipal Affairs and Housing with respect to the comprehensive Official Plan.

## RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

Que le Comité de l'urbanisme et le Comité de l'agriculture et des affaires rurales fassent les recommandations conjointes suivantes au Conseil :

1. Demander au personnel de prévoir des cartes et des politiques en vue d'établir une ceinture dorée dans le nouveau Plan officiel, comme le décrit le présent rapport, de façon à ce que la ceinture dorée se compose principalement de secteurs de ressources agricoles, de secteurs de ressources en agrégats et d'espaces naturels, et qu'elle accueille la croissance future d'Ottawa d'ici la fin du siècle;
2. Demander au personnel de soumettre au Conseil des règlements municipaux modifiant le Règlement sur la protection des arbres et le Règlement sur les modifications d'emplacements afin d'en faire respecter les dispositions applicables pour protéger les arbres et les éléments naturels de toutes les terres évaluées dans les documents 2 et 3, jusqu'à ce que le nouveau Plan officiel soit approuvé par le ministre des Affaires municipales et du Logement et que les limites des mesures de protection de ces règlements soient confirmées par cette décision;
3. Approuver l'ajout des terres de catégorie 1 présentées à l'annexe A et décrites dans le document 2, qui représentent les grappes de 1 011 hectares correspondant le mieux aux critères d'évaluation et aux cinq grands changements, à titre de zones candidates pour l'inclusion dans les limites du secteur urbain du nouveau Plan officiel, et demander au personnel d'inclure cette annexe dans le nouveau Plan officiel aux fins de la diffusion des renseignements techniques;
4. Demander au personnel d'inclure des politiques de contrôle pour les mises à niveau relatives à la mobilité et aux infrastructures qui sont requises avant les travaux d'aménagement dans le cadre de l'expansion urbaine recommandée des terres de catégorie 1 dans les annexes A et B qui seront recommandées au Conseil pour le nouveau Plan officiel;
5. Demander au personnel de délimiter 270 hectares à ajouter aux limites du secteur urbain en vue de l'aménagement de nouveaux quartiers dans le cadre de la stratégie de gestion de la croissance approuvée, et de faire au Conseil des recommandations éclairées au plus tard au T4 de 2026 au sujet de l'une de ces options :
  - i) Option de répartition : l'analyse des terres de catégorie 2 présentées à l'annexe B et décrites dans le document 2 qui constituent des parcelles

**réparties autour et aux abords de la limite du secteur urbain actuelle et/ou des terres dont l'inclusion est préconisée dans la recommandation 2, et la préparation des politiques de contrôle nécessaires pour les mises à niveau relatives à la mobilité et aux infrastructures requises avant les travaux d'aménagement;**

**OU**

- ii) Analyse de trois options de concentration possibles : l'analyse de toutes les terres de catégorie 3 présentées à l'annexe C et décrites dans le document 3, et la définition des questions de financement, de planification, d'infrastructures, de transport en commun, de transport, de géotechnique et d'environnement à analyser selon l'annexe D, après l'approbation du Plan directeur des transports par le Conseil;**

**OU**

- iii) Analyse ciblée d'une option unique de concentration : l'analyse des terres de catégorie 3 présentées à l'annexe C et décrites dans le document 3 pour une seule option de concentration à l'emplacement comportant la plus grande superficie de terres disponibles, et la définition des questions de financement, de planification, d'infrastructures, de transport en commun, de transport, de géotechnique, d'hydrologie, d'environnement et d'écologie à analyser ainsi que des études financées par les promoteurs nécessaires, comme les décrit l'annexe D, après l'approbation du Plan directeur des transports par le Conseil;**
- 6. Demander au personnel de surveiller l'aménagement des zones de croissance prédéfinies ainsi que le nombre de logements créés par la densification dans le cadre de la stratégie de gestion de la croissance adoptée par le Conseil en mai 2020, et d'indiquer au Conseil si la Ville répond à l'exigence de la Déclaration de principes provinciale concernant l'offre de terrains pour les 15 prochaines années, au plus tard au T4 de 2026;**
- 7. Recevoir et adopter la stratégie industrielle et logistique concernant les terres présentée dans le document 5;**

8. Approuver l'inclusion des terres présentées à l'annexe D, qui constituent des grappes de 140 hectares nets, dans les limites du secteur urbain à titre de nouveaux secteurs traditionnels de l'industrie, du transport des marchandises et de l'entreposage, et demander au personnel d'inclure cette annexe dans le nouveau Plan officiel aux fins de la diffusion des renseignements techniques;
9. Approuver la désignation des terres présentées à l'annexe E, qui constituent des grappes de 20 hectares nets, à titre de nouvelles terres d'industrie rurale, de transport de marchandises et d'entreposage, et demander au personnel d'inclure cette annexe dans le nouveau Plan officiel aux fins de la diffusion des renseignements techniques;
10. Demander au personnel, dans le cadre de la révision du Plan officiel, de convertir les terrains désignés « Zone 1 industrielle » dans le Plan secondaire de Richmond en utilisations du sol non industrielles, et inclure une politique propre au secteur situé au sud-est de la rue McBean et du chemin de fer afin que soit exigée la préparation d'un plan secondaire pour répondre aux exigences de la section 12 du nouveau Plan officiel qui modifie le Plan secondaire de Richmond, avant toute approbation d'un plan de lotissement ou d'implantation dans ce secteur;
11. Que soit délégué au Comité de l'agriculture et des affaires rurales et au Comité de l'urbanisme le pouvoir de :
  - i) Tenir les réunions publiques exigées par la *Loi sur l'aménagement du territoire* pour l'étude du Plan officiel détaillé;
  - ii) Prendre acte d'un rapport et formuler des recommandations au Conseil au sujet de tout projet de décision du ministre des Affaires municipales et du Logement relative au Plan officiel détaillé.

## RÉSUMÉ

Le 20 novembre 2020, la Ville rendait publique la version provisoire de son nouveau Plan officiel (PO). Une fois approuvé, ce nouveau PO sera le document principal de planification dont se servira la Ville pour orienter la croissance et le réaménagement sur son territoire au cours des 25 prochaines années à tout le moins. Cette version provisoire du nouveau PO doit être conforme aux exigences de la Loi sur

l'aménagement du territoire de l'Ontario, et en ce qui concerne les questions d'intérêt provincial, elle doit correspondre aux dispositions de la Déclaration de principes provinciale. Une fois parachevé, le nouveau PO étaiera d'autres plans directeurs municipaux de manière à avoir des services, tels l'approvisionnement en eau, les routes, les parcs, les espaces verts et le transport en commun, qui soutiennent les nouveaux aménagements déterminés par le Conseil.

D'ici l'an 2046, on s'attend à ce que la population d'Ottawa passe d'un million actuellement à un peu plus de 1,4 million. Une hausse de 40 pour cent de sa population au cours des 25 prochaines années soulève d'importants défis techniques, sociaux et financiers pour la Ville.

Ottawa est une ville en pleine croissance de sorte qu'il est extrêmement important de comprendre les interrelations et les interdépendances entre la croissance, la réglementation de l'aménagement, la régénération du logement, l'emploi, l'environnement, la viabilisation, le transport en commun et les transports, et de planifier en conséquence. Cela signifie que pour atteindre l'objectif de faire d'Ottawa la ville de taille moyenne la plus agréable où vivre en Amérique du Nord, il faudra que la croissance démographique d'Ottawa soit durable sur le plan environnemental et financier. Il n'est pas facile d'atteindre cet objectif. Et non seulement à cause de la taille d'Ottawa (dont les limites urbaines correspondent à celles de l'ensemble du territoire de Calgary, d'Edmonton, de Toronto, de Montréal et de Vancouver), mais également parce que la croissance ne doit pas mettre en péril notre riche réalité rurale et nos nombreux cours d'eau.

Le présent rapport est le deuxième d'une série de rapports sur la Stratégie de gestion de la croissance préparés par la Ville dans le cadre de ce nouveau PO. Il poursuit la conversation avec les membres du Conseil et la population entamée dans le premier rapport, intitulé nouveau Plan officiel de la Ville – stratégie de gestion de la croissance ([ACS2020-PIE-EDP-0012](#)), présenté en mai 2020. Le Conseil, suivant beaucoup d'intérêt public et de nombreux commentaires, a approuvé un scénario du juste milieu en matière de croissance sur 25 ans. La Stratégie de gestion de la croissance s'est aussi inspirée d'un rapport antérieur, intitulé Nouveau plan officiel - Orientations stratégiques préliminaires ([ACS2019-PIE-EDP-0046](#)), approuvé par le Conseil le 11 décembre 2019. Le Conseil a de plus chargé le personnel de recenser

des terrains propices à une future expansion urbaine en fonction d'un ensemble de critères précis fondés sur les buts et les objectifs définis dans le Plan officiel, dans la Déclaration de principes provinciale, et dans les cinq grands changements qui se déclinent comme suit :

1. Croissance : d'ici la fin de l'horizon du Plan, assurer la croissance plus par la densification que par l'aménagement de nouveaux sites. Cette croissance servira à créer des collectivités complètes et à varier les options en matière de logements abordables.
2. Mobilité : d'ici 2046, faire en sorte que la majorité des déplacements à Ottawa se fassent par des modes de transport durables (marche, vélo et transport en commun).
3. 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.
4. Résilience : enchâsser la résilience en matière de santé publique, d'environnement, de climat et d'énergie dans les politiques d'aménagement.
5. Économie : enchâsser le développement économique dans le cadre de nos politiques d'aménagement.

Le premier de ces grands changements – la croissance – a été retenu par le Conseil en 2020 lorsque celui-ci a approuvé le budget de l'offre de terrains du présent Plan officiel. La conception urbaine est un niveau fin d'aménagement et elle se passe à l'échelle des quartiers et des sites. En ce sens, elle n'oriente pas la décision actuelle sur laquelle doit se pencher le Conseil. La résilience est enchâssée dans les critères d'évaluation utilisés pour recommander des terrains en vertu desquels on évite certains terrains et on favorise des profils d'aménagement dense et axé sur le transport en commun plus efficaces pour atténuer l'effet des changements climatiques. Ainsi, après avoir exclu des terrains en vertu des facteurs de la résilience, la mobilité et l'économie deviennent des facteurs distinctifs pour déterminer où surviendra l'expansion.

Comme indiqué, le nouveau Plan officiel doit d'abord s'inscrire dans les politiques et les orientations de la Déclaration de principes provinciale de 2020. Les cinq grands

changements du nouveau PO raffinent encore davantage et plus précisément les critères, bien au-delà des exigences minimales de la DPP, et conformément à la vision du Conseil. De plus, en reconnaissance de l'engagement de la Ville d'Ottawa à l'égard de la réconciliation, le personnel a reconnu comme prioritaire dans le nouveau Plan officiel la nécessité d'établir un partenariat ciblé avec les communautés autochtones. Le présent rapport donne également suite à la directive du Conseil entourant le règlement des appels relatifs à la modification du Plan officiel 150, laquelle modifiait les politiques du PO portant sur les options en matière d'expansion.

De nombreuses villes sont confrontées à la question épineuse de leur expansion. Dans Ottawa, le Conseil municipal a choisi une méthodologie qui répond aux défis sociaux, financiers, écologiques et techniques propres à notre ville tout en respectant les dispositions de la *Loi sur l'aménagement du territoire* et de la *Déclaration de principes provinciale*.

Plus précisément, en mai 2020, à une rencontre conjointe, le Comité de l'urbanisme, le Comité de l'agriculture et des affaires rurales et le Conseil municipal ont accepté que la Stratégie de gestion de la croissance résidentielle soit évaluée en fonction d'un « scénario du juste milieu », lequel permet d'adopter une approche progressive et réalisable en augmentant les options de logements dans les quartiers établis. Le scénario du juste milieu répond à 51 pour cent au moins de la croissance résidentielle globale au moyen de la densification, et fixe à 60 pour cent l'objectif de densification pour la période entre 2041 et 2046. Le nouveau territoire requis (biens-fonds) pour répondre à cette hausse de densification est de 1 281 hectares bruts.

Pour que le scénario du juste milieu fonctionne, il faut encourager la multiplication de nouvelles options de logements dans les zones bâties (comme les appartements du type 613), augmentant ainsi l'offre d'habitations plus grandes. En augmentant la densification, pour son expansion, la ville dépendra de moins en moins de l'aménagement de nouveaux sites et elle jette les bases pour l'atteinte de plusieurs de ses objectifs à long terme (comme le décrit l'article 2 de la version provisoire du nouveau Plan officiel), dont les suivants :

- Faire en sorte que les futurs conseils municipaux ne soient pas obligés d'étendre les limites du secteur urbain après 2046, l'aménagement des quartiers où tout est à quinze minutes de marche reposant principalement sur leur régénération;

- Bâtir une ville de manière à ce que la majorité des déplacements des résidents se fassent par modes de transport durables;
- Protéger en permanence les terres à vocation agricole et les éléments importants du patrimoine naturel et créer une ceinture agricole au-delà de laquelle le transect suburbain ne s'étalera plus.

Le présent rapport traite en grande partie de la complexité de déterminer où se feront l'expansion et l'aménagement de ces nouveaux sites. On y présente les résultats de l'évaluation des terrains faite par le personnel municipal sur la base des critères approuvés par le Conseil et on y recommande ceux qui correspondent aux besoins de croissance de la ville jusqu'en 2046. Lorsque pertinent, le personnel s'est efforcé de fournir des détails sur la façon dont les facteurs et les contraintes variés ont été mesurés. L'évaluation du personnel est fondée sur les meilleures données disponibles à ce moment-là. Et pour remédier aux lacunes constatées au chapitre de l'information, des recherches ont été entreprises par le personnel et des experts indépendants.

Historiquement, l'étalement sur des terrains contigus aux banlieues existantes s'est avéré la façon la plus facile et la plus économique d'étendre les limites de la ville. Pour une ville comme Ottawa, dont le territoire rural est vaste, il a souvent été relativement facile et moins cher d'étendre son réseau de transport en commun et ses services sur une petite distance sans bâtir de nouveaux réseaux de distribution. De plus, la Déclaration de principes provinciale encourage les aménagements contigus aux agglomérations existantes, justement à cause de la facilité de fournir les services publics et parce que cela coûte moins cher.

Les banlieues d'Ottawa sont entourées en grande partie de terres agricoles ou de terrains écologiquement fragiles. Les terres agricoles sont habituellement plates et bien drainées de sorte qu'y aménager des habitations coûte généralement moins cher. Mais l'étalement sans fin n'est pas la bonne solution, car la Ville doit alors pousser à leurs limites les capacités de ses services et de son réseau de transport en commun, au point où des mises à niveau dispendieuses sont requises pour faire tenir l'ensemble de ses réseaux. De plus, l'expansion vers l'extérieur coûte plus cher sur une base opérationnelle continue. Il y a également des répercussions sur la sécurité alimentaire à long terme, sur l'environnement, sur la faune et sur la qualité de vie à mesure que les quartiers et les réseaux municipaux s'étalent.

Reconnaissant la chose, en mai 2020, le Conseil municipal a pris la décision stratégique de ne pas étendre les limites du secteur urbain pour empiéter sur les terres agricoles adjacentes aux banlieues existantes, même si la Déclaration de principes provinciale le permet lorsqu'il n'y a pas d'autres solutions de rechange raisonnables. Le Conseil a voté à l'unanimité pour protéger les terres agricoles afin d'assurer un avenir durable et une sécurité alimentaire pour notre région. L'analyse présentée dans le présent rapport confirme qu'Ottawa dispose d'options raisonnables pour permettre sa croissance à l'extérieur de ces zones à vocation agricole.

Dans le présent rapport, le personnel recommande des terrains pour assurer la croissance urbaine, commerciale et industrielle de la Ville et ce que le personnel décrit dans le nouveau Plan officiel comme une « ceinture dorée » pour encadrer l'expansion urbaine et éviter qu'elle n'empiète sur les zones agricoles et naturelles.

La ceinture dorée (un nom attribué aux fins de ce rapport seulement et qui peut changer d'ici à ce que le PO provisoire soit déposé) prend appui sur les possibilités qu'offre la protection des terres agricoles édictée par le Conseil. Cette ceinture engloberait des terres agricoles, des milieux naturels et des terres d'agrégats minéraux afin de limiter l'empreinte urbaine ultime d'Ottawa et d'aider à protéger à long terme ces terres au fil de l'expansion de la ville. Elle agirait au même titre que la Ceinture de verdure qui a mis les zones rurales et naturelles à l'abri de l'expansion urbaine à compter des années 1950 et a réussi à cet égard dans les premières décennies alors que la création de « cités-dortoirs » était le résultat recherché.

Le personnel croit que la nouvelle ceinture dorée recommandée, que l'on peut considérer comme une ceinture de verdure périphérique, est susceptible de réussir à encadrer les prochaines phases de la croissance urbaine d'ici la fin du siècle. La Ville planifie maintenant en termes de densités minimales avec des objectifs ambitieux et croissants en matière de régénération. Ses plans officiels depuis les trente dernières années à tout le moins visent à faire croître la ville autour de son réseau de transport en commun rapide et elle y parvient de mieux en mieux.

Dans le présent rapport, le personnel recommande également des mesures pour protéger les arbres et les caractéristiques naturelles des biens-fonds en cours d'évaluation et des modifications temporaires aux règlements municipaux sur la protection des arbres et sur les modifications d'emplacements. Ces modifications

auraient pour effet d'interdire les modifications d'emplacements et l'abattage d'arbres sur les terrains à l'étude aux fins d'expansion jusqu'à l'approbation du nouveau Plan officiel par le ministère des Affaires municipales et du Logement. Ainsi, le Conseil témoigne de son intention d'évaluer ces terrains aux fins de les inclure potentiellement dans les limites du secteur urbain et, cela étant, applique les règles de protection urbaines plutôt que rurales aux arbres et aux caractéristiques naturelles de ces terrains. Le personnel estime que cette mesure est nécessaire pour réaliser les études et les analyses pertinentes requises afin de confirmer l'étendue des secteurs aménageables et de déterminer les caractéristiques naturelles à protéger.

En ce qui concerne les terrains recommandés dans le présent rapport dans le but de permettre la croissance résidentielle de la ville, répondre à l'ensemble des besoins de croissance pour l'horizon de planification, soit d'ici à 2046, a soulevé un lot de défis, et ce, pour plusieurs raisons.

Premièrement, le scénario du juste milieu est basé sur une densification augmentant progressivement à 60 pour cent au cours de la période entre 2041 et 2046. Ottawa a adopté un des objectifs de densification les plus élevés en Amérique du Nord. La densification provoque des changements dans les quartiers établis, ce qui n'est pas facile à réussir. Rallier la population à la densification et en faire accepter l'idée prend du temps, de sorte que la transition vers un plus grand nombre d'habitations multifamiliales dans beaucoup de quartiers qui n'en ont pas prendra du temps. Par conséquent, la Ville doit continuer de planifier en vue d'un certain étalement pour permettre la transition vers de nouveaux schémas de croissance par rapport à ceux qui existent présentement.

Les résultats de l'évaluation des terrains en fonction des critères de sélection approuvés par le Conseil et des cinq grands changements ont généré un trop grand nombre de questions sans réponses pour envisager d'ajouter des terrains non optimaux dans les limites du secteur urbain. La viabilisation, la mobilité, l'environnement et la rentabilité financière sont des facteurs clés qu'il faut examiner plus à fond.

Ensuite, au cours des consultations et des discussions avec le Conseil, le personnel a entendu un message récurrent entourant la croissance suburbaine et la relation entre les nouveaux sites à aménager et les infrastructures pour soutenir leur aménagement. La planification des infrastructures pour soutenir la croissance n'est pas la plus grande

difficulté pour la Ville. En effet, le Plan directeur des transports et le Plan directeur de l'infrastructure sont des outils efficaces pour encadrer cette planification. La difficulté principale vient du financement des infrastructures reliées à la croissance au moyen des redevances d'aménagement et des autres formes d'accords financiers liés à l'aménagement.

Les redevances d'aménagement devraient couvrir le coût de la majorité des composantes des infrastructures lourdes reliées à la croissance, mais elles ne sont pas une source de revenus réguliers et prévisibles, ce qui fait qu'elles doivent constamment être rajustées. Il s'agit d'un décalage inhérent au système : les recettes provenant de nouveaux aménagements ne donnent pas la marge de manœuvre nécessaire à la Ville pour déployer les infrastructures dans les premières phases d'un nouvel aménagement. Parce qu'elle survient dans plusieurs directions, la croissance représente un défi. La géographie et la taille de la ville exacerbent d'ailleurs le problème étant donné que les projets d'expansion sont répartis dans différentes directions au lieu d'être concentrés dans un seul secteur ciblé pour la croissance.

De plus, les membres du Conseil se sont inquiétés du décalage entre la construction des infrastructures de transport et la croissance suburbaine, un décalage qui met à l'épreuve la capacité des principaux couloirs qui traversent la Ceinture de verdure (p. ex. le chemin Innes, la promenade Riverside, le chemin Albion, etc.) et assurent la liaison avec les parties plus centrales de la ville. Ultimement, une fois le réseau de l'O-Train entièrement bâti (les étapes 1, 2 et 3), la répartition modale sera plus robuste si on la couple avec des investissements soutenus dans le transport en commun.

Toutefois, la pandémie a ajouté une couche d'incertitude en ce qui concerne les habitudes de déplacement et les schémas de croissance. Les travaux entourant le PDT progressent, mais l'enquête Origine-Destination, un volet clé de la démarche, a été reportée à l'automne 2021, ce qui retarde l'exercice de modélisation nécessaire pour prévoir la demande future en matière de déplacement et définir les besoins des réseaux. À mesure qu'avanceront les travaux du PDT, il faudra examiner la fréquence des déplacements des personnes vers leurs lieux de travail et les modes de transport des ménages pour se procurer hebdomadairement et tous les jours de la nourriture, des biens et des services. D'aucuns peuvent interpréter la tendance momentanée actuelle pour des propriétés plus éloignées comme un présage de changements majeurs dans

les schémas de croissance urbaine. Toutefois, la Stratégie de gestion de la croissance et la répartition de la croissance ne changeront pas, car les coûts afférents à la prestation de services urbains demeureront les mêmes et les règles de distanciation physique prendront fin une fois la pandémie derrière nous.

Les transitions en matière de mobilité ne surviendront pas du jour au lendemain et la croissance dans les dix à quinze prochaines années continuera de reposer sur l'épine dorsale de l'O-Train : le Transitway, sur les routes provinciales et sur les artères actuelles. Pour que le plan fonctionne, il faudra prévoir dans l'actuel PDT d'autres investissements dans les couloirs de transport en commun et de nouveaux éléments seront requis dans le prochain PDT, peu importe où l'expansion se fera. Les répercussions de la pandémie sur les habitudes actuelles en matière de mobilité, le calendrier de l'enquête Origine-Destination et les modélisations correspondantes pour le transport ont introduit un degré d'incertitude dans l'analyse dont le personnel tient compte dans ses recommandations au Conseil.

Sur cette base, en fonction de l'évaluation des terrains utilisant le scénario du juste milieu et des résultats des cinq grands changements, le personnel formule une recommandation de grappes de terrains de catégorie 1 de 1011 hectares bruts; ce qui suffit pour que le nouveau Plan officiel se conforme à l'exigence d'offre de terrains pour quinze ans prescrite dans la DPP, au moins jusqu'en 2026. Ces terrains tirent également parti des investissements réalisés dans les étapes 2 et 3 du réseau du TLR, dont les travaux de construction sont déjà en cours ou ont été approuvés et planifiés. Ils profitent aussi de la capacité des services existante et planifiée.

Parce que les terrains de la catégorie 1 n'arrivent pas aux 1 281 hectares requis en vertu de la Stratégie de gestion de la croissance, afin de formuler les meilleures recommandations possibles pour le reste des terrains résidentiels à inclure dans les limites du secteur urbain, le personnel recommande dans le présent rapport de procéder à d'autres études pour recenser les 270 hectares manquants requis pour l'horizon du PO.

Le personnel a dégagé trois options (option de répartition, option de multiples collectivités et option de collectivité unique) sur lesquelles pourra se pencher le Conseil et nous formulerons notre recommandation sur l'option privilégiée au plus tard au 4<sup>e</sup> trimestre de 2026.

L'option 1 consiste à trouver des biens-fonds contigus ou à proximité des terrains de la catégorie 1 qui n'ont pas obtenu la note de passage en vertu des critères approuvés par le Conseil. Ces terrains présentent peut-être des problèmes techniques et des coûts additionnels sur le plan de la viabilisation et ils ne se trouvent peut-être pas à l'intérieur de la zone du transport en commun. Ils devront aussi être évalués de plus près en vertu des cinq grands changements avant qu'une décision soit prise. Le personnel a placé ces terrains dans la catégorie 2 et ils font partie de l'option « répartition ». Les terrains de catégorie 2 requièrent des améliorations sur le plan du transport en commun local et ils ont besoin d'infrastructures de viabilisation et de nouvelles infrastructures routières. Il faudrait des politiques de contrôle particulières dans le nouveau Plan officiel afin de régler les problèmes importants de transport ou d'infrastructures avant d'inclure ces terrains dans les limites du secteur urbain.

L'option 2 consiste à étudier trois sites possibles contigus ou non à une collectivité urbaine existante pour aménager une nouvelle collectivité à l'intérieur de la ceinture rurale. Ces terrains font partie de la catégorie 3 et correspondent à « l'option des collectivités multiples ». Le personnel a recensé trois sites possibles pour l'aménagement d'une nouvelle collectivité. Les trois requièrent beaucoup de recherche, d'analyse et d'investissements. Deux de ceux-ci se trouvent sur des terrains contigus au secteur bâti actuel : il s'agit de South March et de Riverside Sud. La capacité d'étaler dans le futur ces deux sites est limitée géographiquement par des terrains à vocation agricole ou à valeur environnementale et par la ceinture dorée proposée. Le troisième site, situé dans le secteur de Leitrim-Est/Carlsbad-Ouest, exige de trouver des biens-fonds qui serviront de point de départ à la première phase d'aménagement d'une nouvelle collectivité, dont la taille s'apparenterait à celle de Blackburn Hamlet ou de Bells Corners (environ 270 hectares nets).

Le fait de choisir Leitrim-Est/Carlsbad-Ouest comme option de nouvelle collectivité n'engagerait pas la Ville et les prochains conseils municipaux à procéder à d'autres expansions. Par contre, les prochains conseils auront le défi d'assurer la viabilité du vaste réseau d'infrastructures et les investissements en transport en commun requis pour établir Leitrim-Est/Carlsbad-Ouest de façon à concurrencer d'autres sites d'aménagement et à satisfaire les exigences des cinq grands changements. Toutefois, cette option crée effectivement des occasions uniques que les autres ne permettent pas.

L'option 3 consiste à sélectionner un des nouveaux sites de la catégorie 3 limités par la ceinture dorée proposée pour en faire une analyse plus approfondie. Cette option présente l'avantage de fixer la portée des efforts de la Ville avant 2026 et elle éviterait d'avoir à évaluer à nouveau et noter tous les sites de la catégorie 3. En se concentrant sur un seul secteur, la Ville réussirait peut-être à atténuer le problème du financement des infrastructures lorsque plusieurs secteurs se concurrencent pour le même financement.

Les trois options ont des avantages et des inconvénients et les trois nécessitent beaucoup d'autre travail afin de bien comprendre la façon dont elles pourraient être mises en œuvre. Par contre, la Ville a du temps, car ces terrains ne sont pas requis pour satisfaire aux besoins fonciers résidentiels de la ville en vertu de la DPP (en présumant que les objectifs de la densification sont atteints) avant 2041 au plus tôt.

L'emplacement de ces terrains ne peut pas encore être indiqué dans une annexe, car leurs limites sont inconnues. Sur recommandation du Conseil, le personnel inclurait une politique dans le nouveau Plan officiel provisoire confirmant la zone d'étude et la superficie des terres à ajouter par modification de ce plan, au plus tard en 2026, afin de répondre aux exigences foncières de la DPP. Le personnel recommande que le Conseil exige des études techniques pour les terrains de l'une ou l'autre des options et les assortisse toutes d'exigences financières. À l'issue d'un règlement satisfaisant des enjeux et des problèmes décrits dans cette annexe, les terrains pourraient être approuvés par le Conseil dès 2026 en vue de les inclure dans les limites du secteur urbain.

Enfin, le présent rapport recommande également des terrains pour l'expansion à des fins d'emploi, comme l'indique la Déclaration de principes provinciale de 2020 (DPP). Les terrains réservés à des fins d'emploi comprennent les « secteurs d'emploi », un libellé dans la DPP décrivant les parcs industriels regroupant les activités principales suivantes: fabrication; entreposage; et bureaux.

La planification des secteurs d'emploi à vocation industrielle dans le cadre du nouveau Plan officiel doit être conforme aux directives de la DPP. Elle doit prendre en considération les orientations stratégiques du nouveau PO adoptées par le Conseil et la façon dont les tendances et les moteurs de changement peuvent influencer les activités industrielles d'ici 2046. Les avancements dans le domaine des systèmes automatisés et

leur application au chapitre de l'entreposage sont une telle tendance. Ces nouvelles opérations d'entreposage automatisées sont mieux connues sous le nom de « centre de distribution » ou « centre de traitement des commandes » (expression popularisée par Amazon).

Dans le passé, les budgets des biens-fonds pour ces secteurs d'emploi auraient été désignés « examens des biens-fonds destinés à l'emploi ». Nonobstant le libellé « secteur d'emploi », la DPP met l'accent sur les activités industrielles et les parcs administratifs. Mettre l'accent sur les activités industrielles, notamment à la lumière de la tendance émergente des centres de distribution, nécessite un libellé qui décrit plus fidèlement les grappes d'activités de fabrication et d'entreposage qui seront désignées dans le nouveau PO. Les termes « industriel et logistique » ont pour objet de communiquer les utilisations précises pour lesquelles ces terrains sont réservés et non pas d'autres emplois qui pourraient se situer ailleurs dans la ville - des emplois de bureau par exemple. La Stratégie de biens-fonds à vocation industrielle et logistique (document 5 en annexe) comporte un examen complet des secteurs d'emploi et un budget de biens-fonds pour la composante des emplois à vocation industrielle et logistique du nouveau Plan officiel de la Ville.

Conformément aux orientations stratégiques du nouveau PO adoptées par le Conseil, qui visent à planifier des secteurs d'emploi en fonction de leurs contextes différents, diverses désignations sont proposées qui correspondent aux différents types de parcs industriels définis dans la DPP. Le présent rapport recommande de réserver dans le cadre de l'expansion des limites du secteur urbain approximativement 140 hectares nets à des activités industrielles, au transport de marchandises et à l'entreposage afin de répondre aux besoins du volet industriel des prévisions d'emploi. Cette superficie se situe dans la fourchette de 69 à 369 hectares bruts estimés dans le rapport sur la gestion de la croissance présenté au Conseil en mai 2020.

Le rapport indique également que les décisions prises par le Conseil en vertu de ce rapport sur la gestion de la croissance, comme elles font partie du nouveau PO, ne peuvent pas faire l'objet d'un appel une fois le PO approuvé par le ministère. Dans le passé, la Ville a consacré d'importantes ressources à de longs procès devant la Commission des affaires municipales de l'Ontario (devenue le Tribunal d'appel de l'aménagement local) afin de défendre les nouvelles limites de son secteur urbain.

Historiquement, ces appels ont pris des années à être réglés (p. ex. certains articles de l'actuel PO sont encore sous le coup d'une procédure d'appel). Le fait que la recommandation ne puisse pas faire l'objet d'un appel confère au Conseil municipal l'autorité inédite de déterminer la forme que prendra Ottawa, comme cela n'a jamais été possible de le faire dans le passé. Pour une ville en pleine croissance et dynamique comme Ottawa et afin de réaliser les cinq grands changements prônés par le Conseil, il est important de pouvoir planifier avec plus de certitude.

Le rapport recommande aussi de surveiller l'avancement du Plan officiel et de faire rapport au Conseil dans cinq ans. L'objectif de densification qui sous-tend la Stratégie de gestion de la croissance représente un changement important des schémas de la croissance urbaine. Il existe un fort élan dans le marché à la faveur de ce changement, lequel pourrait être ralenti momentanément par la pandémie de COVID-19. Mais compte tenu de l'enthousiasme manifesté dans les consultations publiques pour le modèle de quartiers où tout est à quinze minutes de marche et pour les collectivités où l'on se déplace à pied, le personnel demeure d'avis que les nouveaux objectifs de densification devraient être maintenus dans le nouveau Plan officiel.

La Ville ne contrôle pas le rythme auquel les propriétaires fonciers choisissent de changer les utilisations existantes. Il y a des problèmes techniques associés à la densification dans certains secteurs et l'acceptation publique de la densification n'est pas toujours au rendez-vous. Ce sont des problèmes que l'on peut régler, mais qui peuvent agir sur le pourcentage de densification et influencer sur l'offre de terrains résidentiels sur quinze ans prescrite dans la DPP.

Pour cette raison et pour une saine planification, une surveillance continue de ces objectifs se poursuivra annuellement et les résultats feront partie du rapport annuel sur l'aménagement.

De plus le personnel recommande de procéder à un examen en 2026 de l'offre de terrains et des objectifs de densification.

Comme dans les rapports précédents, le groupe de conseillers parrains pour le Plan officiel de la Ville nous a éclairés de ses réflexions et de ses commentaires pour la formulation des recommandations dans ce rapport.

## **Objectif**

Ce rapport a pour objet de :

1. Recommander des grappes de terrains pour étendre les limites du secteur urbain conformément à la Déclaration de principes provinciale, aux critères adoptés par le Conseil et aux cinq grands changements;
2. Déterminer des facteurs additionnels basés sur les cinq grands changements pour l'évaluation des options qui permettront la croissance de la ville en indiquant les biens-fonds qui constituent les 1 281 hectares de terrains approuvés par le Conseil en mai 2020 dans le cadre de la Stratégie de gestion de la croissance, ce qui inclut la possibilité de créer une nouvelle collectivité;
3. Recommander des terrains destinés à des activités industrielles, au transport de marchandises et à l'entreposage afin de répondre aux besoins du volet industriel des prévisions d'emploi dans le cadre de l'expansion des limites du secteur urbain;
4. Fournir de l'information sur la façon dont les motions adoptées par le Conseil relativement à la Stratégie de gestion de la croissance résidentielle pour le nouveau Plan officiel ont été mises en œuvre;
5. Protéger l'intégrité des arbres et des éléments du patrimoine naturel sur les terrains que l'on évalue aux fins de les inclure dans les limites du secteur urbain.

## **Répercussions financières**

Recommandation 5 : des études techniques et des examens par les pairs seront nécessaires pour parachever les travaux associés à cette recommandation. Les coûts pour la Ville sont inconnus et dépendent de l'option qu'approuvera le Conseil ainsi que des redevances des promoteurs. Advenant que les coûts pour la Ville ne puissent pas se financer à même des ressources existantes, une demande de budget sera soumise dans le cadre du processus budgétaire.

Les autres recommandations n'ont pas de répercussions financières directes.

## **Consultations publiques et commentaires**

Les grappes de terrains recommandés pour la zone d'expansion urbaine seront incluses dans la version provisoire du Plan officiel aux fins de diffusion de renseignements techniques.

Les résidents disposeront de nombreux moyens pour fournir leurs commentaires y compris le site Web et la boîte courriel du projet et un ensemble d'activités publiques où ils pourront échanger avec le personnel. Nous continuons de produire de nouveaux outils et des mécanismes pour étendre notre rayonnement un peu partout dans la ville. Toutes nos consultations se plieront aux exigences requises de distanciation physique conformément aux règlements municipaux 2020-186 et 2020-251.

De plus, les propriétaires fonciers touchés par l'ajout proposé de terrains à la zone d'expansion urbaine recevront par la poste un avis les informant des changements proposés au Plan officiel.

### **Réconciliation et obligation de consulter :**

Dans la foulée des constats de la Commission de vérité et de réconciliation rendus publics en juin 2015 et des 94 appels à l'action, la Ville d'Ottawa s'est officiellement engagée à l'égard de la réconciliation par le biais des travaux du Comité de travail sur les questions autochtones et de son plan d'action de réconciliation.

Afin de donner suite à l'engagement de la Ville d'Ottawa à l'égard de la réconciliation, le personnel a reconnu comme prioritaire dans le nouveau Plan officiel la nécessité d'établir un partenariat ciblé avec les communautés autochtones.

La Ville travaille à réaliser la réconciliation avec la Nation hôte algonquine Anishinaabe et les membres des Premières Nations, les Inuits et les Métis vivant en milieu urbain. La Ville reconnaît la diversité et le caractère distinct des cultures autochtones, chacune ayant une histoire, une culture, des valeurs, des symboles et des traditions spirituelles qui leur sont propres.

Le personnel a eu des échanges avec plusieurs représentants des diverses communautés autochtones d'Ottawa. Les discussions à ce jour ont porté sur des enjeux tels que la reconnaissance culturelle, les problèmes de logement et d'emploi au sein

des communautés autochtones et la possibilité de participer au développement économique à mesure que grandit la ville.

Le personnel poursuivra ces consultations et remettra au Conseil un bilan complet des consultations à l'adoption du Plan officiel.

## **EXECUTIVE SUMMARY**

On November 20, 2020, the City released its draft new Official Plan (OP). Once approved, the new OP will be the City's primary planning document to guide growth and redevelopment in the Ottawa for at least the next 25 years. The draft new OP must be based on the requirements of the Province's *Planning Act* and, for matters of provincial interest, the Provincial Policy Statement. Once finalized, the new OP will also inform other City master plans to ensure that services such as water, roads, parks, greenspace and transit are available to support the new development Council directs.

By the year 2046, Ottawa's population is expected to grow from one million to just over 1.4 million people. Accommodating a 40 per cent increase in population over the next 25 years represents significant technical, social and financial challenges to the City. The new OP helps to inform other City master plans to ensure that services such as water, roads and transit are available to support new and existing development.

Ottawa is a growing city so understanding, and planning for, the interrelationships and interdependencies of growth, and regulation of development and regeneration of housing, employment, the environment, servicing, transit and transportation are very important. This means that, to meet the goal of making Ottawa the most liveable mid-sized city in North America, Ottawa's population growth must be environmentally and financially sustainable. Achieving this is challenging. Not only because of the size of Ottawa (which fits within its city limits inside the collective area of Calgary, Edmonton, Toronto, Montreal and Vancouver), but also because growth must not come at the cost of endangering our rich rural character and many waterways.

This report is the second in a series of growth management strategy reports prepared by the City as part of the new OP. It continues the conversation with Council and the community that began with the first report (the new OP – Growth Management Strategy, [ACS2020-PIE-EDP-0012](#)), presented in May 2020, where Council, with the benefit of a significant amount of public interest and feedback, approved a 25-year

balanced scenario for growth. The Growth Management Strategy was also informed by an earlier report, the new OP – Preliminary Policy Directions ([ACS2019-PIE-EDP-0046](#)), approved by Council on December 11, 2019. Council also directed staff to identify lands for potential urban expansion based on a set of detailed criteria based on the goals and objectives in the OP, the Provincial Policy Statement and the Five Big Moves, which are as follows.

1. Growth: achieve, by the end of the Plan's planning period, more growth by intensification than by greenfield development. This growth will provide for complete communities and a variety of affordable housing options.
2. Mobility: by 2046, the majority of trips in the city of Ottawa will be made by sustainable transportation (walking, cycling, transit or carpool).
3. Urban Design: improve our sophistication in urban and community design, and out this knowledge to the service of good urbanism at all scales, from the largest to the very small.
4. Resiliency: embed public health, environmental, climate and energy resiliency into the framework of our planning policies.
5. Economy: embed economic development into the framework of our planning policies.

The first of these big moves, Growth, was decided by Council in 2020 when it approved the land supply budget for this OP. Urban Design is a fine-grained level of planning left to neighbourhood and site design and does not provide guidance to the current decision before Council. Resiliency is built into the evaluation criteria used to recommend lands through the avoidance of certain lands and the ability to promote compact transit-oriented development patterns that are better for climate change mitigation. This means that, after accounting for lands excluded by resiliency factors, Mobility and Economy become distinguishing factors amongst the alternatives for locating growth.

As noted, the new OP is required first to adhere to the policy and directions in the 2020 Provincial Policy Statement. The Five Big Moves in the new OP provide a further, more specific refinement of the criteria beyond the minimum requirements of the PPS and in keeping with Council's vision. As well, in recognition of the City of Ottawa's commitment

to reconciliation, staff acknowledged the need to have a focused partnership with Indigenous communities as a priority for the new OP. This report also fulfills the direction from Council in its resolution of appeals to OPA 150, which amended OP policies related to consideration of options to accommodate future growth.

Many cities have struggled with the question of where to grow. In Ottawa, City Council has decided on a methodology that addresses this city's unique social, financial, ecological and technical challenges while meeting the directions of the *Planning Act* and the Provincial Policy Statement.

Specifically, in May 2020, the Joint Meeting of Planning Committee and Agricultural and Rural Affairs Committee and City Council approved that the Residential Growth Management Strategy (RGMS) be evaluated using a Balanced Scenario, which provides an achievable incremental approach by providing increased dwelling options within existing neighbourhoods. The Balanced Scenario is based on the accommodation of at least 51 per cent of overall residential growth through intensification, with an intensification target that increases to 60 per cent in the 2041 to 2046 period. The amount of greenfield lands needed against the increasing percentage of intensification was determined to be 1,281 gross hectares.

Key to the Balanced Scenario is encouraging more and new types of dwelling options suitable for families within the built-up area (such as 613 Flats), which will help increase the supply of larger units. An increasing rate of intensification means that the city will grow less and less through greenfield development in the future. It will also set the stage for several long-term goals of the City (as outlined in Section 2 of the draft new OP) which include:

- Giving future Councils the option of achieving a static urban boundary after 2046 where neighbourhoods are guided through regeneration to achieve the 15-minute neighbourhood model;
- Building the city in a way that leads to a majority of trips by residents to be by sustainable modes of transportation; and
- Permanently protecting agricultural lands and the major elements of the natural heritage system, effectively creating an agricultural belt beyond which the

Suburban Transect will no longer grow.

Much of this report deals with the intricacies of determining where these new greenfield areas should be located. It provides the results of the land evaluation undertaken by City staff using the criteria approved by Council and recommends those lands that will fulfil the City's growth requirements to the year 2046. Wherever relevant, staff has tried to provide detail on how various factors and constraints are measured.

Staff's evaluation has been based on the best information available at the time; where gaps in information were discovered, they were researched both by staff and independent experts.

Expanding outwards on lands contiguous to existing suburbs has historically been the easiest and most cost-effective way for the city to grow. For a city such as Ottawa, which has a large rural land base, it has often been relatively easy and less expensive to extend transit and services a short distance without building new feeder systems. As well, the Provincial Policy Statement encourages development that is contiguous to existing settlements mainly for that ease and economy in providing public services.

Ottawa's existing suburbs are largely surrounded by agricultural lands or lands with sensitive environmental features. Agricultural lands are typically flat and well drained, so they are generally less expensive to initially develop for housing. But extending endlessly outward is the wrong thing to do because it means that the city is stretching its servicing and transit further and further until expensive upgrades are needed to patch this entire network. In addition, outward expansion also costs more on an ongoing, operational basis. There are also impacts to long term food security, the environment and wildlife and quality of life as the city's neighbourhoods and systems are continuously stretched outward.

Recognizing this, in May 2020, Council made the strategic decision to ensure the urban boundary is not extended onto agricultural resource lands adjacent to existing suburbs even if the Provincial Policy Statement allows that to happen when there is no reasonable alternative. Council voted unanimously to protect agricultural resource lands to secure a sustainable future and food security of our region. The analysis in this report confirms that Ottawa has reasonable alternatives for growth outside of these agricultural resource areas.

This report recommends specific lands for urban, commercial and industrial growth, framed by the establishment of what staff describe as a Gold Belt in the new OP to direct future urban development away from Ottawa's agricultural and natural areas.

The recommended Gold Belt (which is a placeholder name for the purposes of this report, and may change by the time the draft Official Plan is tabled) builds on the opportunity created by Council's protection agricultural resource lands, and would include specific agricultural, natural environment and aggregate lands to contain Ottawa's ultimate urban footprint, and help ensure long term protection of these lands as the city grows, in much the same way that the Greenbelt protected areas of countryside and natural areas from growth beginning in the 1950's, which was successful for the first number of decades, when the creation of 'bedroom communities' was a planned outcome.

Staff believes the recommended new Gold Belt, which can be considered an outer greenbelt, is more likely to be successful at framing the next phases of urban growth through the remainder of this century. The City is now planning in terms of minimum densities, has ambitious and rising regeneration targets, and its OPs have been turned towards growing the city around its rapid transit system for at least the past 30 years, with increasing success.

The report also recommends steps to protect trees and natural features on lands being evaluated, with temporary amendments to the Tree Protection and Site Alteration By-laws. These amendments would prohibit site alteration and prohibit tree cutting on lands under review for expansion until such time as the new OP is approved by the Minister of Municipal Affairs and Housing. This signals Council's intent to evaluate these lands for potential incorporation into the urban boundary and, as such, applies urban rather than rural-type protection to trees and to the natural conditions of these lands. Staff believes this is necessary in order to allow for the preparation of all relevant studies and analyses to confirm the extent of developable areas and the outline of any natural features that ought to be protected.

With respect to the lands recommended in this report to meet the City's residential growth, there were challenges with respect to meeting the full requirements through the entire 2046 planning horizon. This is due to several factors.

First, the Balanced Scenario is based on target intensification rates gradually increasing to 60 per cent by the 2041 to 2046 time period. Ottawa has adopted one of the highest intensification targets in North America. Intensification means change in existing neighbourhoods, and this is challenging to get right. Creating buy-in and acceptance of intensification takes time, meaning the shift to more multi-family residential housing in many neighbourhoods that don't have that today will take time. So, the City still needs to plan for some outward growth to transition to new growth patterns from current ones.

With the result of the land evaluation exercise based on the selection criteria approved by Council and the Five Big Moves, too many questions remain unanswered for non-optimal lands to be considered for addition into the urban boundary. Servicing, mobility, environmental and financial sustainability are key factors that need to be explored further.

Next, one consistent message staff has heard about suburban growth in consultations and in Council discussions is the relationship between new land development and the infrastructure to support it. The biggest challenge for the City is not in the planning of infrastructure to accompany growth. The City's Transportation Master Plan and Infrastructure Master Plan have been effective tools at providing that planning framework. The challenge has been in financing growth-related infrastructure through development charges and other forms of financial agreements with development interests.

Development charges should pay for most components of hard infrastructure related to new growth, but it is not a steady and predictable revenue stream, so the charge needs to be continually re-calibrated. There is a built-in lag in the system that means that the incoming revenues from new development don't give the City sufficient flexibility to deploy infrastructure in the earliest phases of new development. Growth occurring in multiple directions is a challenge, and the geographic shape and large size of the city exacerbates this, since the growth-related projects are spread in different directions rather than concentrated in a single focused area for growth.

As well, Council has expressed concerns about the lag between the construction of transportation infrastructure with suburban growth and resulting over capacity placed on major connecting corridors that extend through the Greenbelt (e.g. Innes Road,

Riverside, Albion, etc.) and connect with the more central parts of the city. Ultimately, a fully built-out O-Train system (Stages 1, 2 and 3) will enable a more robust modal split if paired with sustained investments in transit operations.

However, the pandemic has added another layer of uncertainty with respect to travel and growth patterns. While work on the TMP is progressing, the Origin-Destination Travel Survey, a key element of the project, has been postponed until the fall of 2021. This in turn has delayed the modelling work necessary to forecast future travel demand and identify network needs. As the TMP moves forward, consideration will need to be given to the frequency with which people travel to a workplace and the way in which households procure their weekly and daily food, retail and service needs. Although the momentary trend towards more remote properties may be interpreted by some as a harbinger of major changes in urban growth patterns, the Growth Management Strategy and its allocation of growth will not change because the costs of providing urban services will not change, but the need for physical distancing will end once the pandemic winds down.

Mobility shifts won't happen overnight and growth within the next 10-15 years will continue to rely on the backbone of the O-Train, the Transitway, provincial highways and arterial roads that exist today. To make the plan work, further investment in transit corridors in the current TMP and future elements in upcoming new Transportation Master Plan will be needed regardless of where growth is to be located. The impact of the pandemic on current mobility patterns and the timelines for the Origin-Destination Travel Survey and related transportation modelling have introduced uncertainty into the analysis that staff account for in the recommendations to Council. With that understanding, the land evaluation using the Balanced Scenario and the Five Big Moves results in a staff recommendation for Category 1 clusters that provide 1,011 gross hectares of land, which are sufficient for the new OP to comply with the PPS-mandated 15-year land supply until at least 2026. These lands also leverage the investments in Light Rail transit (Stages 2 and 3) that are already under construction or approved and planned. These lands also leverage existing and planned servicing capacity.

Because Category 1 lands do not add up to the necessary 1,281 hectares required under the Growth Management Strategy, for staff to provide the best

recommendations for the remainder of residential lands to be included in the urban boundary, the report recommends additional studies to identify the remaining 270 hectares needed for the lifetime of the plan.

Staff have identified three options for Council to consider (distributed, multiple new communities or a single new community), and staff would come back to Committee and Council no later than Q4 2026 with recommendations on one of the options.

Option 1 is to look for lands contiguous or proximate to Category 1 lands that did not obtain a passing grade in the scoring under the Council-approved criteria. These lands may present additional technical challenges and cost to servicing and may not be within the transit inclusion area. The lands would also need to be further evaluated under the Five Big Moves before a decision is made. Staff have called these lands Category 2 and describe this option as the Distributed Option. Lands in Category 2 require local transit improvements, servicing infrastructure and new roads infrastructure projects that would necessitate specific gating policies in the new OP to address any significant transportation or infrastructure issues prior to being added to the urban boundary.

Option 2 is to study three possible locations on which to establish a new community inside the proposed Countryside Belt at a location that may be contiguous or non-contiguous to existing urbanization. These lands have been captured under Category 3 and are called the "new community option". Staff have identified three possible locations for a new community. All three are options that would require significant research, analysis and investment. Two of those are on lands that would represent a larger contiguous expansion of the existing built-up area: those are South March and Riverside South. Both these options are geographically limited from subsequent expansions by agriculturally or environmentally valuable lands and the proposed Gold Belt. The third new community option, in Leitrim East/Carlsbad West area, would involve identifying lands that would be the seed in the first stage of the development of a new community comparable in size to Blackburn Hamlet or Bells Corners (approximately 270 net hectares).

Choosing the Leitrim East/Carlsbad West new community option would not commit the City and future Councils to subsequent expansions. Future councils however will be challenged to make more viable the extensive infrastructure and transit investments required to establish Leitrim East/Carlsbad West in a way that competes with other

candidate new community areas and also achieves the Five Big Moves. However, this option does create some unique opportunities that are not possible with the other options.

Option 3 is to choose one of the Category 3 new community areas inside the proposed Gold Belt for further analysis. This option has the benefit of scoping City efforts before 2026 and would avoid a re-evaluation and scoring of each Category 3 area. By focusing on one area, the City may be able to mitigate the infrastructure funding challenges of having more areas competing for the same funding.

All three options have advantages and disadvantages, and all three require much more work to understand the way they could be implemented. The City has time however because these lands are not necessary to fulfil the City's residential land requirements under the PPS (assuming intensification targets are met) until at least 2041.

The location of the land cannot yet be shown on a land schedule, since the boundaries of the land are unknown. Based on Council's recommendation staff would include a policy in draft Official Plan confirming the study the area and area of land to be added by amendment to this plan no later than 2026 to meet the land requirements of the PPS. Staff recommend that Council adopt a series of technical studies and financial requirements as essential conditions for lands in either option. Upon the satisfactory resolution of the issues and challenges identified in that appendix, the lands could be approved by Council as early as 2026 for inclusion in the urban boundary.

Finally, this report also recommends growth lands for employment purposes, as directed by the 2020 Provincial Policy Statement (PPS). Lands for employment purposes include "employment areas", which is a defined term in the PPS where business parks have the following primary activities: Manufacturing; Warehousing; and Offices.

Planning for employment industrial areas in the new OP must be consistent with PPS direction and take into consideration Council's adopted policy directions for the new OP and how trends and drivers of change may influence industrial-related activities to 2046. One such trend is based on advancements in automated systems and their application within warehousing. These new automated warehousing operations are more commonly

known as a “distribution centre” or “fulfilment centre” (an expression popularized by Amazon).

In the past, land budgets for these employment areas would have been referred to as an “employment land review”. Notwithstanding the “employment area” label, the PPS focuses on industrial activities and office parks. Focusing on areas for industrial activities and, in light of an emerging trend towards distribution centres warrants a label that more accurately describes the clusters of manufacturing and warehousing activities to be designated in the new OP. The term “industrial and logistics” intends to convey the specific uses that these lands are reserved for, rather than any other employment that could locate in other parts of the city, such as office. The Industrial and Logistics Land Strategy, attached as Document 5, is a comprehensive review of employment areas and a land budget of the industrial and logistics job component for the new OP.

Consistent with the new OP policy directions adopted by Council to plan for employment areas based on their different contexts, multiple designations are proposed that correspond to the different types of business parks as defined in the PPS. This report recommends approximately 140 net hectares of new industrial, freight and storage lands necessary to accommodate the industrial-related component of the adopted employment projections for urban boundary expansion, which is within the 69-to-369-gross hectare range estimated in the Growth Management Report presented to Council in May 2020.

The report also notes that the decisions made by Council through this growth management report, being coupled with the new OP, cannot be appealed following ministerial approval. In the past, significant City resources have been applied in protracted adjudication before the Ontario Municipal Board (now the Local Planning Appeal Tribunal) to defend a newly-adopted urban boundary. These appeals have, historically, taken years to resolve (the current OP, for example, is still under appeal in sections). The fact that the recommendation cannot be appealed gives City Council unprecedented authority in determining Ottawa's future form in a way not possible before. Providing greater certainty in planning for a growing, dynamic city is important for Ottawa to achieve Council's Five Big Moves.

The report also recommends monitoring the progress of the OP and reporting back to Council in five years. The intensification target that underpins the growth management

strategy represents a significant shift in urban growth patterns. There is considerable market momentum for this shift which the COVID-19 pandemic may momentarily slow, and given the high interest revealed by public consultation in 15-minute neighbourhoods and walkable communities, staff remains of the opinion that the new targets should remain in the new OP.

The City does not control the rate at which landowners choose to change existing uses. There are technical challenges to implementing intensification in some areas, and there is not always public acceptance of intensification. These are all challenges that can be addressed, but it could affect the intensification rate which may effect the 15-year residential land supply in the PPS.

For that reason, and as a matter of good planning, ongoing monitoring of these targets on an annual basis will continue and will be reported in the Annual Development Report, and staff recommend a review in 2026 of the land supply and intensification targets.

As with the previous reports, the Council Sponsors Group for the OP provided insight and feedback on the recommendations in this report.

## **Purpose**

The purpose of this report is to:

1. Recommend clusters of land for urban boundary expansion in accordance with the Provincial Policy Statement, Council-adopted criteria and the Five Big Moves;
2. Identify additional factors based on the Five Big Moves for the evaluation of options to accommodate growth by identifying lands that make up the 1,281 hectares approved by Council in May 2020 under the Growth Management Strategy, which includes consideration of a potential new community;
3. Recommend industrial, freight and storage lands necessary to accommodate the industrial-related component of the adopted employment projections for urban boundary expansion;
4. Provide information on how the motions adopted by Council regarding the Residential Growth Management Strategy for the new OP have been implemented; and

5. Ensure the integrity of trees and natural heritage features on lands being evaluated for inclusion in the urban boundary.

### **Financial Implications**

Recommendation 5: Technical studies and/or peer reviews will be required to complete the works associated with this recommendation. The City's cost is unknown and dependent on which option Council approves, as well as developer funding. In the event the City's cost cannot be funded from within existing resources, a budget request will be brought forward through the budget process.

All other Recommendations have no direct financial implications.

### **Public Consultation/Input**

The recommended urban expansion land clusters will be included in the draft OP for technical circulation purposes.

Residents will be able to provide their feedback through many channels including the project website, email inbox and a series of public events with opportunities for discussions with staff. We continue to add new tools and tactics to expand our reach throughout the city of Ottawa. All engagement will follow all applicable physical distancing requirements as directed by By-laws 2020-186 and 2020-251.

In addition, any landowners impacted by the proposed urban expansion land clusters will receive a direct mailing notifying them of the proposed changes to the OP.

### **Reconciliation and the Duty to Consult:**

Following the Truth and Reconciliation Commission's findings in June 2015, and the 94 Calls to Action, the City of Ottawa made a formal commitment to reconciliation through the continued work of the Aboriginal Working Committee and the Reconciliation Action Plan.

To work towards the City of Ottawa's commitment to reconciliation, staff acknowledged the need to have a focused partnership with Indigenous communities as a priority for the new OP.

The City is working towards reconciliation with the Algonquin Anishinaabe Host Nation and Ottawa's urban Indigenous populations of First Nations, Inuit and Métis communities. The City recognizes Indigenous cultures are diverse and distinct from each other, with their own histories, culture, values, symbols and spiritual traditions.

Staff have participated in discussions with several different representative groups within Ottawa's Indigenous communities. Discussions to date have focused on issues such as cultural recognition and acknowledgement, significant housing and employment challenges in the Indigenous populations, and opportunities for participation in economic development as the City grows.

Staff will continue those consultations and provide Council a complete consultation summary with the adoption of the OP.

## **CONTEXTE**

Le 20 novembre 2020, la Ville rendait publique la version provisoire de son nouveau Plan officiel (PO). Une fois approuvé, ce nouveau PO sera le document principal de planification qu'utilisera la Ville pour orienter la croissance et le réaménagement de son territoire au cours des 25 prochaines années à tout le moins. Cette version provisoire du nouveau PO est fondée sur les exigences de la *Loi sur l'aménagement du territoire* de l'Ontario et, en ce qui concerne les questions d'intérêt provincial, elle s'appuie sur la Déclaration de principes provinciale. Une fois parachevé, le nouveau PO éclairera les autres plans directeurs de la Ville pour faire en sorte que soit en place l'ensemble des infrastructures et des politiques requises pour soutenir le nouvel aménagement, conformément aux directives du Conseil.

Le présent rapport est le deuxième d'une série de rapports sur la Stratégie de gestion de la croissance préparés par la Ville pour produire ce nouveau plan officiel. Dans le premier rapport de la série (nouveau PO – Stratégie de gestion de la croissance [ACS2020-PIE-EDP-0012](#)), le Conseil a approuvé un scénario de croissance du « juste milieu » s'étalant sur 25 ans. La Stratégie de gestion de la croissance prenait également appui sur un rapport précédent intitulé le nouveau PO – Orientations stratégiques préliminaires ([ACS2019-PIE-EDP-0046](#)), approuvé par le Conseil le 11 décembre 2019. Le Conseil a de plus demandé au personnel de recenser des terrains pour l'expansion potentielle des limites urbaines en s'appuyant sur un

ensemble de critères détaillés fondés sur les buts et les objectifs définis dans le PO, la Déclaration de principes provinciale et les cinq grands changements.

Les cinq grands changements (voir la figure 1 ci-dessous) ont été présentés au Conseil et appuyés par celui-ci en 2019 en tant qu'objectifs généraux pour orienter l'élaboration du nouveau PO. Le document 1 décrit la façon dont le personnel a utilisé les cinq grands changements, les critères de la Stratégie de gestion de la croissance (dans sa version modifiée par le Conseil) et la Déclaration de principes provinciale pour recenser des terrains qui pourraient être utilisés aux fins de l'expansion du secteur urbain.



**Figure 1 Les cinq grands changements**

Il est important de souligner que le nouveau PO et les cinq grands changements connexes ne remplacent pas les politiques et les directives de la Déclaration de principes provinciale de 2020. Les cinq grands changements du nouveau PO raffinent et précisent les critères de sélection des terrains bien au-delà des exigences minimales de la DPP, et conformément à la vision du Conseil. Le nouveau PO de la Ville doit

s'inscrire ultimement dans les grandes lignes de la Déclaration de principes provinciale de 2020.

Le présent rapport présente en détail les résultats de l'évaluation des terrains réalisée par le personnel municipal en s'appuyant sur les critères approuvés par le Conseil et on y recommande les terrains qui répondront aux besoins de croissance de la ville jusqu'en 2046.

Il donne également suite à la directive du Conseil en ce qui a trait au règlement des appels relatifs à la modification du Plan officiel 150, qui modifiait les politiques du PO en matière d'expansion. Les politiques modifiées se lisent comme suit :

« Article 2.2.1 :

Si, par suite de l'évaluation de l'offre de terrains entreprise dans le cadre de l'examen détaillé, le Conseil municipal modifie le présent Plan en désignant de nouveaux terrains urbains, cet ajout devra être assez important pour créer une nouvelle collectivité complète et/ou pour agrandir une collectivité existante de manière à la rendre complète. L'examen détaillé comparera et évaluera les expansions de secteurs urbains en consultation avec les membres de la collectivité, les propriétaires fonciers et les autres parties intéressées. Cette évaluation tiendra compte en détail des critères suivants pour déterminer l'emplacement d'une nouvelle collectivité complète et/ou de l'expansion d'une collectivité existante pour la rendre complète :

- a) Éviter les terres désignées "secteur de ressources agricoles" excepté lorsqu'il n'y a pas d'autres emplacements qui conviendraient sur des terres qui évitent les "secteurs de ressources agricoles" ou lorsque les terres agricoles desdits "secteurs de ressources agricoles" sont constituées principalement de sol de piètre qualité;
- b) Éviter les "secteurs de ressources minières" sauf en cas d'assurance raisonnable que la ressource sera épuisée avant que les terrains soient requis pour satisfaire à la demande prévue;
- c) Éviter les éléments du "réseau du patrimoine naturel" sauf s'ils sont isolés ou mal reliés au "réseau du patrimoine naturel" plus large, ou si les éléments du "réseau du patrimoine naturel" seront entretenus en

cas d'aménagement des terrains à des fins d'utilisation urbaine. Le terrain où est situé l'élément du "réseau du patrimoine naturel" ne sera pas considéré comme contribuant au secteur aménageable avant la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement et d'un examen intégré d'impact sur l'environnement désignant les terrains qui peuvent être aménagés;

- d) Tenir compte de la capacité existante des infrastructures de viabilisation à soutenir l'aménagement du prolongement du secteur urbain, ou de la capacité raisonnable de ces infrastructures de viabilisation dans l'horizon de planification;
- e) Tenir compte de la capacité existante des infrastructures de transport et de transport en commun à soutenir l'aménagement du prolongement du secteur urbain, ou de la capacité raisonnable de ces infrastructures de transport et de transport en commun dans l'horizon de planification;
- f) Privilégier les terrains proches d'une autoroute provinciale et y donnant accès lorsqu'il est prévu qu'une expansion du secteur urbain englobe des terrains destinés à l'emploi;
- g) Évaluer l'échelle relative des coûts associés à de nouvelles infrastructures ou à la réfection importante d'infrastructures existantes, notamment en matière de transport, de transport en commun, de distribution d'eau, d'évacuation des eaux pluviales ou usées, de services publics et de services municipaux;
- h) Éviter les terrains contenant de grandes installations ou à proximité, telles que définies par la Déclaration de principes provinciale, et déterminer si des utilisations sensibles de terrains dans une zone d'expansion urbaine pourraient subir d'éventuels effets négatifs en raison d'odeurs, de bruit ou de contaminants, afin de limiter le risque pour la santé et la sécurité du public et d'assurer la viabilité à long terme des grandes installations en question; et envisager tout autre effet que pourrait avoir la désignation sur la capacité de la Ville à respecter les politiques du présent Plan ».

## **Le scénario du juste milieu pour la croissance**

D'ici l'an 2046, on s'attend à ce que la population d'Ottawa passe d'un million actuellement à un peu plus de 1,4 million. Répondre à une hausse de 40 pour cent de la population au cours des 25 prochaines années soulève d'importants défis sur le plan technique, social et financier pour la Ville. Le nouveau PO permet d'éclairer d'autres plans directeurs municipaux pour offrir des services, comme l'eau, les routes et le transport en commun, et soutenir l'aménagement nouveau et existant. Ottawa est une ville en pleine croissance de sorte qu'il est extrêmement important de comprendre les interrelations et les interdépendances entre la croissance et la réglementation de l'aménagement, la régénération du logement, l'emploi, la viabilisation, le transport en commun et les transports, et de planifier en conséquence.

Cela signifie que pour atteindre l'objectif de faire d'Ottawa la ville de taille moyenne la plus agréable où vivre en Amérique du Nord, il faudra que la croissance démographique d'Ottawa soit durable sur le plan environnemental et financier. Il n'est pas facile d'atteindre cet objectif. Et non seulement à cause de la taille d'Ottawa (dont la superficie peut tenir dans les territoires rassemblés de Calgary, d'Edmonton, de Toronto, de Montréal et de Vancouver), mais également parce que la croissance ne doit pas compromettre notre riche réalité rurale et nos nombreux cours d'eau.

En mai 2020, à leur réunion conjointe, le Comité de l'urbanisme et le Comité de l'agriculture et des affaires rurales ont discuté de divers scénarios de croissance et d'une méthodologie permettant de répondre aux défis qu'ils posent et de déterminer quels terrains correspondent le mieux aux besoins de la ville. Les conseillères et les conseillers ainsi que le personnel municipal ont entendu un large éventail d'intervenants aux opinions variées sur la façon dont la croissance d'Ottawa devrait être gérée afin d'en maintenir la qualité de vie et le caractère urbain, suburbain et rural et d'assurer sa durabilité environnementale et sa viabilité financière à long terme. De nombreuses personnes se sont exprimées à la réunion conjointe pour dire qu'il fallait modifier le statu quo et faire en sorte que la majorité de la nouvelle croissance ne survienne plus dans les zones vertes. D'aucuns ont parlé de la qualité de l'aménagement suburbain contemporain, du besoin d'options de logements abordables et du fait qu'une offre de terrains insuffisante risquait de nuire à l'économie municipale et à la croissance durable de la ville s'il manquait de logements en ville et que les gens étaient forcés d'aller

habiter à l'extérieur des limites du secteur urbain. Certaines délégations et des correspondances reçues recommandaient de ne pas modifier les limites du secteur urbain, tandis que d'autres appuyaient la recommandation du « scénario du juste milieu » du personnel formulée dans la Stratégie de gestion de la croissance résidentielle (SGCR); un scénario prônant une approche progressive réalisable pour fournir plus d'options de logements à l'intérieur de quartiers établis. En fin de compte, le comité mixte et le Conseil municipal ont approuvé un scénario du juste milieu légèrement modifié.

Le scénario du juste milieu consiste à répondre à 51 pour cent au moins de la croissance résidentielle globale par la densification et il vise une densification atteignant 60 pour cent de 2041 à 2046. Il a été établi que la superficie de nouveaux terrains requis pour répondre à une hausse de densification était de 1 281 hectares bruts. Le présent rapport traite en grande partie du processus complexe pour déterminer l'emplacement de ces nouvelles zones d'aménagement. Lorsque pertinent, le personnel s'est efforcé de préciser la façon dont les différents facteurs et les contraintes sont évalués. L'évaluation du personnel est fondée sur les meilleures données disponibles du moment. Lorsqu'il manquait de données, le personnel et des experts indépendants ont procédé à des recherches pour pallier la situation. La méthodologie de la recherche effectuée par le personnel est décrite dans le premier rapport de la Stratégie de gestion de la croissance et dans les documents 1 et 3 du présent rapport.

La réussite du scénario du juste milieu repose sur l'aménagement dans les zones bâties d'un nombre accru de nouvelles options de logements propices aux familles (comme les appartements du type 613), ce qui contribuerait à augmenter l'offre d'habitations plus grandes. En augmentant la densification, la croissance de la ville à l'avenir dépendra moins de l'aménagement de zones vertes. La densification jettera également les bases pour atteindre les objectifs suivants à long terme de la Ville (présentés dans la deuxième partie de la version provisoire du nouveau PO) :

- Faire en sorte que les futurs conseils municipaux ne soient pas obligés d'étendre les limites du secteur urbain après 2046, l'aménagement des quartiers où tout est à quinze minutes de marche reposant principalement sur leur régénération;
- Bâtir une ville de manière à ce que la majorité des déplacements des résidents se fassent par modes de transport durables;

- Protéger en permanence les terres à vocation agricole et les éléments importants du patrimoine naturel et créer une ceinture agricole au-delà de laquelle le transect suburbain ne s'étalera plus.

De nombreuses villes sont confrontées à la question épineuse de leur expansion. À Ottawa, le Conseil municipal a choisi une méthodologie qui répond aux défis sociaux, financiers, écologiques et techniques propres à notre ville, tout en se conformant aux exigences de la *Loi sur l'aménagement du territoire* et de la *Déclaration de principes provinciale*.

### **Modifications des pouvoirs du Conseil en matière de gestion de la croissance**

Au moyen de décisions prises et d'orientations adoptées en 2019 et 2020, le Conseil a indiqué son intention de modifier substantiellement l'approche utilisée historiquement en matière de croissance et d'aménagement dans la ville. Certaines nouvelles approches ont été présentées dans des versions successives de l'actuel PO, notamment l'introduction d'objectifs de densification dans la MPO 76. Le Conseil dispose maintenant de nouveaux pouvoirs en matière d'aménagement qui lui sont conférés par la Déclaration de principes provinciale (DPP) de 2020, des pouvoirs qui lui permettent de mieux concrétiser sa vision pour la croissance future d'Ottawa.

Les deux éléments les plus pertinents de la DPP en ce qui concerne la décision sur laquelle se penche le Conseil sont les articles 1.1.3.6 et 1.1.3.8. Conformément à la Partie III de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, la décision du Conseil « devra être conforme » aux éléments suivants de la DPP.

L'article 1.1.3.6 stipule que :

« Les nouveaux aménagements dans les zones de croissance désignées devraient se produire dans les secteurs adjacents à la zone bâtie existante, être compacts et offrir une diversité d'utilisations et de densités qui permettent une utilisation efficace du territoire, de l'infrastructure et des installations de services publics ».

Cet article de la DPP favorise clairement une approche mettant à profit les investissements dans les infrastructures et les aménagements communautaires en trouvant des terrains adjacents aux banlieues existantes pour permettre leur expansion,

ce que font historiquement de nombreuses villes, y compris Ottawa. Cette forme d'expansion urbaine progressive détourne l'aménagement du centre de la ville pour l'orienter vers les terres rurales (et souvent agricoles) contigües. La méthodologie adoptée par le Conseil en mai 2020 pour recenser de nouveaux terrains est conçue pour répondre à cette politique de la DPP.

L'article 1.1.3.8 de la DPP fournit également d'autres orientations aux municipalités en matière de croissance. Il est à souligner que l'article 1.1.3.8 fournit au Conseil une autre solution si jamais les terrains adjacents à des zones de peuplement ne sont pas un choix optimal :

« L'office d'aménagement peut définir une zone de peuplement ou permettre l'expansion des limites d'une zone de peuplement seulement à la suite d'un examen complet et seulement

- a) lorsqu'il a été démontré que : la densification, le réaménagement et les zones de croissance désignées ne peuvent faire face à la croissance et ne répondent pas à la demande du marché ni aux besoins prévus sur l'horizon de planification visé;
- b) l'infrastructure et les installations de services publics existantes ou prévues se prêtent à l'aménagement à long terme, présentent un cycle de vie financièrement viable et protègent la santé et la sécurité publiques ainsi que l'environnement naturel;
- c) dans les zones agricoles à fort rendement :
  - 1) les terres ne comprennent pas de zones de cultures spéciales;
  - 2) les autres emplacements possibles ont fait l'objet d'une évaluation, et
    - i. il n'y a pas d'autre solution raisonnable qui éviterait les zones agricoles à fort rendement;et
  - 3) il n'y a pas d'autre solution raisonnable qui éviterait les terres agricoles moins prioritaires situées dans des zones agricoles à fort rendement;

- d) la nouvelle zone de peuplement ou la zone de peuplement étendue se conforme aux formules de séparation par une distance minimale; et
- e) les répercussions de la création ou de l'expansion de zones de peuplement sur les exploitations agricoles qui sont adjacentes aux zones de peuplement ou qui sont à proximité de celles-ci sont atténuées dans la mesure du possible ».

En vertu de l'article 1.1.3.8, les municipalités peuvent étendre leurs banlieues en zone agricole lorsqu'il n'y a pas d'autres solutions raisonnables. Toutefois, le Conseil a indiqué dans un vote à l'unanimité en mai 2020 qu'il n'envisagerait aucune proposition d'expansion sur des terres agricoles. Le présent rapport témoigne du caractère visionnaire de la motion du Conseil. Notre évaluation nous a en effet permis de démontrer l'existence de solutions raisonnables hormis l'utilisation de terrains à vocation agricole.

Lorsqu'il n'y a pas de possibilités d'expansion par la densification, la phrase en préambule de l'article 1.1.3.8 lorsque lue avec le paragraphe (a) permet au Conseil de désigner une zone de peuplement où la densification n'était pas possible, étendant les secteurs de croissance désignés (c.-à-d. les terrains adjacents aux banlieues existantes) afin de répondre à la demande de logements sur l'horizon de planification de 25 ans. Le Conseil peut ainsi désigner une nouvelle collectivité, mais la barre est haute, car il doit considérer la viabilité financière des infrastructures sur tout leur cycle de vie en vertu du paragraphe (b).

L'article 1.1.2 est un autre article pertinent de la DPP. On y stipule ce qui suit :

« La politique 1.1.2 ne limite en rien l'aménagement de l'infrastructure, des installations de services publics et des zones d'emploi au-delà d'une période de 25 ans ».

Le Conseil peut donc, s'il le souhaite, envisager un horizon de croissance dépassant 25 ans. S'il implantait une nouvelle collectivité sur une petite superficie de terrains initialement, il pourrait anticiper sa croissance future au-delà de l'horizon de planification de 25 ans et prévoir les infrastructures en conséquence.

Le plus grand changement entre le présent rapport sur la gestion de la croissance de la ville et les expansions antérieures de la ville est que la présente décision d'expansion, en faisant partie du nouveau PO, ne peut pas être portée en appel une fois le PO approuvé par le ministère. Dans le passé, la Ville a consacré d'importantes ressources à de longs procès devant la Commission des affaires municipales de l'Ontario (devenu le Tribunal d'appel de l'aménagement local) afin de défendre les nouvelles limites de son secteur urbain. Historiquement, ces appels ont pris des années à être réglés (p. ex. certains articles de l'actuel PO sont encore sous le coup d'une procédure d'appel). Le fait que la recommandation ne puisse pas faire l'objet d'un appel confère au Conseil municipal l'autorité inédite de déterminer la forme que prendra Ottawa, comme cela n'a jamais été possible de le faire dans le passé. Dans une ville en pleine croissance et dynamique comme Ottawa, afin réaliser les cinq grands changements adoptés par le Conseil, il est important de pouvoir planifier avec plus de certitude.

Comme dans les rapports précédents, le groupe de conseillers parrains pour le PO nous a éclairés de ses réflexions et de ses commentaires pour la formulation des recommandations dans ce rapport.

## **ANALYSE**

### **Une nouvelle structure urbaine :**

On s'attend à ce que la population d'Ottawa atteigne 1,4 million dans les 25 prochaines années. Au tournant du siècle, la population de la ville devrait atteindre deux millions. Même si la Déclaration de principes provinciale limite l'horizon de planification de la Ville à 25 ans, nous avons l'obligation de réfléchir aux effets à long terme des décisions à court terme.

Historiquement, l'étalement sur des terrains contigus aux banlieues existantes s'est avéré la façon la plus facile et la plus économique d'étendre les limites de la ville. Pour une ville comme Ottawa, dont le territoire rural est vaste, il a souvent été relativement facile et moins cher d'étendre son réseau de transport en commun et ses services sur une petite distance sans bâtir de nouveaux réseaux de distribution. La Déclaration de principes provinciale encourage les aménagements contigus aux agglomérations existantes, justement à cause de la facilité de fournir les services publics et parce que cela coûte moins cher.

Mais les banlieues d'Ottawa sont entourées en grande partie de terres agricoles ou de terrains écologiquement fragiles. Les terres agricoles sont habituellement plates et bien drainées de sorte qu'y aménager des habitations coûte généralement moins cher. Mais l'étalement sans fin n'est pas la bonne chose à faire, car la Ville doit alors pousser à leurs limites les capacités de ses services et de son réseau de transport en commun, au point où des mises à niveau dispendieuses sont requises pour faire tenir l'ensemble de ses réseaux. De plus, l'expansion vers l'extérieur coûte également plus cher sur le plan opérationnel. Il y a également des répercussions au chapitre de la sécurité alimentaire à long terme, de l'environnement, de la faune et de la qualité de vie à mesure que les quartiers et les réseaux municipaux s'étalent.

Conscient de ce fait, en mai 2020, le Conseil municipal a pris la décision stratégique d'éviter que la zone d'urbanisation n'empiète sur les terres agricoles adjacentes aux banlieues existantes, même si la Déclaration de principes provinciale le permet lorsqu'il n'y a pas d'autres solutions de rechange raisonnables. Le Conseil a voté à l'unanimité pour protéger les terres agricoles afin de protéger la sécurité alimentaire de notre région et de lui assurer un avenir durable. L'analyse présentée dans le présent rapport confirme qu'Ottawa dispose d'options raisonnables pour permettre sa croissance à l'extérieur de ces zones agricoles.

Le personnel recommande des grappes de terrains précis pour assurer la croissance urbaine, commerciale et industrielle de la ville et propose d'établir dans le nouveau PO ce qu'il décrit comme une « ceinture dorée » afin d'éloigner toute future expansion urbaine des terres agricoles et des espaces naturels. Le personnel recommande également des mesures pour protéger les arbres et les caractéristiques naturelles des terrains à l'étude et des modifications temporaires au Règlement sur la protection des arbres et au Règlement sur les modifications d'emplacements.

L'exercice d'évaluation des terrains, qui était basée sur des critères de sélection approuvés par le Conseil et sur les cinq grands changements, a généré un trop grand nombre de questions sans réponses pour envisager d'inclure les terrains non optimaux dans la zone d'urbanisation. La viabilisation, la mobilité, l'environnement et la rentabilité financière sont des facteurs clés qui nécessitent un examen plus approfondi.

Afin de permettre au personnel de formuler les meilleures recommandations possibles pour le reste des terrains à vocation résidentielle à inclure dans les limites du secteur

urbain, le rapport recommande de procéder à d'autres études pour recenser les 270 autres hectares requis pour l'horizon du plan. Le personnel est chargé d'examiner une de trois options (répartition, multiples nouvelles collectivités ou nouvelle collectivité unique). Le personnel fera rapport au Comité et au Conseil au plus au 4<sup>e</sup> trimestre 2026 et formulera ses recommandations pour une des options.

### **Créer une ceinture dorée**

Dans les années 1950, le plan Greber commandé par le gouvernement fédéral a conçu l'idée de créer une ceinture de verdure autour d'Ottawa qui limiterait l'expansion urbaine en protégeant une zone de campagne et d'espaces naturels. Cette mesure a bien fonctionné pendant quelques décennies. Cependant, la croissance démographique dans les années 1970 et 1980 était déjà supérieure aux prévisions du plan Greber pour l'année 2000 et en 1970, des collectivités satellites, comme Barrhaven, Orléans et Kanata, donnaient naissance à de nouvelles banlieues à l'extérieur de la ceinture de verdure.

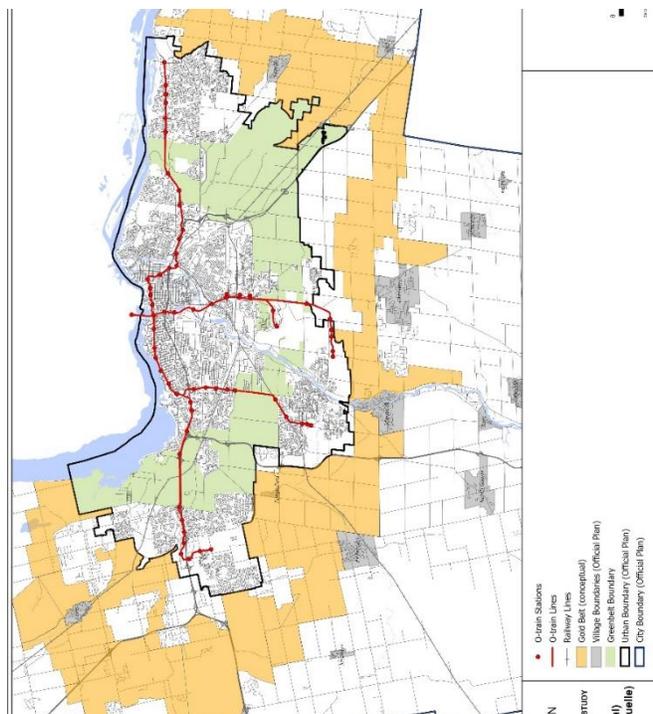
La première Ceinture de verdure d'Ottawa a été mise en place il y a plus de 70 ans. Si la Ceinture de verdure n'a pas réussi à contenir la croissance urbaine, il se peut que ce soit parce qu'à sa création, la Ville planifiait simultanément des collectivités à très faible densité et un réseau d'autoroutes et de promenades, et elle enlevait les lignes de tramway. La Ceinture de verdure est toutefois devenue un secteur prisé dans la ville et elle a protégé des terres agricoles et des espaces naturels. Elle offre d'ailleurs toujours de nombreux bienfaits sociaux et environnementaux.

En 2020, la Ville d'Ottawa fait face à des défis semblables à ceux des années 1950 et à des perspectives analogues. Ottawa devrait-elle créer une autre ceinture de terrains protégés? Le personnel, s'appuyant sur la décision du Conseil prise en mai 2020 de protéger les terres agricoles, recommande effectivement au Conseil de le faire. Le personnel croit que la nouvelle ceinture recommandée est plus susceptible que la précédente d'encadrer avec succès les prochaines phases d'expansion urbaine d'ici la fin du siècle. La Ville planifie maintenant en termes de densités minimales et elle a des objectifs de régénération ambitieux et croissants. Depuis les trente dernières années au moins, ses plans officiels visent à développer la ville autour de son réseau de transport en commun rapide, ce qu'elle réussit de mieux en mieux. Par souci de clarté, le personnel a donné à la ceinture verte périphérique recommandée le nom de « ceinture

dorée ». Advenant que le Conseil approuve la recommandation 1, le personnel rédigera les politiques provisoires et dressera la carte définitive de cette nouvelle ceinture de verdure, en proposera le nom et intégrera le tout dans la version provisoire du nouveau PO. Le personnel souhaiterait recevoir vos commentaires et suggestions pour le nom à donner à la ceinture dorée d'Ottawa.

Comme il est mentionné précédemment, la décision unanime du Conseil de protéger les terres agricoles est à l'origine de cette deuxième ceinture de verdure, qui assure la protection à long terme de ces terres à mesure que se développera Ottawa. Si ces terres agricoles, ces milieux naturels et ces terres d'agrégats minéraux sont utilisés pour contenir l'empreinte urbaine ultime d'Ottawa, et si les prochains conseils municipaux maintiennent la décision du présent Conseil, la carte 1 ci-après illustre à quoi pourrait ressembler la ceinture dorée d'Ottawa. La recommandation 1 du présent rapport vise à établir une ceinture dorée dans le nouveau PO.

### Carte 1 d'une ceinture dorée (conceptuelle)



La nouvelle « ceinture dorée » proposée est formée de terres agricoles, d'espaces naturels et de zones de ressources en agrégats minéraux. La ceinture dorée délimiterait clairement les limites extrêmes des collectivités de Barrhaven, Riverside-Sud, Stittsville

et Orléans. Il ne reste qu'un petit nombre de terrains à ajouter à ces banlieues avant qu'elles atteignent leur étalement maximal et passent en mode de densification pour assurer leur expansion. Les parties dans le nord de Kanata en direction de South March sont de plus en plus éloignées des infrastructures centrales et des services de transport. Elles occupent des lotissements en campagne, des zones de peuplement rurales et des espaces naturels d'importance. Il y a donc une limite aussi à ce qui peut être ajouté dans cette direction en périphérie de la ceinture.

Selon nos analyses, il reste des terrains situés entre la Ceinture de verdure des années 1960 et la ceinture dorée proposée qui pourraient répondre aux besoins de croissance d'Ottawa dans ce Plan officiel. Nos analyses démontrent également que si la Ville atteint les objectifs de densification fixés par le Conseil, ces terrains pourraient suffire d'ici la fin du siècle, notamment si la Ville continue de ralentir la progression de l'étalement en augmentant la densification pour répondre aux besoins d'une population croissante. Par conséquent, tout nouveau projet d'expansion urbaine devrait se situer entre la Ceinture de verdure et la ceinture dorée.

Il est donc recommandé au Conseil d'inclure dans le nouveau PO la carte et les politiques afin d'établir la ceinture dorée.

La limite intérieure de la ceinture dorée dans le nouveau PO aurait pour effet de contenir, d'ici la fin du siècle, la zone d'expansion urbaine et les nouvelles collectivités. Elle servirait également à préserver le caractère unique des villages d'Ottawa et à éviter qu'ils soient absorbés dans l'étalement urbain. Les politiques du nouveau PO interdiraient de franchir la ceinture dorée pour permettre l'étalement urbain.

À l'intérieur de la ceinture dorée, les politiques viseraient : à soutenir ou améliorer l'exploitation agricole à diverses échelles; à améliorer les zones vertes; à interdire d'autre aménagement sauf des morcellements à vocation agricole et d'extraction d'agrégats minéraux; et à encourager des utilisations sociales, environnementales et culturelles à l'instar de ce qui se fait dans la Ceinture de verdure.

Enfin, la limite extérieure de la ceinture dorée permettrait de rejoindre les terres agricoles, les espaces verts, les villages et les réseaux des rivières Rideau et Outaouais.

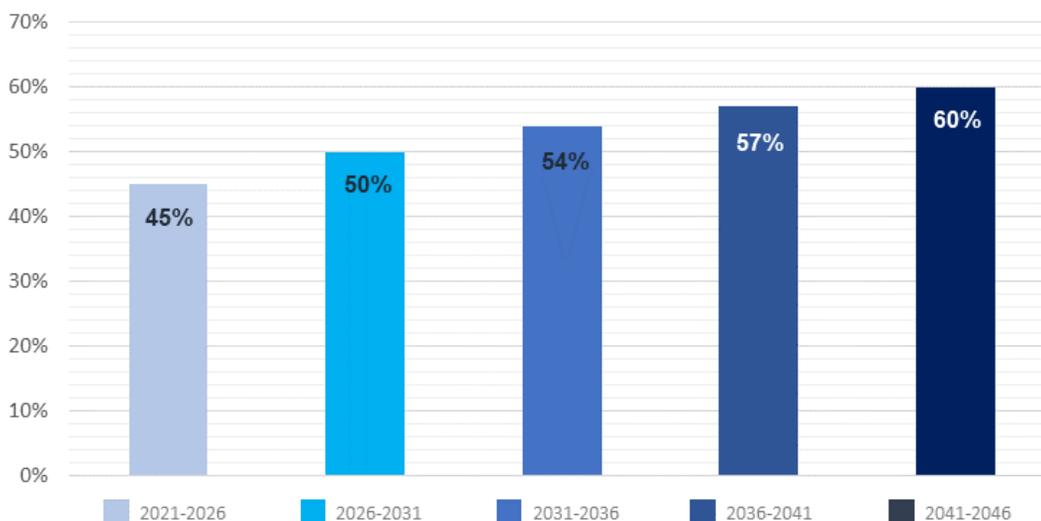
**Assurer la protection du couvert forestier et des caractéristiques naturelles des zones d'expansion urbaine désignées**

La recommandation 2 charge le personnel de préparer un règlement municipal étendant la portée du Règlement sur les modifications d'emplacements et du Règlement sur la protection des arbres afin de protéger les arbres et les éléments naturels des terrains à l'étude aux fins de l'expansion urbaine jusqu'à l'approbation du nouveau PO par le ministère des Affaires municipales et du Logement. De cette manière, le Conseil témoigne de son intention d'évaluer ces terrains aux fins de les ajouter possiblement aux limites du secteur urbain et, cela étant, applique les règles de protection urbaines plutôt que rurales aux arbres et aux caractéristiques naturelles de ces terrains. Cette mesure est nécessaire afin de réaliser les études et les analyses pertinentes requises pour confirmer l'étendue des secteurs aménageables et déterminer les caractéristiques naturelles à protéger.

Une fois le Plan officiel approuvé, d'autres modifications seront apportées afin d'établir les limites appropriées des protections de chacun des règlements conformément à cette décision. La version modifiée du Règlement sur la protection des arbres s'appliquera à la protection des arbres appartenant à des particuliers dans les zones d'expansion approuvées. L'article 11 du Règlement sur les modifications d'emplacements s'applique aux caractéristiques naturelles recensées dans la zone illustrée à l'annexe B dudit règlement, comme l'a approuvé le Conseil.

## Le rôle de la densification

La répartition de la croissance à l'intérieur du secteur urbain est divisée entre les zones bâties et les zones vertes. Les zones bâties sont définies par une limite bâtie, c'est-à-



dire une séparation spatiale entre les secteurs bâtis existants au 1<sup>er</sup> juillet 2018 et les zones vertes vacantes. L'objectif de densification est un outil stratégique pour estimer et déterminer le niveau d'expansion urbaine qui se produira dans la zone bâtie. Ce qui reste de croissance urbaine est alors réparti dans les zones vertes. En mai 2020, le Conseil s'est penché sur trois scénarios de gestion de la croissance en zone urbaine et a adopté le scénario du juste milieu; un scénario fondé sur un objectif de densification atteignant progressivement 60 pour cent entre 2041 et 2046.

Cet objectif de densification de 60 pour cent est parmi les plus élevés en Amérique du Nord. En comparaison, Edmonton (dont la taille est similaire à celle d'Ottawa) vise 50 pour cent de densification. La densification implique des changements dans les quartiers établis, ce qui n'est pas facile à réussir. Rallier la population à la densification et en faire accepter l'idée prend du temps, de sorte que la transition vers un plus grand nombre d'habitations multifamiliales dans beaucoup de quartiers qui n'en ont pas prendra du temps. Par conséquent, la Ville doit continuer de planifier en vue d'un certain étalement pour permettre la transition vers de nouveaux schémas de croissance par rapport à ceux qui existent présentement.

## Répondre à nos besoins de logements d'ici 2046

En mai 2020, le Conseil a utilisé une méthodologie mixte pour déterminer les nouveaux terrains à inclure dans la zone urbaine du présent Plan officiel. D'une part, il a adopté une méthode de notation actualisée basée sur un ensemble de critères utilisés pour évaluer des parcelles ou des îlots de terrains cohésifs. Il s'agit de la même méthode de base utilisée depuis la fusion. Elle est conforme à l'esprit de la Déclaration de principes provinciale. Toutefois, comme la DPP, elle a une tendance inhérente à privilégier les terrains qui sont contigus aux collectivités existantes.

Le Conseil a également demandé au personnel, par motion, de valider le choix de tout nouveau terrain en vertu des cinq grands changements. Les cinq grands changements se déclinent ainsi:

1. Croissance : d'ici la fin de la période visée par le Plan, assurer la croissance davantage par la densification que par l'aménagement de sites nouveaux. Cette croissance servira à créer des collectivités complètes et à varier les options en matière de logement abordable.
2. Mobilité : d'ici 2046, faire en sorte que la majorité des déplacements à Ottawa se fassent par des modes de transport durables (marche, vélo et transport en commun).
3. 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.
4. Résilience : enchâsser la résilience en matière de santé publique, d'environnement, de climat et d'énergie dans les politiques d'aménagement.
5. Développement économique : enchâsser le développement économique dans le cadre de nos politiques d'aménagement.

Le premier de ces grands changements - la **croissance** - a été déterminé par le Conseil en 2020 lorsque celui-ci a approuvé le budget afférent à l'offre de terrains du présent PO. La conception urbaine est un niveau fin d'aménagement et elle se passe à l'échelle des quartiers et des sites. En ce sens, elle n'oriente pas la décision actuelle

sur laquelle doit se pencher le Conseil. La résilience est enchâssée dans les critères d'évaluation en vertu desquels certains terrains sont écartés et des profils plus efficaces d'aménagement dense et axé sur le transport en commun sont privilégiés; des critères qui ont également pour effet de contribuer à l'atteinte des objectifs de la Ville en matière de lutte contre les changements climatiques. Ainsi, après avoir exclu des terrains en fonction de la résilience, la mobilité et l'économie deviennent des facteurs distinctifs pour déterminer où se produira l'expansion.

Au cours des consultations et des discussions avec le Conseil, le personnel a entendu un message récurrent entourant la croissance suburbaine et la relation entre les nouveaux sites à aménager et les infrastructures pour soutenir leur aménagement. Le plus grand défi de la Ville n'est pas la planification de l'infrastructure pour soutenir la croissance. En effet, le Plan directeur des transports et le Plan directeur de l'infrastructure sont des outils efficaces pour encadrer cette planification. La difficulté principale se situe dans le financement de l'infrastructure reliée à la croissance au moyen des redevances d'aménagement et d'autres formes d'accords financiers en matière d'aménagement. Les redevances d'aménagement devraient couvrir le coût de la majorité des composantes de l'infrastructure lourde reliée à la croissance, mais elles ne sont pas une source de revenus réguliers et prévisibles, ce qui fait qu'elles doivent constamment être rajustées. Il s'agit d'un décalage inhérent au système : les recettes provenant de nouveaux aménagements ne donnent pas la marge de manœuvre nécessaire à la Ville pour déployer les infrastructures dans les premières phases d'un nouvel aménagement. Parce qu'elle survient dans plusieurs directions, la croissance représente un défi. La géographie et la taille de la ville exacerbent d'ailleurs le problème étant donné que les projets d'expansion sont dispersés dans différentes directions au lieu d'être concentrés dans un seul secteur ciblé pour la croissance.

Les membres du Conseil, au cours des débats sur les limites du secteur urbain, sur les redevances d'aménagement (financement des infrastructures reliées à la croissance) et sur, le Plan directeur des transports (PDT), se sont inquiétés du décalage entre la construction des infrastructures de transport et la croissance suburbaine, un décalage qui met à l'épreuve la capacité des principaux couloirs qui traversent la Ceinture de verdure (p. ex. le chemin Innes, la promenade Riverside, le chemin Albion, etc.) et assurent la liaison avec les parties plus centrales de la ville. Ultimement, une fois le réseau de l'O-Train entièrement bâti (les étapes 1, 2 et 3), la répartition modale sera

plus robuste si on la couple avec des investissements soutenus dans le transport en commun, notamment pour accroître la fréquence du service sur les principaux parcours d'autobus. La diversification des utilisations des terrains suburbains pour avoir plus d'emplois dans chaque banlieue et une certaine persistance du travail à la maison - un legs de la pandémie - ralentiront la croissance de la demande aux heures de pointe dans les principaux couloirs. Ces changements exigeront de nouvelles approches en matière de transport en commun pour que leur part des déplacements continue à croître, car la pandémie ne change rien à l'objectif d'assurer que la moitié des déplacements se fasse par modes de transport durables. Si les déplacements reliés au travail occupent une part plus faible de la demande totale, il faudra alors fournir des services de transport en commun qui répondent à la nouvelle réalité en matière de déplacements. À ce chapitre, l'approche par transect du nouveau PO aidera à déterminer des parts modales cibles adaptées au contexte et les niveaux de service correspondants.

La pandémie a ajouté une couche d'insécurité en ce qui concerne les habitudes de déplacement et les schémas de croissance et il nous manque présentement de l'information pour commencer la préparation du prochain Plan directeur des transports (PDT). L'enquête Origine-Destination, qui est le point de départ du PDT, devra prendre en compte à quelle fréquence les personnes se déplacent pour se rendre au travail et la façon dont les ménages s'approvisionnent hebdomadairement et chaque jour en aliments, achats et services. Même si d'aucuns interprètent la tendance momentanée actuelle pour des chalets et des propriétés rurales comme un présage de changements majeurs dans les schémas de croissance urbaine, la Stratégie de gestion de la croissance et sa répartition de la croissance ne changeront pas, car les coûts afférents à la prestation de services urbains demeureront les mêmes et les règles de distanciation physique prendront fin une fois la pandémie derrière nous.

Les transitions en matière de mobilité ne surviendront pas du jour au lendemain et la croissance dans les dix à quinze prochaines années continuera de reposer sur l'épine dorsale de l'O-Train : le Transitway, sur les routes provinciales et sur le réseau artériel existant. Pour que le plan fonctionne, il faudra prévoir dans l'actuel PDT d'autres investissements dans les couloirs de transport en commun et de nouveaux éléments seront requis dans le prochain PDT, peu importe où l'expansion se fera. À cause du retard qu'a mis la population à adopter l'O-Train dans le contexte de la pandémie, et vu

l'impossibilité de modéliser la demande future de transport en 2020 et 2021, il a été difficile de formuler des recommandations reliées à la croissance. Un degré d'incertitude s'est introduit dans notre analyse et nous en tenons compte dans nos recommandations au Conseil.

### **Résultats de l'évaluation de l'offre de terrains à vocation résidentielle**

Le personnel a utilisé la Stratégie de gestion de la croissance (SGC) afin de recenser et d'évaluer les terrains pour permettre l'expansion urbaine. Les résultats de cette évaluation (notation) sont présentés dans les documents 2 et 3. Les raffinements et autres précisions relatives à la méthodologie utilisée pour l'évaluation sont présentés dans le document 1.

Les secteurs de croissance potentielle recommandés aux fins de considération se répartissent en trois catégories. Comme on peut le voir dans le tableau 1 ci-après, chacune des trois catégories et les recommandations connexes sont reliées à la conformité des terrains aux critères de la SGC et aux cinq grands changements.

**Tableau 1 Catégories de terrains et caractéristiques**

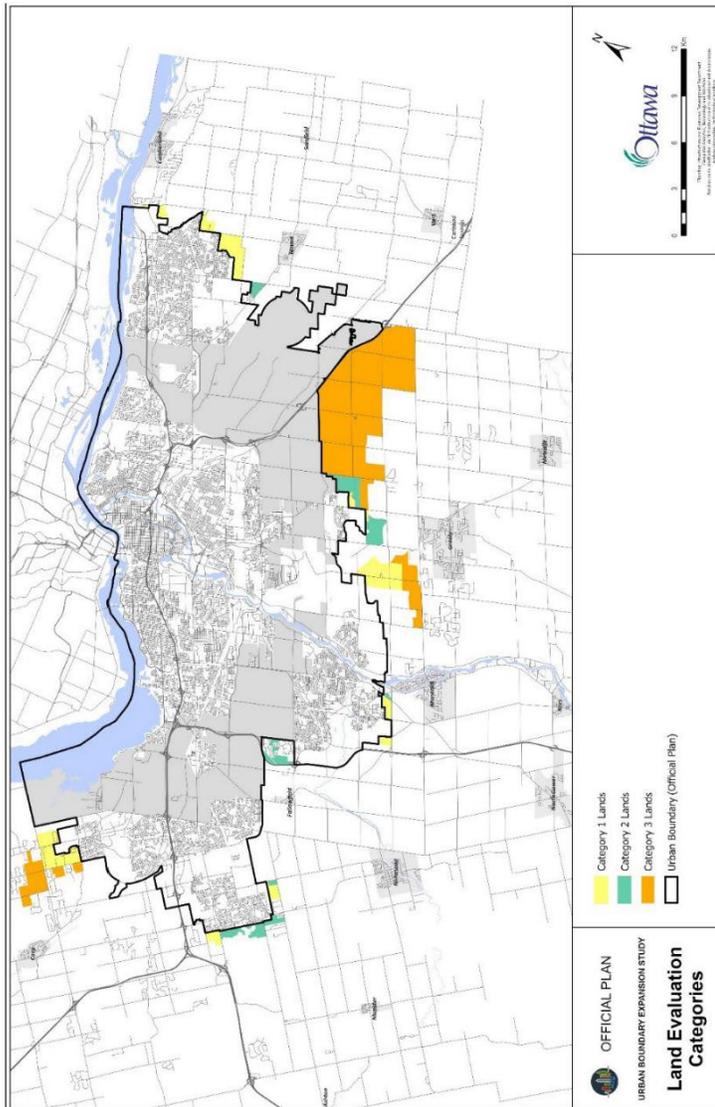
Catégorie	Caractéristique
Catégorie 1	<p>Étroite conformité aux critères de la SGC et aux cinq grands changements</p> <p>Ce sont des terrains qui répondent étroitement aux critères de la SGC et aux cinq grands changements; des terrains de niveau de passage 1 qui répondent à tous les critères et obtiennent la note minimale requise en vertu de la SGC. Les terrains de la catégorie 1 comprennent aussi ceux de niveau de passage 2. Ils complètent des grappes de terrains en fonction de la viabilité des services et du transport en commun des terrains de niveau de passage 1.</p> <p>La note et les autres caractéristiques des terrains de la catégorie 1 sont présentées dans le document 2.</p>
Catégorie 2	<p>Partielle conformité aux critères de la SGC et aux cinq grands changements</p> <p>Ce sont des terrains qui répondent à des facteurs d'exclusion (comme ne pas être une zone de ressources agricoles et être protégés des zones de ressources en agrégats minéraux), mais qui ne répondent pas aux critères d'inclusion minimaux, tels que la distance d'un service de transport en commun. En raison de leur proximité aux limites actuelles de la zone urbaine et aux terrains de catégorie 1, l'inclusion des terrains de catégorie 2 dans les limites du secteur urbain peut être considérée s'il y a pénurie de terrains de catégorie 1.</p> <p>La notation et les autres caractéristiques des terrains de catégorie 2 sont présentées dans le document 2.</p>
Catégorie 3	<p>Conformité limitée aux critères de la SGC et aux cinq grands changements</p> <p>Ce sont des terrains qui ne répondent pas aux critères d'inclusion ou de services. Il y a toutefois de vastes lots de terrains non agricoles qui peuvent être considérés pour l'établissement, au besoin, d'une</p>

nouvelle collectivité.

La note et les autres caractéristiques des terrains de la catégorie 2 sont présentées dans le document 3.

La carte 2 illustre les trois catégories de terrains résultant de l'évaluation. À noter que certains terrains n'ont pas été répartis dans l'une ou l'autre des catégories. Ce sont des terrains dont nous ne recommandons pas l'ajout dans les limites du secteur urbain, peu importe le scénario, en raison de leur faible conformité aux critères de la SGC et aux cinq grands changements.

Carte 2 Catégories de terrains



Terrains de catégorie 1 : étroite conformité aux critères de la SGC et aux cinq grands changements

Le personnel recommande d'inclure dans le PO, à titre de zones de croissance, toutes les grappes de terrains de catégorie 1.

Les grappes de terrains de catégorie 1 donnent une superficie de 1 011 hectares bruts, ce qui suffit pour que la Ville se conforme à l'offre de terrains sur quinze ans prescrite par la DPP jusqu'en 2026 à tout le moins. Ces terrains tirent également parti des investissements réalisés dans les étapes 2 et 3 du réseau du TLR, dont les travaux de construction sont déjà en cours ou ont été approuvés et planifiés. Ils profitent aussi de la capacité actuelle et planifiée des services. Ce sont les terrains présentés dans l'annexe B et auxquels fait référence la recommandation 1 du présent rapport.

Si le Conseil le juge nécessaire, il pourra demander au personnel d'inclure dans le Plan officiel des politiques de contrôle pour les terrains de catégorie 1 (conformément à la recommandation 4).

### **Trois options pour pallier la pénurie de terrains de catégorie 1**

Parce que les terrains de catégorie 1 ne donnent pas les 1 281 hectares requis en vertu de la Stratégie de gestion de la croissance, le personnel a retenu trois options à explorer et à analyser possiblement de plus près afin de combler le manque de terrains.

Option 1 : Option de répartition - terrains de catégorie 2 (annexe B)

L'option 1 consiste à trouver des terrains à proximité des limites du secteur urbain et contigus aux terrains de catégorie 1 qui n'ont pas obtenu la note de passage en vertu des critères approuvés par le Conseil. Ces terrains présentent peut-être des problèmes techniques et des coûts additionnels sur le plan des services et ils ne se trouvent peut-être pas à l'intérieur d'une zone desservie par le transport en commun. Ils devront aussi être évalués de plus près en vertu des cinq grands changements avant qu'une décision soit prise. Le personnel a placé ces terrains dans la catégorie 2 et ils font partie de l'option de répartition. Les notes et des renseignements supplémentaires sur ces terrains sont présentés dans le document 2.

Les terrains de catégorie 2 requièrent des améliorations sur le plan du transport en commun local et ils ont besoin d'infrastructures de viabilisation et de nouvelles infrastructures routières, non inscrites pour le moment dans le Plan directeur des transports ni dans l'Étude sur les redevances d'aménagement. S'ils sont choisis (en tout ou en partie), il faudrait prévoir des politiques de contrôle particulières dans le nouveau Plan officiel afin de régler les problèmes importants de transport ou d'infrastructures avant de les inclure dans les limites du secteur urbain.

Option 2 : Étudier trois possibilités de collectivités nouvelles - terrains de catégorie 3 (annexe C)

L'option 2 consiste à étudier trois sites, contigus ou non à une zone urbaine de peuplement établie, pour y établir de nouvelles collectivités à l'intérieur de la ceinture dorée. Ces terrains font partie de la catégorie 3 et il s'agit de l'option des nouvelles collectivités. Les notes attribuées à ces terrains sont présentées dans le document 3.

Le personnel a recensé trois sites possibles pour l'aménagement d'une nouvelle collectivité. Les trois requièrent beaucoup de recherche, d'analyse et d'investissements. Deux de ceux-ci se trouvent sur des terrains contigus au secteur bâti actuel : il s'agit de South March et de Riverside Sud. L'expansion subséquente de ces deux collectivités est limitée par des terres agricoles d'importance ou écologiquement fragiles et par la ceinture dorée proposée.

La troisième option de nouvelle collectivité, située dans le secteur de Leitrim-Est/Carlsbad-Ouest, exigerait de recenser des terrains qui seraient le point de départ de la première phase d'aménagement d'une nouvelle collectivité, dont la taille s'apparenterait à celle de Blackburn Hamlet ou de Bells Corners (environ 250 hectares nets).

La Ville et les prochains conseils municipaux ne seraient pas tenus de procéder à d'autres expansions si le Conseil retenait l'option pour une nouvelle collectivité dans le secteur de Leitrim-Est/Carlsbad-Ouest. Par contre, les prochains conseils se devraient de rendre plus viable le vaste réseau d'infrastructures et d'investir davantage dans le réseau de transport en commun afin d'établir Leitrim-Est/Carlsbad-Ouest de façon à concurrencer d'autres sites d'aménagement et satisfaire les cinq grands changements. Toutefois, cette option crée effectivement des possibilités uniques que les autres ne permettent pas, comme il est décrit dans le document 3.

Option 3 : L'option d'une nouvelle collectivité unique

L'option 3 consiste à sélectionner une des nouvelles collectivités de la catégorie 3 situées à l'intérieur de la ceinture dorée proposée et d'en faire une analyse plus approfondie. Cette option présente l'avantage de fixer la portée des efforts de la Ville avant 2026 et éviterait d'avoir à évaluer de nouveau et noter tous les emplacements de la catégorie 3. En se concentrant sur une seule collectivité, la Ville réussirait peut-être à

atténuer le problème du financement des infrastructures lorsque plusieurs collectivités se concurrencent pour le même financement.

Recommandations pour les options 1, 2 ou 3.

Les trois options ont des avantages et des inconvénients et les trois requièrent beaucoup plus de travail pour bien comprendre la façon dont elles pourraient être réalisées. Par contre, la Ville a du temps. Elle n'a pas besoin de ces terrains pour répondre à ses besoins fonciers résidentiels en vertu de la DPP (en présupposant que les objectifs de la densification sont atteints) avant 2041.

Le personnel recommande que le Conseil assujettisse ces terrains à des conditions à satisfaire avant leur confirmation, s'il y a lieu, à titre de zones d'expansion urbaine. Le personnel recommande que le Conseil approuve des études techniques et des exigences financières (présentées dans l'annexe F) comme conditions essentielles pour les terrains de l'une ou l'autre des options. À l'issue d'un règlement satisfaisant des enjeux et des problèmes décrits dans cette annexe, les terrains pourraient être approuvés par le Conseil dès 2026 en vue de les inclure dans les limites du secteur urbain. La Ville devra peut-être confirmer ces terrains d'ici 2026 pour se plier aux dispositions de la DPP.

Besoin de surveiller l'avancement du Plan officiel et de soumettre un rapport au Conseil à cet effet dans cinq ans.

L'objectif de densification qui sous-tend la Stratégie de gestion de la croissance représente un changement important dans les schémas de la croissance urbaine. Il existe un fort élan dans le marché à la faveur de ce changement, lequel pourrait être ralenti momentanément par la pandémie de COVID-19. Mais compte tenu de l'enthousiasme manifesté dans les consultations publiques pour les quartiers où tout est à quinze minutes de marche et pour les collectivités où l'on se déplace à pied, le personnel demeure d'avis que les nouveaux objectifs de densification sont atteignables. Toutefois, à l'instar des objectifs de densification adoptés dans le cadre de la MPO 76 en 2008 que d'aucuns estimaient trop ambitieux, certains pourront être sceptiques à propos de ces nouveaux objectifs. La Ville ne contrôle pas le rythme auquel les propriétaires fonciers choisissent de changer les utilisations existantes de leurs propriétés. Il y a des problèmes techniques associés à la densification dans certains

secteurs et l'acceptation publique de la densification n'est pas toujours au rendez-vous. Ce sont des difficultés que l'on peut pallier, mais elles pourraient influencer le rythme d'adhésion à la densification, lequel influence la capacité de la Ville de respecter la règle de l'offre de terrains sur quinze ans prescrite dans la DPP.

Pour cette raison et pour une saine planification, une surveillance continue de ces objectifs de densification se poursuivra annuellement et les résultats feront partie du rapport annuel sur l'aménagement.

La cinquième recommandation, basée sur les options 1 et 2 et sur l'annexe C, stipule que le Conseil s'engage à examiner en 2026 l'offre de terrains et les objectifs de densification, et ce, même si en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, la Ville peut procéder à un tel examen dix ans après l'adoption d'un nouveau plan officiel. Cet examen consisterait dans la mise à jour de l'offre de terrains à vocation résidentielle.

Si les résultats indiquaient qu'il manque de terrains à vocation résidentielle d'ici 2041 pour respecter les exigences de la Déclaration de principes provinciale, le personnel recommande que l'ajout des terrains de l'annexe C soit considéré avant de recenser d'autres terrains dans le cadre d'un examen global.

À l'inverse, si les résultats indiquaient que les objectifs de densification sont atteints ou même dépassés et que l'offre de terrains est suffisante d'ici 2046, l'offre de terrain et les objectifs de densification seraient à nouveau examinés dans le cadre de l'examen décennal du Plan officiel.

### **Le contexte des zones d'emplois**

Les municipalités ontariennes doivent en vertu de la Déclaration de principes provinciale (DPP) de 2020 répertorier suffisamment de terrains dans leur Plan officiel pour répondre à leur croissance démographique et fournir un éventail et un mélange d'utilisations de terrains, y compris des terrains réservés à des fins d'emplois, sur un horizon de 25 ans. Les terrains réservés à des fins d'emploi comprennent les « secteurs d'emploi », un libellé utilisé dans la DPP pour décrire les parcs industriels regroupant les activités principales suivantes :

- Fabrication

- Entreposage
- Bureaux

La planification des secteurs d'emplois dans le cadre du nouveau Plan officiel doit s'inscrire dans les orientations de la DPP. Elle doit prendre en considération les politiques du nouveau PO adoptées par le Conseil et la façon dont les tendances et les moteurs de changement peuvent influencer les activités industrielles d'ici 2046. Les avancements dans le domaine des systèmes automatisés et leur application à l'entreposage sont une telle tendance. Ces nouvelles opérations d'entreposage automatisées sont mieux connues sous le nom de « centre de distribution » ou « centre de traitement des commandes » (une expression popularisée par Amazon).

Dans le passé, les budgets de biens-fonds pour ces secteurs d'emploi auraient été appelés « examen de biens-fonds destinés à l'emploi ». Nonobstant le libellé « secteur d'emploi », la DPP met l'accent sur les activités industrielles et les parcs administratifs. Mettre l'accent sur les activités industrielles, notamment au vu de la tendance émergente des centres de distribution, requiert un libellé qui décrit plus fidèlement les types de parcs industriels à désigner dans le nouveau PO. Les termes « industriel et logistique » ont pour objet de communiquer les vocations précises pour lesquelles ces terrains sont réservés plutôt que d'autres types d'emploi qui pourraient se situer ailleurs dans la ville. La Stratégie de biens-fonds à vocation industrielle et logistique (document 5 en annexe) est un examen complet des secteurs d'emploi et un budget de biens-fonds pour les emplois à vocation industrielle et logistique du nouveau PO.

Conformément aux politiques du nouveau PO adoptées par le Conseil, qui visent à planifier des secteurs d'emploi en fonction de leurs contextes différents, nous proposons des désignations multiples qui correspondent aux types de parcs industriels définis dans la DPP. Le tableau 2 présente les désignations proposées dans le nouveau PO pour les utilisations principales dans les secteurs d'emploi définis dans la DPP.

**Tableau 2 Désignations des secteurs d'emploi de la DPP dans le nouveau Plan officiel**

Désignation dans le nouveau Plan officiel	Utilisation principale du secteur d'emploi de la Déclaration de principes provinciale		
	Fabrication	Entreposage	Bureaux
Secteur traditionnel de l'industrie, du transport des marchandises et de l'entreposage (STITME)	✓	✓	
Secteur industriel polyvalent non traditionnel (SIPNT)	✓	✓	✓
Secteur de l'industrie rurale, du transport des marchandises et de l'entreposage (SIRTME)	✓	✓	
Districts spéciaux			✓
Centres (carrefours)			✓
Couloirs			✓
Quartiers			✓

Les utilisations à vocation industrielle et logistique porteront principalement les désignations « secteur traditionnel de l'industrie, du transport des marchandises et de l'entreposage » (STITME) et « secteur de l'industrie rurale, du transport de marchandises et de l'entreposage » (SIRTME). La désignation STITME s'applique principalement à des utilisations à vocation industrielle comme la fabrication, l'entreposage, la distribution et le transport. La désignation SIRTME (rural) est similaire à la désignation STITME, sauf que les installations sont moins grandes et sont habituellement raccordées à des puits privés pour l'eau potable et à des fosses septiques privées pour les eaux usées. Et les utilisations consacrées à l'entreposage extérieur ont tendance à être plus nombreuses.

La désignation « secteur industriel polyvalent non traditionnel » (SIPNT) s'applique aux

parcs industriels qui ont un éventail plus large d'utilisations non résidentielles : petits espaces de bureau, fabrication légère, entreposage, métiers/entrepreneurs, télécommunications et radiodiffusion. Certaines utilisations à vocation communautaire sont également situées dans ces zones, comme des lieux de culte, des complexes récréatifs intérieurs et des garderies autonomes. Généralement, les services communautaires réaménagent et réutilisent des édifices vacants plus anciens qui ne conviennent plus très bien à l'entreposage moderne et qui offrent plus d'espaces à loyer abordable comparativement à d'autres zones commerciales.

Les désignations STITME et SIRTME du nouveau PO correspondent à des grappes de terrains consacrés principalement à des activités de fabrication, d'entreposage, industrielles et logistiques à l'intérieur de secteurs d'emploi. Leur raccordement à des services centralisés d'eau, d'eaux usées et de transport en commun est ce qui les différencie. Les grappes de secteurs d'emploi de bureau font partie des désignations SIPNT, centres/carrefours, couloirs, quartiers et districts spéciaux, comme le district économique de Kanata-Nord. Elles se veulent des environnements urbains qui appuient les employeurs qui n'ont pas besoin de terrains séparés ou préservés. Cela étant, ces désignations, qui ont pour objet de soutenir les secteurs d'emploi de bureau, n'ont pas besoin d'être converties à d'autres fins.

Le commerce électronique et les quartiers où tout se trouve à quinze minutes de marche

Une des orientations stratégiques du nouveau PO est de favoriser l'évolution de quartiers piétonniers où tout se trouve à quinze minutes de marche. De prime abord, les tendances en matière de commerce électronique et de centres de distribution peuvent sembler une contrainte à offrir des services de détail dans les quartiers de la ville, mais ces tendances peuvent aussi être bénéfiques dans certains cas. Un des principaux moteurs de l'essor des centres de distribution est la technologie qui sous-tend les systèmes automatisés d'entreposage et de récupération. À mesure que la technologie évolue et que la dimension physique de ces systèmes diminue, il est possible d'aménager de petits centres de distribution ou des « microcentres d'exécution » dans des édifices existants plus petits et très facilement accessibles en ville, une marque distinctive des quartiers où tout se trouve à quinze minutes de marche.

Les problèmes de livraison sur le dernier kilomètre des centres de distribution sont un

des plus grands défis pour le commerce électronique et les chaînes d'approvisionnement et il s'agit du volet qui coûte le plus cher. La présence de petits centres de distribution et de points de chute dans les quartiers peut contribuer à réduire les coûts de transport, améliorer les temps de livraison et diminuer les perturbations de la circulation multimodale causées par le chargement et le déchargement de marchandises. Les magasins d'alimentation sont parmi les premiers à avoir adopté ce modèle de systèmes automatisés d'entreposage et de récupération intégrés aux magasins existants et offrant la livraison ou le ramassage pour les quartiers environnants. Le modèle est bien adapté aux biens périssables et aux produits commerciaux consommés sur une base plus régulière. Qu'ils soient grands ou petits, les centres de distribution mettent l'accent sur les marchandises vendues au détail, ce qui représente un des nombreux autres services offerts dans les quartiers où tout se trouve à quinze minutes de marche.

Le commerce électronique a accru effectivement l'accès des clients aux biens et services; or les coûts de transport feront en sorte qu'une grande partie de ces biens et services continueront de parvenir de quartiers où tout se trouve à quinze minutes de marche. Par exemple, pour les commandes de mets à apporter, il faudra encore que le restaurant se situe dans le quartier de la personne qui commande. Le commerce électronique et les centres de distribution ont eu des répercussions sur les services de détail dans les quartiers, mais étant donné que les quartiers sont l'endroit où surviennent justement les problèmes de la livraison sur le dernier kilomètre, il se pourrait que cette tendance mette en relief l'importance de planifier des quartiers où tout se trouve à quinze minutes de marche.

### **Adopter la Stratégie de biens-fonds à vocation industrielle et logistique**

La recommandation 7 a pour objet de recevoir et d'adopter la Stratégie de biens-fonds à vocation industrielle et logistique, annexée au titre de document 5. Le nombre de terrains à vocation industrielle et logistique requis d'ici 2046 repose sur les prévisions d'emploi adoptées par le Conseil le 11 décembre 2019. Il est prévu que d'ici 2046, Ottawa comptera 827 000 emplois, une croissance de 189 400 emplois, soit 30 pour cent d'augmentation par rapport à 2018. En s'appuyant sur les catégories d'utilisation de terrains décrites dans le document 5, on prévoit une croissance de 16 000 emplois dans le secteur industriel de 2018 à 2046. De ce nombre, on estime que 12 200 emplois

se retrouveront dans des édifices nouvellement aménagés sur des terrains vacants désignés STITME. De plus, un petit nombre d'emplois non reliés au secteur industriel, comme en restauration et en service et réparation automobile, occuperont également des terrains portant cette désignation. Au total, on estime que quelque 13 600 emplois occuperont des terrains vacants désignés STITME.

Pour établir le nombre de terrains vacants requis pour ces emplois, on applique diverses densités d'emplois par hectare en s'inspirant des mesures et des observations des densités types actuelles et planifiées dans Ottawa. Les densités plus élevées qui comptent plus d'emplois par hectare exigeront moins de terrains que les densités plus faibles.

Nous avons examiné les tendances et les moteurs de changement dans le secteur industriel et logistique pour éclairer certains des principes fondamentaux sous-jacents et estimer le nombre de terrains vacants requis pour recevoir ces 12 200 emplois à vocation industrielle. Le document de planification basé sur des scénarios, intitulé [L'Ottawa de demain : après 2036](#), et le document d'information sur le transport des marchandises (2019), préparé pour la Direction de la planification des transports, nous ont donné une idée des possibles moteurs de changement en matière de développement économique et d'espaces à vocation industrielle, incluant ceux qui suivent :

- Centres de distribution
- Livraison sur le dernier kilomètre
- Nouvelles technologies et segmentation de la livraison
- Émergence des véhicules connectés et autonomes
- Conception routière durable et concurrence pour l'espace routier
- Préfabrication et assemblage

La tendance la plus marquante à ce jour, qui a une incidence sur le secteur à vocation industrielle et logistique, est l'essor de la robotique dans les entrepôts; celle-ci permet, sous la forme de centres de distribution, d'automatiser le stockage, la récupération, le tri et l'emballage. Parallèlement aux changements entraînés par les applications mobiles

et le commerce dans le secteur des communications, ces nouvelles technologies ont perturbé les chaînes d'approvisionnement de produits commerciaux et le transport terrestre.

En fonction de ces tendances, nous avons mis à jour nos prévisions sur la densité des emplois dans le secteur industriel en postulant qu'une plus grande partie des emplois dans le secteur industriel se retrouveront dans les centres de distribution et les activités logistiques connexes et que les densités d'emplois supposées seront réduites. Cela étant, une fourchette de 363 à 507 hectares nets de terrains vacants portera la désignation STITME. Le tableau 3 **Error! Reference source not found.** présente un sommaire des prévisions d'emplois de 2018 à 2046 reliés au secteur industriel et du besoin de terrains vacants désignés STITME.

**Tableau 3 Sommaire des prévisions d'emplois reliés au secteur industriel et des terrains vacants désignés STITME requis**

<b>Croissance de l'emploi, 2018 à 2046</b>	<b>Emploi</b>
Ensemble de la ville	189 400
Non industriel	173 400
Industriel	16 000
-----	-----
Industriel, terrains vacants désignés STITME	12 200
Non industriel, terrains vacants désignés STITME	1 400
Total d'emplois, terrains vacants désignés STITME	13 600
-----	-----
Nouveaux terrains désignés STITME requis, forte densité	363 ha nets
Nouveaux terrains désignés STITME requis, faible densité	505 ha nets

L'offre estimée de terrains à vocation industrielle désignés STITME le 1<sup>er</sup> juillet 2018, date marquant le début de la période de projection des emplois, est d'approximativement 382 hectares nets. L'actuelle offre de 382 hectares nets se situe dans la fourchette de 363 à 507 hectares nets requis pour répondre à la croissance industrielle prévue d'ici 2046, mais seulement si on atteint de plus grandes densités d'emplois sur les terrains à vocation industrielle. Toutefois, il est probable que les densités seront plus faibles étant donné que l'on propose de limiter les bureaux à forte densité dans ces zones et que l'on s'attend à y trouver un plus grand nombre d'utilisations à faible densité consacrées à la distribution et à la logistique. Une offre de terrains plus près de la fourchette supérieure estimée de terrains à vocation industrielle et logistique réduira le risque de ne pas pouvoir répondre à la demande de terrains et permettra de fournir plus d'options pour les futures utilisations à vocation industrielle.

Le transport terrestre empruntant les autoroutes 417 et 416 et dans une moindre mesure l'autoroute 7 demeure le moyen principal de transporter les biens commerciaux à destination et en provenance d'Ottawa. Ces autoroutes relient Ottawa aux principaux points d'entrée des produits commerciaux et des marchandises provenant de la grande région de Toronto à l'ouest, de Montréal, Cornwall et des Maritimes à l'est, et franchissant les frontières séparant les États-Unis du Québec et de l'Ontario. De plus, une quantité limitée de fret aérien nous arrive par l'Aéroport international d'Ottawa. Les terrains vacants le long des échangeurs sont des sites tout indiqués pour accéder à tous ces points d'entrée. Par contre, les grappes de grands édifices à vocation industrielle et logistique ont besoin des services municipaux d'eau et d'eaux usées et de tirer parti d'aménagements et de commodités fournis en zone urbaine. De plus, les utilisations des terrains vacants ne doivent pas être contraintes par des considérations environnementales et les terrains ne doivent pas être désignés à vocation agricole. Le 27 mai 2020, le Conseil municipal a adopté une motion excluant toute possibilité de considérer l'inclusion de terrains en zone agricole dans les limites du secteur urbain ou d'un village. Le besoin de nouveaux terrains à vocation industrielle exigera l'expansion de la zone d'urbanisation, mais les terres agricoles ne pourront pas être considérées.

Ayant pris en compte le besoin d'être à proximité des échangeurs et des limites du secteur urbain et la capacité des services publics, l'annexe D présente les nouvelles désignations STITME recommandées, nouvelles par rapport à celles de la version du 20 novembre 2020 du nouveau PO. Ces nouveaux terrains désignés STITME feront

passer la superficie totale de la zone désignée STITME à 522 hectares nets. L'ajout de ces terrains répondra aux besoins de terrains vacants à vocation industrielle d'ici 2046.

Le secteur de l'échangeur de l'autoroute 417 et du chemin Carp du côté sud compte suffisamment de terrains vacants adjacents qui ne sont pas à vocation agricole, qui ont un potentiel d'aménagement raisonnable et où le prolongement des services municipaux est réaliste pour répondre au besoin. Il s'agit de l'emplacement de l'actuel parc rural industriel A.G. Reed, au sud-ouest de l'échangeur. De plus, il y a des terrains vacants aménageables au sud-est de l'échangeur. Dans le cadre de toute demande d'aménagement de ces terrains en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, les propriétaires devront réaliser une étude d'impact sur l'environnement pour déterminer l'étendue des terrains aménageables à cet endroit. Le secteur rural au sud de l'autoroute 417 et à l'est et à l'ouest du chemin Carp pourrait fournir environ 100 hectares nets de terrains à vocation industrielle et logistique. La désignation STITME devrait s'appliquer à l'ensemble de cette superficie dans le nouveau PO afin d'offrir des possibilités aux utilisateurs qui ont besoin de sites plus grands.

L'actuel Plan officiel et le Plan directeur des transports prévoient l'aménagement d'un échangeur à l'intersection de l'autoroute 416 et du chemin Barnsdale. Au nord-est du futur échangeur le long du chemin Borrisokane, il y a des parcelles de terrains vacants à utilisation rurale industrielle et des zones d'agrégats minéraux épuisées. Ce couloir est également adjacent à des terrains de catégorie 1 situés à l'est, dont l'ajout aux limites du secteur urbain est recommandé. Le couloir est situé près du futur échangeur et peut être intégré au futur quartier adjacent pour le raccordement aux services publics et les liaisons aux services de transport. Il y a quelque 40 hectares nets de terrains aménageables à des fins industrielles et logistiques dans ce couloir, par contre cette superficie pourrait être moindre si d'autres terrains sont requis pour la construction du nouvel échangeur. Le tableau 4 présente l'offre actuelle, proposée et totale de terrains vacants à vocation industrielle à l'intérieur de la zone urbaine pour le nouveau Plan officiel.

**Tableau 4 : Offre actuelle et proposée de terrains vacants désignés STITME**

<b>Offre de terrains vacants à vocation industrielle</b>	<b>Ha net</b>
Terrains actuels désignés STITME	382
Nouveaux terrains désignés STITME, autoroute 417 et ch. Carp	100
Nouveaux terrains désignés STITME, autoroute 416 et ch. Barnsdale	40
<b>Total - terrains désignés STITME</b>	<b>522</b>

La recommandation 8 demande au Conseil d'approuver dans le cadre de la désignation STITME proposée l'ajout d'environ 140 hectares nets de nouveaux terrains à vocation industrielle dans les limites du secteur urbain (annexe D) dans le nouveau Plan officiel. Cette superficie se situe dans la fourchette estimée de 69 à 369 hectares nets de terrains vacants à vocation industrielle requis selon le rapport sur la Stratégie de gestion de la croissance adopté par le Conseil le 27 mai 2020. Même si l'offre totale de 522 hectares nets dépasse quelque peu le haut de la fourchette de la demande estimée (507 hectares nets), l'ajout de ces 140 hectares nets de terrains à vocation industrielle est compatible aux visées de la DPP. Ajouter moins de terrains pour ne pas excéder la demande supérieure aurait pour effet de créer des parcelles rurales résiduelles qui seront entourées par le secteur urbain et ne pourront pas être intégrées au futur plan secondaire du quartier. Sans compter que le besoin estimé d'hectares nets de nouveaux terrains à vocation industrielle est approximatif et fondé sur des données actuelles. Il pourrait être moindre dépendamment des études d'impact environnemental ou des évaluations environnementales requises pour déterminer l'étendue des terrains aménageables.

En plus des nouvelles désignations STITME, la recommandation 9 demande au Conseil d'approuver d'autres parcelles de terrains désignés SIRTME formant des grappes de 20 hectares nets et répondant plus étroitement aux critères de la désignation « secteur de l'industrie rurale, du transport de marchandises et d'entreposage » et aux cinq

grands changements. Ces terrains sont présentés dans l'annexe E et sont situés au sud-ouest de l'échangeur de l'autoroute 417 et du chemin Boundary. Présentement, l'offre de terrains vacants à vocation industrielle en bordure de l'autoroute 417 à l'est de la rivière Rideau est faible, cette section étant la plus accessible comme point d'entrée à l'est pour les produits commerciaux et le fret. La Ceinture de verdure de la Commission de la capitale nationale, les caractéristiques environnementales et les zones inondables sont autant de contraintes à l'ajout de nouveaux terrains vacants le long de cette section de l'autoroute 417. Les nouvelles parcelles désignées SIRTME à la hauteur de cet échangeur ajouteront environ 20 hectares nets à l'offre de terrains le long de ce tronçon de l'autoroute 417.

L'accès à l'eau potable de ces nouveaux aménagements à vocation industrielle dans ce secteur rural dépendra de la capacité résiduelle du réseau de distribution de l'eau à faible débit de Carlsbad Springs. L'aménagement de ces terrains exigera une modification du Règlement de zonage et l'évaluation de la capacité résiduelle de l'ensemble du réseau en tenant compte des ententes de service existantes. Cependant, les parcs industriels situés dans le secteur rural ont pour objet surtout de répondre à des besoins d'entreposage extérieur plutôt qu'aux besoins d'imposantes structures. Il est donc concevable que pour les utilisations à vocation d'entreposage extérieur ou le transfert de conteneurs, on n'ait pas besoin de services d'eau sur place.

La recommandation 10 demande de convertir les terrains désignés « zone industrielle 1 » dans le Plan secondaire de Richmond en terrains à vocation non industrielle et d'inclure une politique propre au secteur situé au sud-est de la rue McBean et du chemin de fer dans l'optique d'exiger la préparation d'un plan secondaire pour répondre aux exigences de la section 12 du nouveau Plan officiel qui modifie le Plan secondaire de Richmond avant toute approbation d'un plan de lotissement ou d'implantation dans ce secteur.

Le village de Richmond compte environ 23 hectares nets de terrains vacants à vocation industrielle dont approximativement 21 sont situés dans la « zone industrielle 1 » en vertu du Plan secondaire de Richmond. Nonobstant ce qui est illustré dans l'annexe A - utilisation des terrains, le Plan secondaire est souple quant à l'emplacement de cette zone industrielle, y compris son déplacement dans un site adjacent au chemin Eagleson plutôt qu'à la limite sud du village. Une demande a été faite afin de convertir

des terrains appartenant à la zone industrielle 1 dans le Plan secondaire en des terrains désignés non industriels. Une évaluation du secteur d'emploi a été déposée en appui à cette demande. On y conclut que l'offre de terrains à vocation industrielle dans le secteur rural d'Ottawa est abondante et que les terrains à vocation industrielle, dont il est question en particulier ici, sont désavantagés n'étant pas à proximité d'un échangeur important ou de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa. La nouvelle désignation de STITME se prête mieux aux terrains autour du futur échangeur de l'autoroute 416 et du chemin Barnsdale le long du couloir de l'autoroute 416 pour des utilisations à vocation industrielle que le village de Richmond.

Les services d'eau et d'eaux usées pour desservir ces terrains proviendraient d'un puits collectif et d'une installation centrale de collecte et de traitement des eaux usées. Pour l'approvisionnement en eau, on ne sait pas pour le moment si le raccordement à un puits collectif relevant de la Ville conviendrait pour le nouveau quartier proposé. S'il ne convenait pas, les propriétaires fonciers dont les terrains sont situés au sud-est de Richmond devraient construire leur propre réseau collectif de puits d'eau souterraine, de stockage et d'approvisionnement (dont la conception devra être approuvée par la Ville), lequel après une mise en service réussie serait transféré à la Ville, qui en serait le propriétaire et en assurerait le fonctionnement.

La conversion des terrains d'une vocation industrielle à une vocation résidentielle pourrait entraîner l'augmentation des débits d'eaux usées, mais elle n'aura pas d'incidence sur le fonctionnement hydraulique de l'ensemble du réseau. Afin de fournir une sortie d'eaux usées par gravité aux terrains à aménager dans le secteur sud-est, les propriétaires fonciers devront construire un nouvel égout collecteur (le long de la rue Cockburn ou King) entre la station de pompage d'eaux usées de Richmond et la rue Ottawa. Une redevance d'aménagement propre au secteur pourrait être perçue pour couvrir une partie des coûts de l'égout collecteur.

Pour procéder aux aménagements dans le village qui ont été approuvés en principe à ce jour, deux projets de modernisation des installations de gestion des eaux usées sont nécessaires. Le jumelage de la conduite de refoulement sur 5,9 km devrait faire l'objet d'un appel d'offres en 2021 et l'appel d'offres pour la modernisation de la station de pompage de Richmond se fera en 2022. Afin d'acheminer les débits d'eaux usées provenant des aménagements dans le secteur sud-est et d'autres terrains à vocation

résidentielle qui seront aménagés dans le futur dans le village, les 6,4 km restants de la conduite de refoulement, qui déverse dans la sortie par gravité à Kanata, devront être jumelés, les propriétaires fonciers assumant les coûts initiaux du projet. La proportion des coûts entre l'aménagement à vocation résidentielle et non résidentielle changerait également. Pour ce faire, il faudrait modifier les redevances d'aménagement propres au secteur et les rajuster pour tenir compte de la part existante des coûts de l'infrastructure.

Étant donné la superficie de cette partie du village en grande partie non aménagée, la directive visant à favoriser des quartiers où tout est à quinze minutes de marche et l'exigence d'analyser les options de viabilisation dans l'optique de desservir potentiellement d'autres parties du village, il faudra préparer un plan secondaire afin d'examiner tous les aspects de la planification, d'une manière semblable à la façon dont le nouveau Plan officiel entend planifier de futurs quartiers.

### **Sommaire des recommandations**

Dans la **recommandation 1**, le Conseil demande au personnel de prévoir les cartes, les politiques, les buts et les objectifs établissant une ceinture dorée dans le nouveau Plan officiel, comme le décrit la section « analyse » du présent rapport.

Dans la **recommandation 2**, le Conseil demande au personnel de préparer un règlement municipal modifiant le Règlement sur les modifications d'emplacements et le Règlement sur la protection des arbres afin de protéger les arbres et les éléments naturels des terrains évalués dans les documents 2 et 3 jusqu'à ce que le nouveau Plan officiel soit approuvé par le ministère des Affaires municipales et du Logement. De cette manière, le Conseil témoigne de son intention d'évaluer ces terrains aux fins de les ajouter possiblement aux limites du secteur urbain et, cela étant, applique les règles de protection urbaines plutôt que rurales aux arbres et aux caractéristiques naturelles de ces terrains. Cette mesure est nécessaire afin de réaliser les études et les analyses pertinentes requises pour confirmer l'étendue des secteurs aménageables et déterminer les caractéristiques naturelles à protéger.

La **recommandation 3** demande au Conseil d'approuver l'ajout des terrains de catégorie 1 présentés à l'annexe B, lesquels correspondent le mieux aux critères d'évaluation et aux cinq grands changements, à titre de zones candidates pour

l'inclusion dans les limites du secteur urbain du nouveau Plan officiel, et de demander au personnel d'inclure cette annexe dans la version provisoire du PO aux fins de diffusion des renseignements techniques.

La **recommandation 4** porte sur l'inclusion d'un ensemble de conditions techniques et financières (politiques de contrôle) dans le nouveau Plan officiel (comme le décrit l'annexe C) avant que des terrains de catégorie 1 soient considérés aux fins d'étendre les limites urbaines.

En vertu de la **recommandation 5**, le Conseil s'engage dans le nouveau PO à examiner d'ici la fin de 2026 les projections, l'offre de terrains et les objectifs de densification, et ce, même si en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, légalement la Ville peut procéder à un tel examen dix ans après l'adoption d'un nouveau PO. Le Conseil est aussi appelé à déterminer, parmi trois options, des terrains à évaluer de façon plus complète d'ici 2026. Il s'agit de l'option de répartition (voir annexe B) et des options de nouvelles collectivités (voir annexe C).

La **recommandation 6** demande au personnel de surveiller les zones de croissance et le nombre d'habitations créées par la densification et de remettre un rapport au Conseil au plus tard à la fin de 2026 indiquant si la Ville répond à l'exigence de la Déclaration de principes provinciale concernant l'offre de terrains pour les quinze prochaines années.

La **recommandation 7** consiste à recevoir et à adopter la Stratégie des biens-fonds à vocation industrielle et logistique, annexée au titre de document 5.

La **recommandation 8** demande au Conseil d'approuver l'ajout d'environ 140 hectares nets de nouveaux terrains à vocation industrielle (désignés « secteur traditionnel de l'industrie, du transport des marchandises et de l'entreposage ») et de les inclure dans le nouveau PO (annexe D). Cette superficie se situe dans la fourchette estimée de 69 à 369 hectares nets de terrains vacants à vocation industrielle requis selon le rapport sur la Stratégie de gestion de la croissance adopté par le Conseil le 27 mai 2020. Même si l'offre totale de 522 hectares nets dépasse quelque peu le haut de la fourchette de la demande estimée (507 hectares nets), l'ajout des 140 hectares nets de terrains à vocation industrielle est compatible aux visées de la DPP.

La **recommandation 9** demande au Conseil d'approuver d'autres parcelles de terrains

désignés SIRTME formant des grappes de 20 hectares nets et répondant plus étroitement aux critères de la désignation « secteur de l'industrie rural, du transport de marchandises et de l'entreposage et aux cinq grands changements. Ces terrains sont présentés dans l'annexe E et sont situés au sud-ouest de l'échangeur de l'autoroute 417 et du chemin Boundary. Présentement, l'offre de terrains vacants à vocation industrielle en bordure de l'autoroute 417 à l'est de la rivière Rideau est faible, cette section étant la plus accessible comme point d'entrée à l'est pour les produits commerciaux et le fret. La Ceinture de verdure de la Commission de la capitale nationale, les caractéristiques environnementales et les zones inondables sont autant de contraintes à l'ajout de nouveaux terrains vacants le long de cette section de l'autoroute 417. Les nouvelles parcelles désignées SIRTME à la hauteur de cet échangeur ajouteront environ 20 hectares nets à l'offre de terrains le long de ce tronçon de l'autoroute 417.

La **recommandation 10** demande de convertir les terrains désignés zone industrielle 1 dans le Plan secondaire de Richmond en terrains à vocation non industrielle et d'inclure une politique propre au secteur situé au sud-est de la rue McBean et du chemin de fer dans l'optique d'exiger la préparation d'un plan secondaire pour répondre aux exigences de la section 12 du nouveau Plan officiel qui modifie le Plan secondaire de Richmond avant toute approbation d'un plan de lotissement ou d'implantation dans ce secteur.

La **recommandation 11** propose de conférer au Comité de l'agriculture et des affaires rurales et au Comité de l'urbanisme l'autorité de tenir des réunions publiques (réunions du comité mixte) exigées par la *Loi sur l'aménagement du territoire* aux fins de l'étude du PO détaillé, de recevoir un rapport et de formuler des recommandations pour le Conseil concernant tout projet de décision du ministre des Affaires municipales et du Logement ayant trait au PO détaillé.

### **Déclaration de principes provinciale**

Le personnel a déterminé que les recommandations relatives à la gestion de la croissance de la ville sont conformes aux dispositions de la Déclaration de principes provinciale de 2020.

**Prochaines étapes :**

Suivant les directives qui lui seront transmises par le Comité de l'urbanisme et le Comité de l'agriculture et des affaires rurales et celles du Conseil, le personnel fera circuler les propositions relatives aux zones d'expansion urbaine et aux options pour les terrains restants (options préférées et non préférées) dans le public et auprès des intervenants et du gouvernement.

En septembre 2021, le personnel présentera aux comités et au Conseil une option privilégiée recommandée pour l'expansion des limites du secteur urbain. Si nécessaire, le personnel rédigera également des politiques de contrôle pour diverses grappes d'expansion dans l'optique d'assurer que les dispositions de ces politiques de contrôle sont satisfaites avant le prochain examen du PO.

**RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES**

Tous les terrains considérés pour l'expansion urbaine se trouvent dans le secteur des transects ruraux, comme indiqué dans cette version provisoire du nouveau PO.

Conformément aux critères d'exclusion définis dans la Stratégie de gestion de la croissance résidentielle, les terrains à vocation agricole n'ont pas été évalués ni notés. De plus, les terrains situés à moins d'un kilomètre d'un village (sauf Notre-Dame-des-Champs et Manotick-Nord) n'ont pas été pris en considération. Les terrains candidats situés à moins de 200 mètres d'une zone de ressources en agrégats minéraux n'ont pas été notés non plus.

**CONSULTATION**

Les grappes de terrains recommandés pour l'expansion urbaine seront incluses dans la version provisoire du PO aux fins de diffusion des renseignements techniques.

Les résidents disposeront de nombreuses options pour fournir leurs commentaires, y compris le site Web ([Ottawa.ca/nouveaupo](http://Ottawa.ca/nouveaupo)) et la boîte courriel ([nouveaupo@ottawa.ca](mailto:nouveaupo@ottawa.ca)) du projet et un ensemble d'activités publiques où ils pourront échanger avec le personnel. Nous continuons de produire de nouveaux outils et des mécanismes pour étendre notre rayonnement un peu partout dans la ville. Toutes nos consultations se plieront aux exigences de la distanciation physique, conformément aux règlements

municipaux 2020-186 et 2020-251.

De plus, les propriétaires fonciers touchés par les propositions relatives à l'expansion urbaine (ajout de terrains, nouvelle désignation, etc.) recevront par la poste un avis les informant des changements proposés au Plan officiel.

## **RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES**

L'étude du présent rapport et des rapports connexes de l'enquête sur l'emploi effectuée par la Ville et de la mise à jour de l'inventaire des terrains vacants dans les parcs industriels et d'affaires est une étape importante menant à l'adoption du nouveau PO détaillé et fournissant des orientations claires au personnel.

Toutefois, comme le savent les membres du Conseil, la *Loi sur l'aménagement du territoire* prescrit de tenir une réunion publique avant l'adoption d'un plan officiel ou d'une modification au plan officiel (MPO). Un critère juridique a été adopté par les tribunaux au sujet de cette réunion publique, à l'effet que les membres du Conseil doivent pouvoir être persuadés par des présentations faites à la réunion publique. Cela étant, dans ce cas-ci, les pratiques habituelles du Conseil en ce qui concerne le réexamen d'un enjeu ne s'appliqueront pas lors de la tenue de la réunion publique ni lors de l'étude de son rapport par le Conseil.

Comme il est mentionné dans le présent rapport, un PO détaillé qui fait l'objet d'une approbation ministérielle ne peut pas être porté en appel devant le Tribunal d'appel de l'aménagement local. De plus, à moins que le Conseil n'accorde son consentement, personne ne peut demander une modification du nouveau PO avant deux ans à compter de la date à laquelle la première partie du nouveau PO entre en vigueur. Par conséquent, la possibilité d'en appeler du nouveau PO approuvé par le ministre est considérablement limitée.

Il reste la possibilité de demander la révision judiciaire d'une décision ministérielle approuvant un PO. Les Services juridiques de la Ville n'ont pas connaissance qu'une telle demande ait été adressée aux tribunaux depuis que les PO faisant l'objet d'une approbation ministérielle ne peuvent plus être portés en appel devant le Tribunal d'appel de l'aménagement local. Si une telle demande de révision judiciaire était déposée, on peut s'attendre à ce que la barre soit élevée pour que le demandeur ait gain de cause.

La Ville a reçu une signification de poursuite déposée auprès de la Cour supérieure par Richcraft Homes Ltd, 1470424 Ontario inc. (Cardel) et Generation4 inc. La poursuite a pour objet de casser les décisions du Conseil présentées dans le 3<sup>e</sup> rapport du comité mixte à savoir que :

- 1) Les terrains situés dans un secteur de ressources agricoles ne seront pas considérés aux fins d'expansion urbaine;
- 2) Les terrains situés à moins d'un kilomètre des limites d'un village ne seront pas considérés aux fins d'expansion urbaine.

Le dossier en appui à la demande n'a pas encore été déposé et aucune date d'audience n'a été fixée. Les Services juridiques sont d'avis qu'une telle demande est prématurée étant donné qu'aucune décision définitive n'a été prise par la Ville relativement au PO ni bien sûr par le ministre, de sorte que le tribunal ne saura pas ce que le PO déterminera. En substance, dans la mesure des orientations fournies jusqu'à maintenant par le Conseil, selon les Services juridiques, les décisions sont conformes à la Déclaration de principes provinciale.

Avec l'entrée en vigueur du nouveau PO, suivant la décision du ministre, l'actuel PO sera abrogé. Les Services juridiques sont d'avis que l'abrogation mettra fin à tout recours relatif à l'actuel PO et à toute modification de celui-ci.

### **RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES RISQUES**

La recommandation 3 demande au personnel de recenser une superficie de 1 011 hectares à vocation résidentielle (nouvelles habitations). Il s'agit de la superficie minimum requise pour se conformer à l'exigence d'offre minimale de terrains sur quinze ans jusqu'en 2031, comme le prescrit la Déclaration de principes provinciale. Le personnel continuera de surveiller l'offre de logements et soumettra un rapport d'ici 2026 sur l'option privilégiée pour obtenir les 270 hectares additionnels requis afin de répondre à l'exigence d'offre de logements jusqu'en 2046.

### **RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES BIENS**

Les recommandations du présent rapport sont conformes aux objectifs du [Programme de gestion intégrée des biens](#) de la Ville. La mise en œuvre du Programme de gestion

intégrée des biens permet à la Ville de gérer efficacement les infrastructures existantes et nouvelles afin de maximiser les bénéfices, diminuer les risques et fournir aux utilisateurs dans la collectivité des niveaux de services sécuritaires et fiables. La gestion intégrée des biens se fait dans une optique de durabilité sociale, culturelle, environnementale et économique.

L'approche intégrée utilisée pour évaluer et noter les terrains et leurs services visés pour l'expansion des limites urbaines s'est appuyée sur des aspects techniques et opérationnels et des considérations liées à la planification, aux finances et à l'entretien afin d'assurer la gestion efficace des infrastructures existantes et nouvelles requises pour l'expansion proposée des limites urbaines.

## **RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES**

Recommandation 5 : Des études techniques et des examens par des pairs seront nécessaires pour effectuer les tâches afférentes à cette recommandation. Les coûts pour la Ville ne sont pas connus et dépendront de l'option que le Conseil approuvera ainsi que des redevances des promoteurs. Advenant que les coûts pour la Ville ne puissent pas être couverts à même les ressources existantes, une demande de budget sera formulée dans le cadre du processus budgétaire.

Aucune des autres recommandations n'a de répercussions financières directes.

## **RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ**

Le présent rapport ne soulève pas de répercussions potentielles en matière d'accessibilité.

## **RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES**

La Stratégie de gestion de la croissance a défini un certain nombre d'orientations politiques et de critères d'évaluation afin d'éviter ou de réduire dans la mesure du possible les répercussions environnementales potentielles attribuables à la croissance. C'est en ce sens que l'accent est mis sur la densification et sur une expansion progressive visant à optimiser les services de transport en commun existants et les infrastructures en place. De plus, la stratégie définissait clairement des orientations pour la prise en compte d'éléments du patrimoine naturel et de risques naturels dans

l'évaluation des zones candidates aux fins de l'expansion des limites urbaines. L'aménagement futur des terrains approuvés pour l'expansion des limites urbaines sera également assujéti aux politiques du nouveau PO, y compris les politiques environnementales visant à éviter ou à réduire un impact négatif..

Le personnel a pris en compte la cartographie des éléments du patrimoine naturel et des terrains écologiquement vulnérables illustrés dans les annexes A, B et L du PO, ainsi que dans l'annexe 16 (aires principales et liens). Les changements proposés présentés dans le nouveau PO ont également été pris en compte pour l'analyse. Suivant l'approbation de la Stratégie de gestion de la croissance, les terrains portant la désignation « secteur écologique naturel » ou décrits comme des terres humides réglementées (y compris les terres humides d'importance) ou des plaines inondables ont été considérés comme des terres non aménageables et ils ont été exclus. De la même manière, les vallées ont été exclues. Lorsque des parcelles candidates présentaient ces caractéristiques, ces parties n'étaient pas incluses dans le calcul de l'aire aménageable.

Les liens naturels ont été pris en compte au cours du recensement et de la notation des zones candidates, mais ils n'ont pas été exclus de l'aire aménageable. En vertu des critères de notation approuvés, deux points étaient soustraits pour les parcelles dont moins de 25 pour cent de la superficie étaient touchés par un lien naturel, ou quatre points pour les parcelles, dont plus de 25 pour cent étaient touchés.

Le personnel a augmenté les marges de reculeme nt des terres humides réglementées, des vallées et des cours d'eau permanents. Ces marges de reculeme nt n'ont pas été comptées dans l'aire aménageable. Les marges de reculeme nt définitives devront être confirmées par des études sur le terrain dans le cadre du processus de planification pour les terrains approuvés. Le personnel s'est appuyé sur son jugement professionnel pour estimer quels cours d'eau étaient susceptibles d'être modifiés suivant l'autorisation de l'Office de protection de la nature et de la Ville et pour déterminer ceux qui seraient conservés et protégés par des marges de reculeme nt suffisantes. Les marges de reculeme nt générales utilisées aux fins de cette analyse sont les suivantes :

- 30 m pour les terres humides d'importance.
- 15 m pour les autres terres humides réglementées.

- 15 m à partir du sommet approximatif de la pente pour les cours d'eau dans une vallée définie.
- À 30 m d'autres cours d'eau permanents.

Les politiques approuvées relatives aux terrains boisés d'importance ont été appliquées lorsque l'on estimait que 15 pour cent au maximum d'un terrain boisé situé dans une zone autrement aménageable seraient conservés. Dans le cas où les terrains boisés d'importance chevauchent d'autres éléments du patrimoine naturel ou secteurs faisant l'objet de restrictions d'aménagement, ce calcul du 15 pour cent ne s'est appliqué qu'à la partie du terrain boisé ne faisant pas l'objet de restrictions. L'emplacement précis des terrains boisés et l'étendue à conserver seront déterminés dans le cadre du processus de planification pour les terrains approuvés.

L'abattage d'arbres et de boisés faisant l'objet de restrictions dans les zones candidates pourrait survenir durant la période entre la publication du présent rapport et l'achèvement du processus de planification. Le Règlement sur les modifications d'emplacements accorde une certaine protection aux aires naturelles à l'intérieur de deux kilomètres environ des limites du secteur urbain, mais il ne protège pas des arbres individuels, des haies ou de petits terrains boisés en périphérie urbaine. Par conséquent, le personnel recommande de modifier immédiatement le Règlement sur la protection des arbres afin que les mesures de protection des arbres appartenant à des particuliers s'appliquent également à tous les terrains candidats évalués dans les annexes A, B et C. Cet élargissement du règlement sera temporaire dans le cas des zones candidates dont l'inclusion dans les limites du secteur urbain n'est pas approuvée ultimement. Le règlement sera modifié à nouveau après l'approbation ministérielle du PO afin de refléter la décision définitive relative aux limites du secteur urbain. Cette façon de procéder s'inscrit dans l'approche adoptée en 2011 lorsque le Règlement sur la conservation des arbres urbains a été élargi pour s'appliquer aux zones d'expansion. L'élargissement du Règlement sur la protection des arbres fera en sorte que ces arbres et ces boisés, qui pourraient être ajoutés à la forêt urbaine d'Ottawa, seront conservés jusqu'à ce qu'ils soient dûment considérés dans le cadre du processus de planification.

Par ailleurs, le personnel note que les trois nouvelles collectivités potentielles à l'étude (terrains de catégorie 3 - annexe C) sont situées en bordure ou tout juste au-delà des

limites actuelles de l'aire naturelle protégée en vertu de l'annexe B du Règlement sur les modifications d'emplacements. Par conséquent, le personnel recommande de modifier immédiatement l'annexe B pour y inclure les trois nouvelles collectivités potentielles de manière à protéger les aires naturelles désignées dans ces grappes de terrains et d'éviter leur défrichage préventif. Il sera possible, à la discrétion du Conseil, de modifier à nouveau le Règlement sur les modifications d'emplacements après l'approbation par le ministère du nouveau PO.

## **RÉPERCUSSIONS ATTRIBUABLES AU CHANGEMENT CLIMATIQUE**

Le Plan directeur en matière de changement climatique (PDCC) établit la ligne de conduite de la Ville pour réduire ses émissions de GES et s'adapter au changement climatique. « Évolution énergétique » est un plan d'action qui inclut un modèle global en matière d'énergie, d'émissions de GES et de finances. Ce modèle illustre comment une brochette de 44 politiques et mesures, portant notamment sur l'utilisation du sol et la densification, permettra à la Ville d'atteindre la cible de cent pour cent de réduction de ses émissions de GES d'ici 2050. L'application d'une optique climatique à l'élaboration du nouveau PO et de ses documents connexes est une des mesures prioritaires du PDCC.

Les critères d'expansion des limites du secteur urbain approuvés en mai 2020 par le Conseil sont fondés sur les directives contenues dans l'actuel PO de la Ville, sur les orientations stratégiques du nouveau PO, sur la Déclaration de principes provinciale et sur le Plan directeur en matière de changement climatique. Ces critères font en sorte que les décisions en matière d'expansion urbaine s'appuient sur l'utilisation optimale et la plus rentable possible des infrastructures existantes, qu'elles débouchent sur des collectivités compactes afin de réduire l'étalement urbain et qu'elles mènent à la création de quartiers où tout se trouve à quinze minutes de marche, et tout cela en priorisant l'aménagement de nouvelles habitations à proximité de zones commerciales et de lieux d'emploi existants, et plus important près de l'actuel ou du futur réseau de transport en commun rapide. La priorité est accordée aux terrains qui possèdent aujourd'hui ces caractéristiques et leur inclusion aux fins de l'expansion des limites de la ville est recommandée. Pour répondre à d'autres besoins fonciers, les terrains qui ne possèdent pas actuellement ces caractéristiques, mais qui ont le plus grand potentiel de les posséder dans le futur devraient servir à cette fin.

Comme il est mentionné dans le rapport de mai 2020, le succès de tout scénario de croissance reposera en grande partie sur les autres mesures décrites dans le modèle d'Évolution énergétique, comme l'électrification des véhicules, notamment dans le contexte d'un budget carbone. Dans tous les cas, la Ville devra continuer d'améliorer et de raffiner son réseau de transport en commun afin de répondre aux besoins d'une population qui augmentera de plus de 40 pour cent dans les 25 prochaines années. L'actuel modèle de changement climatique repose sur la stratégie de gestion de la croissance du Plan officiel existant et il sera mis à jour lorsque le Conseil approuvera les terrains aux fins de l'expansion urbaine.

### **PRIORITÉS DU MANDAT DU CONSEIL**

Cette initiative s'inscrit dans le cadre des priorités suivantes du mandat du Conseil :

- Croissance économique et diversification
- Transports intégrés; quartiers prospères
- Intendance environnementale
- Infrastructure durable

### **DOCUMENTS À L'APPUI**

Document 1 Méthodologie détaillée

Document 2 Tableaux sommaires - passage niveau 1 et 2 (terrains de catégorie 1)

Document 3 Tableaux sommaires - nouvelles collectivités potentielles

Document 4 Demandes pour l'expansion des limites urbaines

Document 5 Stratégie des biens-fonds à vocation industrielle et logistique

Document 6 Annexes A à E

- Annexe A            Terrains de catégorie 1
- Annexe B            Terrains de catégorie 2
- Annexe C            Terrains de catégorie 3

- Annexe D Nouveaux secteurs traditionnels de l'industrie, du transport des marchandises et de l'entreposage (STITME)
- Annexe E Nouveaux secteurs de l'industrie rurale, de transport des marchandises et de l'entreposage (SIRTME)

Document 7 Annexe F

- Facteurs préliminaires pour une étude plus approfondie de terrains potentiels aux fins de l'expansion des limites du secteur urbain

**MESURES À PRENDRE**

Le 20 novembre 2020, la version provisoire du nouveau PO a été rendue publique et les renseignements techniques ont été transmis aux organismes. Le personnel affichera la décision du Conseil relative aux terrains désignés pour l'expansion des limites du secteur urbain dans le nouveau site Web du PO ([Ottawa.ca/nouveaupo](http://Ottawa.ca/nouveaupo)). La Direction de la planification des opérations informera également les organismes de la diffusion le 20 novembre 2020 des renseignements techniques entourant la décision du Conseil. Le personnel mettra à jour les annexes pertinentes du nouveau Plan officiel pour indiquer les nouvelles grappes de terrains utilisés aux fins de l'expansion et rédigera une partie du PO définitif, dont la présentation au comité mixte est prévue en juin 2021.