

Le nouveau Plan officiel : FAQ

Les quartiers du quart d'heure

L'absence de retraits et d'arbres obligatoires dans la version provisoire du nouveau Plan officiel contredit les exigences en matière de couvert forestier. Quelles mesures seront prises pour remédier à cette divergence?

Le nouveau Plan officiel contient des politiques qui traitent de la nécessité de fournir un aménagement paysager végétalisé et de l'espace pour les arbres. Les arbres sont certainement un élément très important en termes de design urbain, et pour des raisons environnementales.

L'étude sur les quartiers du quart d'heure s'est-elle appuyée sur le plan de gestion de la forêt urbaine ou a-t-elle attribué une valeur à la préservation de la forêt urbaine en tant qu'atout essentiel pour l'agrément des quartiers?

Cette question ne s'inscrit pas dans la portée du nouveau Plan officiel, mais en ce qui concerne les arbres, nous avons examiné les données sur le couvert forestier le long de nos rues pour avoir une meilleure idée de la qualité de l'expérience piétonnière dans ces rues.

Comment le temps ou la distance de marche vers les diverses installations est-il calculé?

Un réseau piétonnier a été construit en déterminant la distance parcourue en 15 minutes au rythme de marche moyen de l'humain. Des secteurs de services représentant cette marche de 15 minutes ont été appliqués autour de chaque parcelle résidentielle où le nombre de services et de commodités a été compté et noté.

Nos secteurs ruraux sont dispersés, ce qui rend les quartiers du quart d'heure moins réalisables.

Comment remédiez-vous à la situation?

Les villages sont des points de convergence dans nos secteurs ruraux où la plupart des gens se rendent en voiture, et ils étaient au centre du volet rural de l'étude. L'avenir de nos villages exige que l'on

comprenez quels sont les services et commodités existants et manquants, et ce que nous pouvons faire en tant que municipalité pour encourager la diversification des services et des commodités dans nos villages. Compte tenu des limites géographiques, nous devons réellement nous concentrer sur ces centres de villages.

Pourquoi la Ville présume-t-elle que tous les résidents veulent vivre dans un quartier du quart d'heure?

La Ville ne fait pas cette supposition. L'objectif est d'offrir ces possibilités afin que ceux qui souhaitent s'installer dans un quartier du quart d'heure puissent le faire.

L'évolution des habitudes de magasinage a-t-elle été prise en compte?

Le magasinage et le commerce de détail sont en constante évolution. Ce qui rend les quartiers et les villes résilients, c'est que l'on peut toujours compter sur une masse critique pour répondre aux besoins et offrir les fournitures dont les gens ont besoin à proximité d'une zone donnée. Historiquement, la rue principale a été menacée par le centre commercial linéaire, puis ce dernier a été menacé par le centre commercial, qui a ensuite été menacé par les magasins à grande surface, qui sont maintenant menacés par le magasinage en ligne. Cependant, nous voyons beaucoup de sites être réaménagés pour devenir polyvalents et ressembler davantage à des rues principales. L'objectif est de recréer les conditions de la masse critique qui a été perdue. La grande leçon pour les villes est que nous ne pouvons pas mettre tous nos œufs dans le même panier. Nous ne pouvons pas dépendre de tendances qui sont transitoires, et nous devons revenir aux ingrédients qui rendent une ville résiliente et complète, à savoir une masse critique polyvalente et un accès aux services à pied.

La rentabilité des plans d'affaires a-t-elle été étudiée?

Le nouveau Plan officiel n'a pas le mandat d'examiner les finances ou les plans d'affaires des parties privées. Nous avons une grande expérience constructive en matière d'octroi de permissions dans certains secteurs où ces permissions ont été mises en œuvre. Nous avons de nombreux exemples à l'échelle de la Ville où un nouveau zonage a été mis en place pour créer des permissions, puis un aménagement se produit.

Y a-t-il un nombre important de commerçants qui font la file pour ouvrir des dépanneurs ou d'autres façades commerciales au rez-de-chaussée dans des quartiers résidentiels, comme AltaVista? Y a-t-il beaucoup de gens qui attendent cela?

Nous ferons observer qu'un quartier ne compte pas seulement la composante résidentielle, mais aussi les rues où il y a des façades commerciales au rez-de-chaussée. Si les dépanneurs du passé augmenteraient certainement l'accessibilité dans un quartier résidentiel, leur absence rendra les services commerciaux établis d'autant plus importants, y compris l'expérience piétonnière pour se rendre à ces services et en revenir.

La Ville a-t-elle envisagé de développer davantage les magasins à grande surface en construisant des immeubles à logements?

C'est quelque chose qui est déjà inclus dans certains plans secondaires pour les régions suburbaines. Il y a une différence de marché dans le temps, donc même si nous avons des blocs réservés pour ces appartements dans ces régions, s'il n'y a pas de marché, les acheteurs ne viendront pas. Cependant, en mettant de côté les blocs, lorsque cette communauté sera prête et que les résidents d'appartements voudront y vivre, les conditions seront réunies pour que ces appartements soient construits.

Si vous n'êtes pas identifié comme un quartier du quart d'heure, comment le PO peut-il prévoir que la majorité de la croissance doit se faire dans les quartiers du quart d'heure?

Le PO ne prévoit pas que la majorité de la croissance doit se faire dans des quartiers du quart d'heure, mais si nous voulons atteindre nos objectifs où la majorité de la croissance se fait par la densification, pour fournir plus d'options de logement aux fins de croissance dans nos zones bâties, et réduire nos émissions de GES, alors nos quartiers résidentiels doivent jouer un plus grand rôle. Le PO ne prévoit pas de croissance dans ces zones; il vise plutôt la croissance et les quartiers du quart d'heure sont un élément à prendre en considération pour déterminer où cette croissance peut se produire. Les quartiers qui obtiennent un résultat plus faible pour l'accès aux commodités ne verront probablement pas autant de demandes que ceux qui obtiennent un résultat plus élevé.

Comment la Ville pourrait-elle contribuer à traiter les épiceries différemment de l'utilisation commerciale très générale?

La Ville ne travaille pas directement avec les entreprises elles-mêmes ou les courtiers qui les financent. Notre rôle est de préparer le terrain et de créer un environnement propice à la création de ces entreprises.

Comment la réglementation de zonage va-t-elle entraver le petit commerce de détail; comment va-t-on y remédier?

La meilleure façon de répondre à cette question est de procéder à l'examen du *Règlement de zonage*, lequel aura lieu après l'adoption du nouveau Plan officiel. Il comprendra un plan de mobilisation du public distinct et complet.

Que fait-on pour encourager les constructeurs à créer des quartiers du quart d'heure?

Le nouveau Plan officiel est la première étape d'un long processus. La Ville poursuivra la conversation à l'interne par la mise en œuvre de plans directeurs pour les infrastructures et les installations, ainsi qu'avec les promoteurs et les auteurs de demandes à l'avenir.

En raison de la COVID-19, quelles commodités et quels services pensez-vous que le quartier du quart d'heure offrira à l'avenir?

L'année dernière, la COVID-19 a démontré l'importance des quartiers du quart d'heure pour nous fournir les environnements qui favorisent la résilience et le bien-être. La pandémie a mis en évidence le fait que nous avons besoin de lieux locaux qui permettent d'avoir accès aux services essentiels, comme les pharmacies et les épiceries. Elle a également montré que nous avons besoin d'environnements piédestres commodes et d'un accès aux espaces verts locaux. Un espace public de grande qualité, où l'on peut croiser ses voisins et entrer en contact avec d'autres personnes, a également retrouvé son importance. Dans l'ensemble, la pandémie nous a montré qu'il y a de réels avantages à pouvoir accéder à des services pour répondre à nos besoins quotidiens dans nos propres quartiers.

La Ville peut-elle garantir qu'une communauté existante sera équipée de services tels que des trottoirs sécuritaires et praticables avant que la densification ne se produise?

Il est très difficile pour la Ville de garantir des choses, mais c'est certainement un objectif que nous nous efforçons d'atteindre.

Quelles politiques seront mises en place pour garantir la disponibilité de logements abordables dans les quartiers du quart d'heure?

La Ville s'est engagée à adopter le zonage d'inclusion comme le permet le gouvernement provincial. Nous avons prévu à cette fin une politique « provisoire » dans la version provisoire actuelle du Plan officiel à l'heure où nous menons la recherche générale exigée dans la loi provinciale. À la fin de cette étape, nous mettrons au point une politique complète sur le zonage d'inclusion, adaptée aux besoins d'Ottawa, ainsi que les règlements à adopter. Les politiques provisoires feront alors l'objet d'une consultation publique, et on publiera entre autres une page Web sur le projet dans le site Ottawa.ca. Quelles que soient les modalités du régime de zonage d'inclusion, les promoteurs devront se conformer à celui-ci lorsqu'il aura été mis au point et adopté.

On parle d'une densification dirigée vers les quartiers du quart d'heure. Qu'est-ce que cela signifie?

La Ville souhaite une plus grande densification dans l'environnement bâti. Nous voudrions donc les concentrer dans des quartiers du quart d'heure afin que les nouveaux résidents aient accès aux services existants. Ces nouveaux résidents pourraient également constituer une clientèle pour nos entreprises locales.

Comment l'étude influencera-t-elle le Plan directeur de l'infrastructure?

Nous collaborerons avec l'équipe de planification de l'infrastructure et coordonnerons les concepts de quartier du quart d'heure qui s'y rapportent.

Les autres plans directeurs accorderont-ils une plus grande priorité aux infrastructures locales?

Chaque Plan directeur devra établir les priorités. L'étude de quartier du quart d'heure fait partie de cette considération avec tous les autres éléments qui doivent être pris en compte.

Dans quelle mesure le Plan directeur des transports (PDT) tiendra-t-il compte des répercussions du design urbain et de l'utilisation des terrains sur le transport en commun et les modes de transport actifs?

Le nouveau PO établit le cadre, et l'examen complet du PDT s'ensuivra, dans le cadre duquel cette question sera mieux traitée.

Le nouveau plan prévoira-t-il des dispositions permettant d'apporter des améliorations aux installations piétonnières et cyclables sans devoir attendre qu'un autre aménagement se produise d'abord?

Une meilleure réponse est fournie dans le PDT.

Que fait la Ville pour s'assurer que les infrastructures adéquates, comme les trottoirs, sont en place?

L'un des objectifs de l'étude est de déterminer quelles sont ces lacunes et de voir comment nous pouvons apporter des améliorations. C'est le point de départ de nos discussions avec les autres directions générales qui participent à la mise en œuvre.

Quel pourcentage de la population peut se rendre à pied à l'épicerie en 15 minutes, puis rentrer à pied à la maison en portant ses courses? Les personnes âgées ou handicapées et les femmes enceintes ont-elles été prises en compte dans ce concept?

Le concept consiste à avoir la possibilité de marcher si vous en êtes capable et si vous avez les ressources nécessaires. Les gens peuvent aussi prendre d'autres modes de transport, le concept ne l'empêche pas, il offre simplement plus d'options.

Comment les quartiers du quart d'heure s'appliquent-ils aux banlieues actuelles?

Le concept s'applique également aux banlieues, les communautés évoluant au fil du temps vers des quartiers du quart d'heure. Le nouveau Plan officiel reconnaît qu'il y aura toujours des changements dans les environnements bâtis, y compris dans les banlieues. Nous espérons que notre étude permettra de déterminer certains des éléments spécifiques sur lesquels il convient de se concentrer dans différentes zones, y compris dans les banlieues.

Les urbanistes ont-ils pensé au fait que de nombreux résidents ne pensent pas que leurs rues doivent être améliorées?

Oui, les urbanistes ont pris cela en considération. Du même coup, certains résidents peuvent penser que des améliorations sont nécessaires même si d'autres résidents ne le pensent pas. Des niveaux de mobilité différents, l'âge, l'accès aux ressources sont quelques exemples de la façon dont différents résidents peuvent avoir des points de vue divergents au sujet de la même rue.

Comment cette étude orientera-t-elle le nouveau Règlement de zonage?

Le nouveau Plan officiel est un document de politiques global et ne prévoit pas de modifications du zonage au niveau de chaque rue. Le projet portant sur le Règlement de zonage apportera ce niveau de précision, qui débutera une fois que les politiques globales du nouveau Plan officiel auront été approuvées. Le projet du Règlement de zonage, qui s'étend sur plusieurs années, prévoit de nombreuses occasions de consulter le public afin d'éclairer les changements à apporter au niveau des rues.

Pourquoi ne lappelez-vous pas le quartier de la demi-heure, puisque vous devez inclure le trajet aller-retour?

Le trajet aller-retour est de 30 minutes, mais l'étude se concentre sur la facilité d'accès à un service dans ce laps de temps de 15 minutes.

La Ville prévoit-elle d'investir dans toutes les parties de la zone urbaine, y compris les zones de faible densité, pour créer des quartiers du quart d'heure?

Dans le cadre du Plan officiel, la Ville entend s'assurer de mettre en place le cadre qui permettra de faire évoluer graduellement les quartiers, quelle que soit la densité. Il s'agit entre autres des communautés de faible densité. Une croissance accrue dans ces zones permettra de soutenir les investissements futurs dans les infrastructures. Les plans directeurs sur des questions telles que les transports et les

infrastructures des parcs et des loisirs aideront à comprendre et à décortiquer où et quand les investissements de la Ville sont effectués.

En d'autres termes, un nombre accru de personnes crée les conditions permettant à la Ville d'améliorer ses services et de réaliser des investissements locaux. En outre, avec plus de personnes, il devient plus viable pour les services et les entreprises locaux de s'établir en ayant la masse critique nécessaire.

La Ville va-t-elle revoir les limites de vitesse dans le transect du secteur urbain intérieur?

Il est encore trop tôt pour discuter d'une stratégie aussi spécifique.

Quelles sont les lacunes que vous recherchez? Et vous penchez-vous sur les infrastructures, le couvert forestier et les épiceries manquants?

L'analyse des lacunes est l'une des prochaines étapes de l'avancement des quartiers du quart d'heure. Il s'agit notamment d'examiner les zones de la ville ayant obtenu des résultats plus faibles et de déterminer ce qui doit être fait pour améliorer ces résultats et qui peut aider à atteindre les résultats souhaités. Par exemple, si l'on considère l'expérience piétonnière, un résultat inférieur pourrait être dû à l'absence d'arbres de rue ou à un trop grand nombre d'interruptions dans l'environnement des piétons. L'analyse des lacunes déterminera donc ces problèmes et définira diverses stratégies pour les améliorer, comme la plantation d'arbres de rue ou la transformation d'une place plus orientée vers l'automobile en un environnement plus invitant pour les piétons. Dans l'ensemble, les analyses des lacunes permettront de déterminer les domaines à améliorer, ce qui peut être fait pour apporter ces améliorations, et qui peut aider à atteindre les résultats souhaités.

Comment le pourcentage élevé de résidents se rendant en voiture dans les zones urbaines pour accéder aux services commerciaux oriente-t-il la stratégie?

Le concept des quartiers du quart d'heure est la possibilité d'accéder à ses besoins quotidiens et hebdomadaires en 15 minutes de marche. Nous reconnaissons que vous n'allez pas tout obtenir tout le temps en marchant, à moins de 15 minutes de votre domicile, et que vous allez prendre un moyen de transport, que ce soit un transport en commun, un vélo, un véhicule ou Uber, pour vous rendre dans ces secteurs. Il existe des raisons tout à fait valables de se déplacer au-delà du secteur de services de 15 minutes de marche, mais l'objectif est de proposer cette option pour que le facteur de commodité soit présent autour de votre lieu de résidence.

En ce qui concerne les zones rurales, la Ville réfléchit à la manière de créer des villages et des quartiers plus complets, qui fonctionnent de manière autonome sans avoir besoin de se rendre en voiture dans les zones urbaines.

Avez-vous pris en compte les données saisonnières? Comment les choses changent-elles en hiver?

C'est un aspect que la Ville aimerait évaluer à l'avenir dans le cadre, par exemple, des normes d'entretien hivernal.

Quel est le modèle utilisé?

Nous n'utilisons pas de modèle parce que nous n'avons pas d'idées préconçues et que nous reconnaissons l'étendue et la variabilité des quartiers du quart d'heure; en conséquence, nous ne

délimiterons pas la zone autour d'un quartier pour le déclarer comme un quartier du quart d'heure. L'étude montre la gamme de services locaux et la qualité de l'environnement piétonnier dans ces zones.

Les données démographiques ont-elles été prises en compte dans la pondération?

Non.

Quelle était la répartition des groupes d'âge participant au sondage?

Le sondage public offrait aux répondants la possibilité de choisir la tranche d'âge qui s'appliquait à eux au début du sondage. La répartition, en pourcentage, des tranches d'âge des répondants est la suivante :

- Pas de réponse à la tranche d'âge : 0,6 %
- 0 à 18 : 0,3 %
- 19 à 24 : 3,4 % 25 à 34 : 20,0 % 35 à 44 : 23,8 % 45 à 54 : 16,3 %
- 55 à 64 : 15,7 %
- 65 à 74 : 14,9 % 75 à 84 : 4,5 % 85 à 94 : 0,5 %

Allez-vous publier la méthodologie détaillée et les résultats du sondage?

Oui, l'étude sera un document accompagnant le Plan officiel.

Comment avez-vous déterminé la pondération des résultats actuels ?

La pondération des services et des commodités provient directement des réponses à notre sondage public. Les répondants ont classé par ordre de priorité une liste de services et de commodités comme les épiceries, les parcs, les commerces de détail, les TLR commerciaux, les arrêts d'autobus, les installations récréatives, les centres intérieurs et les bibliothèques, les écoles et les garderies, en commençant par le plus important, et la pondération de cette liste de priorités a été utilisée dans l'exercice de cartographie.

En ce qui concerne l'expérience des piétons, la pondération a été moins importante, mais l'exercice de cartographie a pris en compte les résultats du sondage en ce qui concerne les facteurs que les répondants ont indiqués comme étant importants pour déterminer si leur marche était sécuritaire et agréable.

En quoi les quartiers du quart d'heure permettent-ils aux citoyens aînés de rester en santé et actifs et de continuer de participer à la vie de leur collectivité lorsque leur permis de conduire est échu?

Nous savons que les villes florissantes et inclusives répondent aux besoins de tous les membres de la société et des aînés et que la notion de quartier du quart d'heure se fonde sur l'idée voulant que les collectivités puissent offrir des lieux qui permettent d'avoir accès aux besoins journaliers en veillant sur la sécurité et sur la praticité pour tous les groupes d'âge. Ces collectivités réunissent aussi différentes options de logement, ce qui permettrait aux aînés de vieillir dans leur collectivité. Les quartiers du quart d'heure offrent aussi des occasions de se réunir et de communiquer avec les résidents des mêmes quartiers, ce qui est bon pour leur bien-être et ce qui leur permet de rester actifs et de socialiser. S'il y a plus d'options et de possibilités de se déplacer à pied pour répondre aux besoins du quotidien dans les

quartiers où l'on habite, on a accès à d'autres moyens de se déplacer sans avoir à dépendre de la voiture, par exemple en empruntant les réseaux piétonniers, dont les trottoirs et les sentiers.

La notion de quartier du quart d'heure s'appliquera-t-elle aussi à Cumberland?

Oui. Le nouveau Plan officiel prévoit de faire des villages des quartiers du quart d'heure.

Le quartier du quart d'heure s'apparentera-t-il plus à des villes comme Paris?

Le quartier du quart d'heure est une idée qui fait le tour du monde. À Ottawa, les quartiers du quart d'heure seront propres à cette ville. Nous avons bien des points en commun avec Paris : Ottawa et Paris sont toutes deux des capitales nationales, des villes magnifiques, des capitales de deux pays du G7, et elles ont toutes deux pour ambition de se doter de quartiers du quart d'heure. Ceci dit, nous avons bien des points différents de Paris. Nous avons notre propre histoire et notre propre culture, et dans le Plan officiel, nous adoptons notre propre version des quartiers du quart d'heure.

Que fera la Ville pour s'assurer que dans les quartiers du quart d'heure établis, la densité prévoie aussi plus de logements abordables? Les quartiers du quart d'heure sont souvent plus chers : que ferons-nous pour nous assurer que tous pourront vivre dans un quartier du quart d'heure, quels que soient leurs revenus?

Pour atteindre cet objectif, il faut surtout s'assurer que nous sommes plus diversifiés et que nous nous dotons de différents types de logements pour tenir compte des différents niveaux de revenus. Nous menons aussi l'étude du zonage inclusionnaire, dans laquelle nous nous pencherons sur les moyens de sécuriser cet ensemble d'options de logements. (**INDIQUER LA RUBRIQUE À CONSULTER POUR EN SAVOIR PLUS SUR LE ZONAGE INCLUSIONNAIRE.**)

Le logement abordable et le zonage inclusionnaire

A-t-on prévu, dans le Plan officiel, une politique inclusionnaire obligatoire sur le logement abordable? Si oui, les promoteurs ont-ils la possibilité de rejeter cette obligation grâce à une contribution compensatoire?

La Ville s'est engagée à adopter le zonage inclusionnaire comme le permet le gouvernement provincial. Nous avons prévu à cette fin une politique « provisoire » dans la version provisoire actuelle du Plan officiel à l'heure où nous menons la recherche contextuelle exigée dans la loi provinciale. À la fin de cette étape, nous mettrons au point une politique complète sur le zonage inclusionnaire, adaptée aux besoins d'Ottawa, ainsi que les règlements à adopter. Les politiques provisoires feront alors l'objet d'une consultation publique, et on publiera entre autres une page Web sur le projet dans le site Ottawa.ca. Quelles que soient les modalités du régime de zonage inclusionnaire, les promoteurs devront se conformer à ce régime lorsqu'il aura été mis au point et adopté.

Ottawa serait-elle prête à adopter un règlement de zonage inclusionnaire comparable au règlement « 20/20/20 » de Montréal?

Montréal relève de la compétence du Québec; nous ne pourrons adopter de règlements de zonage inclusionnaire qu'en vertu des lois de l'Ontario, qui ne font sans doute pas appel à la même approche. Toutefois, nous serons très attentifs à ce que font d'autres villes, afin de nous inspirer des meilleures idées que nous pourrons appliquer au contexte d'Ottawa.

La Ville se penchera-t-elle sur d'autres moyens de réaliser, dans l'ensemble, des objectifs de densité qui auraient une incidence moins négative sur les quartiers et qui permettraient mieux d'aménager des logements abordables?

Oui. En tenant compte de tous les commentaires qui nous ont été adressés depuis que nous avons publié la version provisoire du Plan officiel, nous sommes en train d'arrêter les modalités selon lesquelles nous pouvons réviser la version provisoire actuelle du Plan officiel pour mieux tenir compte de l'aménagement des quartiers. La Ville tâchera de donner au Conseil municipal le moyen de réaliser la stratégie approuvée pour la gestion de la croissance, qui prévoit que la majorité des nouveaux résidents pourra se loger dans les zones déjà bâties et démontrer en même temps les moyens grâce auxquels le surcroît de population pourra s'installer dans des collectivités qui s'apparenteront davantage à des quartiers du quart d'heure.

Le couloir de transport d'Alta Vista (CTAV)

Si le couloir de transport d'Alta Vista (CTAV) fait partie du PO, c'est parce que le Conseil municipal nous oblige à tenir compte de la version actuelle du Plan directeur des transports (PDT). Dans le cadre de l'examen du PDT, la Direction générale des transports pourra répondre aux questions sur le CTAV, en tenant compte du PDT et en respectant l'orientation des politiques prévue dans le nouveau PO. Les résidents seront alors appelés à nous adresser leurs commentaires sur le CTAV par courriel (TMPUpdate@ottawa.ca) ou en cliquant sur <https://engage.ottawa.ca/transportation-master-plan>.

Information sur le contexte

Pourquoi ne présente-t-on aux conseillers municipaux qu'un modèle pour le nouveau Plan officiel ?
Pourquoi n'y a-t-il pas d'autres options pour tenir compte de la croissance de la population?

Quand le personnel a préparé, il y a deux ans, l'étude du scénario « L'Ottawa de demain, après 2036 », la Ville s'est penchée sur plusieurs options différentes et a produit une série de documents de travail qui ont donné lieu aux cinq grands changements.

Veuillez consulter les sites suivants :

https://engage.ottawa.ca/the-new-official-plan/news_feed/ottawa-next-beyond-2036-identifying-the-challenges-of-unknown-futures;

https://engage.ottawa.ca/the-new-official-plan/news_feed/preliminary-policy-directions.

En décembre 2019, nous avons revu, dans le rapport sur les projections de croissance pour le nouveau Plan officiel, trois scénarios de projections inspirés des scénarios de projections de Statistiques Canada à l'échelle nationale et du ministère des Finances de l'Ontario à l'échelle provinciale. Nous avons recommandé le scénario moyen, que le Conseil municipal a adopté.

En mai 2020, nous avons présenté, dans un rapport sur la stratégie de croissance résidentielle, trois options de gestion de la croissance fondées sur la réalisation des objectifs des politiques du nouveau Plan officiel adoptés par le Conseil municipal en décembre 2019, sur la Déclaration de principes provinciale et sur la cible de réduction des émissions de GES du Conseil municipal. Nous avons recommandé le scénario équilibré, que le Conseil municipal a adopté.

Veuillez consulter :

https://engage.ottawa.ca/the-new-official-plan/news_feed/new-official-plan-growth-management-strategy.

Les tableaux de prévision de la population dans l'Examen des limites des quartiers d'Ottawa — Rapport sur les options de 2020 (qui prévoit environ 120 000 nouveaux résidents d'ici 2036), ne font pas état de la même augmentation du nombre de résidents que ce qui est prévu dans le Plan officiel (soit 450 000 nouveaux résidents en 2046). Pourquoi établir les nouvelles limites de nos quartiers d'après des données différentes de celles du Plan officiel?

Les prévisions démographiques sont les mêmes dans l'Examen des limites des quartiers d'Ottawa 2020 et dans le nouveau Plan officiel. Le rapport définitif de la projection de la population dans le cadre de l'Examen des limites de quartiers pour 2034 fait état de 1 263 613 habitants, ce qui correspond à la même projection, pour 2034, dans le nouveau Plan officiel.

La date de la fin est différente pour les deux projets. Dans le cadre de l'Examen des limites de quartiers, le mandat s'étend sur trois élections, et peut-être même à une quatrième élection en 2034. L'horizon temporel du nouveau Plan officiel nous mène à 2046, ce qui cadre avec les exigences de la Déclaration de principes provinciale.

Dans le Plan officiel, on prévoit une augmentation de 400 000 résidents sur tout le territoire de la Ville d'ici 2046.

Dans quelle mesure les examens du Plan officiel sont-ils assez souples pour se prêter à des modifications?

En vertu de la Loi sur l'aménagement du territoire, la Ville doit revoir et réévaluer le Plan officiel. Il s'agit d'une obligation en vertu de la loi. Nous continuons aussi de suivre le plan grâce à la surveillance que nous exerçons pour certains indicateurs. Nous sommes toujours en train de déterminer les indicateurs que nous surveillerons pour nous assurer qu'ils correspondent aux objectifs du nouveau PO. Et même si le nouveau PO est appelé à durer 10 ans avant le prochain examen, nous avons fait savoir au Conseil que nous lui rendrons compte, dans cinq ans, de la stratégie de gestion de la croissance.

A-t-on procédé à un examen critique de l'ancienne version du Plan officiel? Si oui, en a-t-on appliqué les leçons dans le nouveau Plan officiel? En quoi cet examen vient-il éclairer la confiance que vous portez dans la réalisation des cinq grands changements?

Oui. Nous avons effectivement examiné très attentivement la version existante du Plan officiel. Cette version a donné de bons résultats, notamment les politiques environnementales, le couvert forestier urbain, l'établissement des cibles de densification et la limitation de l'étalement urbain, ainsi que les politiques sur les rues principales.

Nous accusons toutefois des lacunes en ce qui a trait à l'esthétique urbaine et à la conception des collectivités. C'est ici qu'intervient notre troisième grand changement : la conception urbaine et communautaire. Le nouveau Plan officiel vise à corriger ces lacunes et à apporter des améliorations. Nous voulons nous améliorer dans la conception communautaire.

S'agissant du secteur rural, il est honnête de dire que la plupart des politiques en vigueur se rapportant au secteur rural proviennent des anciennes municipalités, qu'elles ne sont pas cohérentes avec le Plan officiel dans son ensemble et qu'elles n'ont pas toujours été appliquées uniformément. Le nouveau Plan officiel nous apporte plus de souplesse et nous donne une plus grande marge de manœuvre dans la réalité du secteur rural. Nous espérons que nous pourrons mieux nous diversifier du point de vue de l'économie et que nous aurons plus d'occasions de promouvoir l'activité rurale et agricole, par exemple la diversification des exploitations agricoles, les vineries, le tourisme et d'autres activités commerciales à petite échelle qui promeuvent la communauté rurale. En temps utile, nous mettrons à jour les plans

secondaires des villages pour qu'ils cadrent avec les cinq grands changements, notamment la préservation du caractère rural.

La mobilité est un autre aspect que nous voulons améliorer dans le cadre du nouveau Plan officiel. La section consacrée aux nouvelles options de mobilité rapproche très étroitement l'aménagement du territoire et le transport, l'aspect des rues, leur conception, leurs incidences et l'aménagement de l'espace public dans les quartiers. Nous souhaitons continuer de miser sur tout le travail que fait la Ville dans l'aménagement des rues complètes, et le nouveau Plan officiel est l'occasion de nous améliorer.

Où se trouve l'étude des coûts et des avantages de la version provisoire du nouveau Plan?

Nous avons consulté toutes les directions générales de la Ville qui ont un programme opérationnel lié de près ou de loin à la croissance, et surtout à l'aménagement des nouveaux quartiers pour la population nouvelle. Dans le cadre de ces travaux, nous avons tenu compte des considérations opérationnelles des directions générales de la Ville et des programmes qu'elle offre. Le nouveau PO est une stratégie de croissance de la Ville qui fait appel à la fois à une évaluation réaliste de ce que le marché produira et au besoin soutenu de consolider la croissance de la population dans les secteurs existants. Nous veillerons à ne pas consacrer de dépenses à des aménagements nouveaux si nous voulons mieux tirer parti de ce que nous avons déjà financé.

Pourquoi n'a-t-on pas prévu, dans le Plan, surtout dans la section 6, de principes sur l'esthétique urbaine en 2012 ou pourquoi n'en est-il pas question dans ce plan?

Nous sommes en train d'actualiser les lignes directrices sur l'esthétique urbaine des logements intercalaires de faible hauteur, que nous devrions publier en 2022. Les résidents peuvent participer à cet examen en cliquant sur ce lien. Le Plan comprend des politiques; toutefois, au-delà des politiques, il y a des lignes directrices qui sont plus interprétatives et mieux adaptées au contexte, mais qui n'ont pas leur place dans un plan officiel. Nous avons besoin d'une trousse d'outils beaucoup plus vaste que de simples politiques.

Les effets des changements climatiques

Le Plan directeur sur les changements climatiques prévoit une hausse considérable de la production de l'énergie renouvelable, ce qui obligera à faire appel aux ressources du domaine foncier et du domaine hydrique. En quoi le Plan officiel *encourage-t-il* l'aménagement du territoire pour produire l'énergie renouvelable?

À l'heure actuelle, le Plan officiel provisoire prévoit que la production de l'énergie renouvelable est un aménagement généralement autorisé. Depuis que la Loi de 2009 sur l'énergie verte a été abrogée, le gouvernement provincial a redonné aux municipalités le pouvoir de réglementer le zonage pour les aménagements consacrés à la production de l'énergie renouvelable. Le personnel se penche actuellement sur d'autres politiques-cadres dans le PO.

En quoi le Plan officiel, dans ses lignes directrices pour la croissance, encourage-t-il l'économie de l'énergie, le réaménagement énergétique des bâtiments existants et la gestion carbojudicieuse des infrastructures?

Le Plan comprend une section dans laquelle il est question de l'intégration des considérations énergétiques dans le cadre de la gestion de la croissance, ainsi que de l'étude des émissions produites par les bâtiments et par le transport. La régénération est un aspect décisif de la réalisation d'un mode de croissance économique d'énergie. Nous nous consacrons aussi à des normes d'aménagement très performantes et à des plans d'énergie communautaires obligatoires, qui définiront les exigences à respecter dans les travaux d'aménagement afin d'atteindre la carboneutralité conformément aux cibles approuvées par le Conseil municipal dans la réduction des émissions de GES.

Dans notre stratégie de l'Évolution énergétique, nous commençons à nous pencher sur les moyens que nous pouvons mettre en place avec la Ville et les autres ordres de gouvernement pour permettre aux citoyens de prendre des décisions sur leurs immeubles, en offrant des ressources, des contacts et de l'information et en leur permettant d'avoir accès à tous les programmes d'incitation qui pourraient exister.

L'Évolution énergétique ne prévoit pas l'obligation d'aménager le territoire. Pourriez-vous apporter de nouvelles précisions?

Les cibles de densification jouent un rôle important, qui pourrait permettre de réduire les émissions. Plus denses, les quartiers du quart d'heure permettront de réduire les émissions dans le transport en augmentant le nombre d'options viables pour les déplacements à pied et à vélo. Techniquement, il n'existe aucun lien entre l'aménagement du territoire et l'énergie : si nous adoptons une source d'énergie carboneutre pour chauffer et climatiser les bâtiments, l'aménagement du territoire ne vient rien y ajouter ni en soustraire en soi. Si nous adoptons des modes de transport non polluants ou sans émissions, par définition, l'aménagement du territoire n'augmente pas et ne réduit pas non plus les émissions. Toutefois, le volet de l'aménagement du territoire est certes un aspect qui peut être utile. Si par exemple les bâtiments contigus sont plus nombreux, il se peut qu'ils deviennent moins chers à chauffer et à climatiser que les bâtiments individuels. Du point de vue de la forme urbaine, les quartiers du quart d'heure et la plus grande densité urbaine favorisent les modes de transport distincts de la voiture particulière.

Pour être réaliste, dans quelle mesure applique-t-on les Normes vertes (soit les Normes pour l'aménagement des immeubles très performants)? Quels sont les moyens grâce auxquels les projets d'aménagement dans lesquels le plan d'implantation n'est pas obligatoire (pour tous les bâtiments de faible hauteur et polyvalents et pour l agrandissement des bâtiments existants) permettront d'assurer l'économie de l'énergie, de préserver les arbres et d'appliquer les Normes pour l'aménagement des immeubles très performants? A-t-on prévu des mesures d'incitation pour « accélérer le verdissement » des infrastructures?

Nous voulons normaliser les économies d'énergie et nous travaillerons en collaboration avec le secteur du bâtiment, l'industrie de la construction domiciliaire et le secteur de la construction commerciale, ainsi qu'avec les directions générales de la Ville et les services du Code du bâtiment de l'Ontario, pour savoir comment nous pourrons faire avancer ce dossier.

Les couloirs

Dans le tableau 4 de la version provisoire du document, la classification des rues prévoit des rues d'accès et de fluidité, d'après leur aménagement. Pourriez-vous préciser le contexte des rues d'accès par rapport aux rues de fluidité? Quels sont les changements qu'il faudrait apporter à des rues de fluidité qui deviennent, dans la classification, des rues d'accès dans le cadre du nouveau PO?

Permettez-vous d'abord de faire observer que nous ne remplaçons pas la hiérarchie existante des rues (rues locales, routes collectrices et artères, entre autres); cette hiérarchie ne change pas. La nouvelle fonction des rues nous permet de voir plus loin que le transport des résidents et des marchandises afin d'orienter les objectifs de l'édification de la Ville.

Dans la hiérarchie existante, on fait très peu d'efforts pour faire la distinction des différences fonctionnelles entre les classifications des routes. Par exemple, la rue Elgin, le boulevard St-Joseph et le chemin Eagleson sont tous des artères. Puisque l'on adopte les notions d'accès, de capacité et de fluidité des rues, nous tâchons de rendre intuitifs, dans la conception, les déplacements et les permissions dans les rues.

La rue d'accès est une voie accessible à partir d'autres rues et est plus étroitement liée à l'environnement bâti; par contre, la rue de fluidité est une voie publique qui est plutôt consacrée à la circulation. Il est important de se rappeler que le nouveau PO étend la définition de la notion de circulation aux transports en commun et au transport actif.

Le chemin West Hunt Club, entre le chemin Merivale et l'avenue Woodroof, est un exemple de rue de fluidité. Il n'y a pas de rues qui y sont liées, hormis les autres grandes artères.

On pourrait considérer que l'avenue Laurier Est est une rue d'accès. Si cette rue a une fonction d'artère dans le réseau des rues parce qu'elle traverse de nombreux quartiers, toutes les rues locales sont liées à cette avenue, que vous pouvez emprunter et dans laquelle vous pouvez faire des virages. Les considérations relatives aux rues d'accès comprennent des éléments comme :

- la conception et l'exploitation des voies sur lesquelles la vitesse est modérée;
- l'importance consacrée aux mouvements de traverse le long des lignes de désir ou la grande densité des intersections afin d'améliorer la connectivité du réseau;
- le lien direct avec le lieu et les liens avec les bâtiments, les activités et le domaine public qui font de ces rues des lieux de plein droit, et non simplement des routes aménagées pour se rendre à des destinations.

La densité et la densification

Comment les petites entreprises et les petits commerces appartenant à des intérêts locaux et aménagés dans les environs des centres piétonnables peuvent-ils offrir des emplois aux jeunes?

Il s'agit d'un bon exemple des avantages de la densification grâce à la densification de la population des quartiers. Si la densification peut se dérouler à distance de marche des petites entreprises locales, on peut leur offrir un bassin de main-d'œuvre locale auquel elles peuvent puiser, notamment en recrutant des jeunes. Le nouveau PO vise à regrouper les pôles d'emploi dans les secteurs dans lesquels habitent les résidents, notamment dans les alentours des couloirs des rues principales et des carrefours de transport en commun. C'est ainsi que les entreprises et les services de la localité sont plus nombreux à

pouvoir offrir des perspectives d'emploi aux jeunes, qui peuvent travailler dans leur quartier et non loin du lieu où ils habitent.

Quels plans a-t-on prévus pour le réaménagement du district de vente au détail Ottawa Train Yards pour atteindre les objectifs du logement?

Le district de vente au détail Ottawa Train Yards est le secteur qui regroupe aujourd'hui un centre dynamisé par de grandes surfaces, un peu au sud de la station de VIA Rail sur le chemin Tremblay. Ce district fait partie du Plan secondaire des stations de la Ligne 1 du secteur urbain intérieur est. Ce plan prévoit le réaménagement de l'intégralité de ce secteur au fil des ans. Et il y aura certes de nouveaux logements dans ce secteur, puisqu'à l'heure actuelle, il y a essentiellement des commerces de détail et des bureaux.

Pourquoi faut-il prévoir une hausse de la densité dans les quartiers établis?

Selon la Stratégie sur la gestion de la croissance, la Ville accueillera la majorité de ses nouveaux résidents dans les quartiers existants; c'est pourquoi nous voulons adopter un ensemble de règles pour décrire le déroulement de cette évolution. La version actuelle du Plan officiel ne le fait pas.

Cette stratégie tient aussi une place très importante dans la stratégie adoptée par la Ville pour la reprise de ses activités après la pandémie. La Ville doit être prête à suivre une orientation, qu'elle n'a pas à l'heure actuelle, pour ce qui est des moyens à adopter afin d'accueillir un surcroît de population. Ce qu'elle ne comprend pas, c'est une bonne description, pour chaque contexte, de l'allure et du déroulement des nouveaux travaux d'aménagement dans les quartiers. Nous voulons que cette orientation soit définie dans le nouveau Plan officiel.

A-t-on réfléchi à l'aménagement des nouveaux logements dans les quartiers commerciaux existants, par exemple le centre commercial St-Laurent (l'ancien Sears)?

Oui. Beaucoup de galeries marchandes sont en train de repenser l'aménagement de leur domaine. C'est ce que font actuellement les galeries marchandes comme Lincoln Fields et Westgate.

Calculera-t-on les densités minimums par lot ou par quartier?

Nous sommes en train de réexaminer les moyens que nous prenons pour exprimer les densités. La densité n'est qu'une question de calcul : il s'agit du nombre de résidents divisé par la superficie. Il y a donc une corrélation entre la densité et les infrastructures qu'aménage la Ville, dont les transports en commun, les réseaux d'aqueduc et d'égout, l'ensemble des services, les infrastructures que réclament les résidents, notamment les parcs, les bibliothèques, les centres communautaires et les piscines, et tout ce dont ils profitent dans les quartiers. Il y a un lien entre le nombre d'habitants dans un secteur et le nombre d'infrastructures que l'on peut aménager. Dans le Plan officiel, nous voulons au moins proposer des cibles et des indications pour les infrastructures que nous devons viser à aménager en fonction de l'importance de la population et des niveaux de densité nécessaires pour viabiliser les services à offrir aux citoyens. Ainsi, il n'y aura pas, dans le Plan officiel, d'exigences à respecter par lot. Ces exigences relèvent plutôt du Règlement de zonage. Il existe toutefois un lien entre le Plan officiel et l'objectif du Règlement de zonage lorsque ce plan sera adopté. Le Plan officiel donnera plus de précision sur les cibles, afin de donner une marge de manœuvre suffisante dans chaque quartier pour atteindre la cible.

Aura-t-on la possibilité de rezoner les quartiers R1 pour autoriser les aménagements polyvalents?

Le nouveau Plan officiel vise à assurer une plus grande diversité et à offrir plus d'options de logement dans les quartiers. Il s'agit d'un aspect fondamental de ce plan. Lorsque le nouveau PO aura été approuvé, on en rediscutera et on reverra les moyens à adopter. Le projet portant sur le règlement de zonage apportera ce niveau de précision. Le projet du règlement de zonage, qui s'étend sur plusieurs années, prévoit de nombreuses occasions de consulter le public afin d'éclaircir les changements à apporter au niveau des rues.

Quand on démolit une habitation, faudra-t-il obligatoirement fractionner le lot, et sur les terrains fractionnés, faudra-t-il ensuite obligatoirement construire au moins deux habitations par terrain?

Non, ce ne sera pas obligatoire. Nous vous invitons à prendre connaissance de la prochaine version du nouveau Plan officiel, dans laquelle cette question sera éclaircie.

Que fera la Ville pour protéger le caractère des quartiers établis?

La section consacrée à l'esthétique urbaine (politique 7 de la section 4.6) du plan prévoit une mesure importante, qui vise à s'assurer que les nouveaux travaux d'aménagement sont adaptés au contexte des quartiers existants. Toute la politique est pertinente; il s'agit toutefois d'intégrer, dans les aménagements intercalaires, des matériaux d'architecture appropriés et d'autres matériaux qui complètent le contexte environnant. Il est essentiel de noter qu'il s'agit des travaux d'aménagement destinés à améliorer et à établir le paysage de rue grâce à la qualité de la conception et à l'innovation de manière à harmoniser les travaux avec les propriétés environnantes, sans produire sur ces propriétés des incidences négatives inconsiderées, ce qui ne veut toutefois pas nécessairement dire que les aménagements doivent être les mêmes que ce qu'ils sont aujourd'hui. Il s'agit d'assurer une intégration harmonieuse. Il existe aussi des politiques importantes pour chaque Transect et dans la désignation des quartiers. Les nouvelles politiques sur la mobilité, ainsi que les politiques qui font la promotion du domaine public, des parcs et des éléments des quartiers du quart d'heure, s'appliquent de concert avec cet objectif.

Le Plan officiel définit l'orientation générale de la planification de l'aménagement du territoire à l'échelle de toute la Ville. C'est pourquoi les politiques visent à définir l'orientation générale du Règlement de zonage, dont l'examen se déroulera en 2022. Nous reconsulterons alors la collectivité pour veiller à tenir compte de la planification adaptée au contexte des quartiers et à mettre en œuvre ce principe de planification.

Enfin, les plans secondaires existants et projetés continueront de représenter les outils essentiels pour assurer l'orientation de la planification au niveau des quartiers.

Le nouveau PO prévoit-il des exigences maximums de densité et des transects? Le fera-t-il par quartier, par couloir et par carrefour?

Non. Nous ne prévoyons pas de densité maximum.

Qu'a-t-on prévu pour atteindre ces cibles de densité?

Le nouveau Plan officiel doit instituer le cadre qui permettra d'aménager le nombre d'habitations dont nous avons besoin. Il tient compte des différents secteurs de la Ville, des carrefours, des couloirs et des

quartiers, ainsi que de l'échelle de chacun de ces éléments, ainsi que du rôle qu'ils doivent jouer pour les types d'habitations que prévoit le Plan. Si chaque quartier joue son rôle et que chacun y met un peu du sien, nous réussirons à édifier la Ville ensemble.

Les finances

Quelles sont les incidences financières et fiscales du nouveau Plan officiel? A-t-on prévu une analyse financière et des modèles financiers à long terme qui établissent des liens entre les plans de croissance et les plans financiers à long terme de la Ville? En particulier : i) si 49 % de la croissance se déroulent dans les sites nouveaux et dans le périmètre élargi, les redevances d'aménagement ou les taxes nouvelles sur les habitations existantes permettront-elles de financer cette croissance?

Si nous logeons la majorité des nouveaux résidents dans les quartiers existants, dans lesquels il y a déjà des infrastructures municipales, des services municipaux, des infrastructures de transport en commun et des rues, il s'agit simplement d'une question d'entretien, puisque la municipalité a déjà financé ces infrastructures. En outre, s'il y a plus de contribuables dans le même secteur géographique pour financer ces travaux d'entretien, le fardeau fiscal sera moins lourd pour tous, puisqu'il sera réparti parmi un plus grand nombre de contribuables.

S'agissant des nouveaux terrains que nous aménageons dans le périmètre urbain dans lesquels il faut construire des routes, des quadrillatères et des infrastructures financés différemment, il faudra essentiellement faire appel aux redevances d'aménagement. En Ontario, l'essentiel de ce qui est construit peut être amorti grâce aux redevances d'aménagement; toutefois, la Ville doit quand même financer le fonctionnement journalier du domaine bâti et l'entretien permanent au fil des ans. C'est pourquoi, dans l'ensemble, plus nous pourrons loger la population dans les secteurs déjà viabilisés, mieux se porteront les finances de la Ville.

Les espaces verts

Quelles mesures adoptera-t-on pour le maintien du couvert forestier et l'accès aux espaces verts, entre autres, afin d'étoffer les politiques de densification de la Ville?

À notre avis, la densification est compatible avec la réalisation de la cible du couvert forestier urbain de 40 % dans la version provisoire du Plan officiel. À l'heure actuelle, nous avons un couvert forestier urbain de l'ordre de 31 %. Il est d'environ 50 % dans la ceinture de verdure et de 25 % dans les zones résidentielles. La Ville est en train d'adopter une approche qui comporte plusieurs volets afin de s'assurer de protéger le couvert forestier et de le développer à la longue (<https://ottawa.ca/fr/vivre-ottawa/environnement-conservation-et-climatique/arbes-et-les-forets-urbaines/reglement-sur-la-protection-des-arbres/la-planification-et-les-arbres>). Le premier outil dont nous disposons est notre Règlement de zonage : ce règlement nous donne l'exemple de notre zonage intercalaire actuel, qui oblige à prévoir des aménagements paysagers végétalisés et consolidés afin de permettre de planter des arbres. Il s'agit de notre modèle pour le futur Règlement de zonage. Nous avons aussi adopté un règlement municipal amélioré sur les arbres, qui permet de mieux protéger les arbres existants et qui prévoit des indemnités pour planter de nouveaux arbres dans les cas où il faut en abattre. Nous avons aussi amélioré les processus permettant de mettre en œuvre ce règlement municipal. Par exemple, nous avons affecté un agent de la planification forestière expressément aux travaux effectués auprès du Comité de dérogation sur les questions touchant les arbres. Afin de protéger les arbres urbains du

domaine municipal et les arbres plantés dans les cours avant, nous proposons d'interdire l'abattage des arbres en bordure de rue, puisque de nombreux arbres cèdent la place aux nouvelles entrées de garage. Enfin, nous lançons actuellement une stratégie de plantation d'arbres pour la Ville en collaboration avec la Commission de la capitale nationale. Nous pourrons ainsi recenser les nouveaux points de plantation des arbres.

La cible du couvert forestier de 40 % sera-t-elle obligatoire dans tous les quartiers?

Non. Nous n'allons pas en faire une exigence au niveau des quartiers. Il s'agit plutôt d'une cible pour le couvert forestier urbain. Nous ne sommes pas certains que le couvert forestier de 40 % représente une cible atteignable dans tous les quartiers. Ce sera notre objectif; toutefois, nous ne voulons pas prendre un engagement que nous ne pourrions pas respecter.

Quels moyens prendrons-nous pour protéger les espaces verts dans le cadre de la densification?

Nous avons déjà des politiques très fructueuses sur les espaces verts urbains. Dans le Plan officiel, notre objectif se chiffre à quatre hectares d'espaces verts accessibles par tranche de 1 000 résidents. Nous en sommes actuellement à 5,4 hectares d'espaces verts par tranche de 1 000 résidents. Ce chiffre augmente si l'on tient compte des zones accessibles et attenantes de la ceinture verte. Nous misons désormais sur les nouvelles politiques qui permettront de nous assurer que l'accès à ces espaces verts est équitable.

Pourquoi le Plan ne donne-t-il pas la priorité à la biodiversité et à l'aménagement des espaces verts dans les zones urbaines, ainsi que dans les secteurs résidentiels de moindre densité au cœur du centre-ville?

Nous consacrons d'énormes efforts à la biodiversité et nous adoptons des exigences pour le paysagement végétalisé afin d'avoir l'occasion de préserver ou de planter des arbres et de verdir la Ville. Le paysagement végétalisé est l'idée qui consiste à verdir le secteur urbain. Le paysagement est minéralisé quand il est fait de roches et de matériaux inertes. Il faut végétaliser le paysagement minéralisé.

Aménagera-t-on plus de jardins communautaires dans les collectivités?

Il n'en est pas vraiment question dans le Plan officiel, qui n'empêcherait toutefois pas d'aménager plus de jardins communautaires.

Je crois savoir que le nouveau PO pourrait autoriser de plein droit des marges nulles (sans cours avant) dans le cœur du centre-ville. Ces marges nulles ne contredisent-elles pas l'idée d'aménager des espaces verts et n'ont-elles pas pour effet de nous priver des espaces verts existants?

Le Plan officiel n'a pas pour objectif d'éliminer les cours avant. Si les cours avant font partie du caractère établi des quartiers, nous veillerions à les préserver. Dans les vieux secteurs de la Ville, les habitations donnent tout de suite sur le trottoir dans les quartiers dotés de rues plus traditionnelles. Dans ces cas particuliers, il ne serait pas approprié de décaler les bâtiments vers l'arrière. Le nouveau PO vise à assurer la compatibilité avec ce qui existe déjà. C'est ce qu'il faudrait faire dans les quartiers du XIX^e siècle dans lesquels il n'y a pas de cours avant. C'est aussi ce qu'il faut faire dans les quartiers du début du XX^e siècle dotés de cours avant. Dans cette structure-cadre, nous voulons définir une

orientation, qui permettra de savoir ce qu'il faut faire quand on densifie, que l'on réaménage, que l'on agrandit une maison existante ou que l'on fait des travaux de rénovation.

S'il n'y a pas de cible pour le couvert forestier par quartier, comment la Ville s'assurera-t-elle que les promoteurs plantent des arbres? Pourquoi le promoteur planterait-il des arbres s'il n'est pas obligé de le faire?

Le règlement municipal sur les arbres prévoit des exigences pour l'indemnisation des arbres que l'on abat. En outre, même s'il n'est pas nécessaire de planter des arbres, on peut obliger les promoteurs à prévoir le paysagement végétalisé qui permettra aux résidents des habitations neuves de planter des arbres ou d'aménager d'autres espaces verts s'ils le souhaitent. Nous travaillerons aussi en collaboration avec nos partenaires communautaires pour mener des consultations et donner de l'information sur les bienfaits des espaces verts.

Les aménagements intercalaires

Quels sont les avantages et les inconvénients, pour les quartiers, des aménagements intercalaires imposés?

La bonne nouvelle, c'est que dans bien des quartiers, il s'agira d'aménager de nouveaux types d'habitations et d'offrir aux nouveaux résidents des occasions nouvelles d'habiter des quartiers agréables, dans le cas des quartiers plus centralisés, non loin des infrastructures, des magasins, des écoles et des transports en commun. Les avantages sont donc évidents : plus il y a d'habitants dans un quartier, plus on crée une masse critique qui permet d'aménager des quartiers du quart d'heure et des collectivités dynamiques.

À notre connaissance, les chantiers de construction donnent lieu à de nombreux inconvénients. Ces inconvénients perdurent, qu'il y ait ou non un plan officiel. Quand on remplace un bâtiment, on crée des inconvénients pendant les travaux. Un plan officiel qui oriente mieux les aménagements intercalaires est un avantage, dont nous sommes privés dans la version actuelle du Plan officiel. Cette version est trop vague sur l'aspect des aménagements intercalaires et leur implantation sur les parcelles de terrain. Nous voulons que le nouveau Plan officiel permette mieux de définir l'orientation à donner aux aménagements intercalaires afin de les adapter dans les rues dans chacun des secteurs de la Ville. C'est ce que nous avons tâché d'améliorer.

Pourquoi ne peut-on pas surveiller et rajuster plus fréquemment les cibles intercalaires, sans les fixer dans un plan?

Nous publions ce que l'on appelle le Rapport annuel sur l'aménagement, dans lequel nous faisons le point des travaux qui se déroulent. Nous calculons le nombre de permis de construire, d'analyser les secteurs dans lesquels on a réalisé des travaux de construction et de se pencher sur les types de bâtiments qui ont été édifiés. C'est ce que nous faisons chaque année. Et tous les 5 ou 10 ans, nous faisons le point sur l'ensemble de la situation et sur les résultats totaux pour savoir si la stratégie de gestion de la croissance se déroule comme le prévoit le Plan officiel.

Ces aménagements intercalaires donneront-ils naissance à des quartiers bondés de petits appartements? Comment pourra-t-on encourager les habitations familiales?

Non. Le Plan officiel est vraiment clair sur cette question : nous souhaitons diversifier les logements tout en préservant les logements des familles qui ont des enfants. Conformément à la version provisoire du Plan officiel, nous entendons rester fidèles à l'orientation adoptée pour nous assurer que l'on construit des habitations de plain-pied pour les familles qui ont des enfants et que ces habitations sont dotées d'une cour pour que les ménages puissent habiter un quartier existant et élever une famille dans ce quartier. Les ménages ne seront pas obligés de s'installer dans la banlieue et uniquement dans les secteurs de banlieue s'ils veulent une habitation suffisamment vaste pour élever une famille.

Les lots actuels pourront-ils être rezonés afin de permettre d'aménager en plus grand nombre les types d'habitations voulus ou sera-t-il plus facile de rezoner ces lots?

Le nouveau Règlement de zonage viendra mettre en œuvre le nouveau Plan officiel et permettra d'appliquer l'autorisation prévue dans les politiques du nouveau PO. La Loi sur l'aménagement du territoire de l'Ontario prévoit toujours le processus de rezonage. D'ici à ce que le nouveau Règlement de zonage entre en vigueur, ceux et celles qui voudront réaliser des aménagements autorisés dans le cadre du nouveau PO pourront compter sur cette politique afin de rédiger leur demande.

À l'heure actuelle, le règlement de zonage de la Ville est un ensemble constitué de nombreuses règles. La Ville comprend plus de 420 sous-zones, le règlement prévoit plus de 4 000 exceptions, il y a des dizaines d'annexes, et il est difficile, pour le commun des mortels, de comprendre et d'appliquer le règlement. L'une des grandes priorités que nous souhaitons réaliser après l'approbation du nouveau Plan officiel consiste à adopter un règlement de zonage nettement amélioré et simplifié. Ce règlement doit être clair, efficient et très efficace quand il s'agit de mettre en œuvre les politiques du Plan officiel. Ce règlement donnera aussi à la collectivité une certaine assurance et lui permettra de connaître les paramètres selon lesquels les nouveaux travaux d'aménagement se dérouleront, contextuellement, dans leur quartier.

Les infrastructures

La Ville prévoit-elle d'investir dans tous les aspects du secteur urbain, ainsi que dans les zones de faible densité, afin d'améliorer les services, les infrastructures et la vivabilité?

Dans le cadre du Plan officiel, la Ville entend s'assurer de mettre en place la structure-cadre qui permettra de faire évoluer graduellement les quartiers, quelle que soit la densité. Il s'agit entre autres des collectivités de faible densité. En créant dans ces secteurs des perspectives de croissance, on favorisera les investissements et on éclairera des documents comme les plans directeurs des infrastructures, des transports et des parcs.

Si les quartiers se perfectionnent ou deviennent des quartiers du quart d'heure, il faudra investir dans les services sociaux, dans les centres communautaires et récréatifs, dans les écoles, dans les parcs et dans les espaces verts, dans les trottoirs et dans les voies cyclables, entre autres. A-t-on calculé le coût des investissements dans le rehaussement de la vivabilité de nos nombreux quartiers urbains?

Les caractéristiques des quartiers du quart d'heure découlent d'un ensemble d'investissements publics et privés. Du point de vue municipal, lorsque le Plan officiel aura été adopté, la Ville réunira plus de détails en mettant à jour une série de plans directeurs. Les plans directeurs comme le Plan directeur des infrastructures, le Plan directeur des parcs et des infrastructures de loisirs et le Plan directeur des transports réunissent généralement plus de détails, en définissant les projets, en calculant les coûts

et en établissant le calendrier des travaux. Pour ce qui est des écoles, par exemple, le plan directeur relèverait de la compétence des différents conseils scolaires et du gouvernement provincial.

Les zones sous-jacentes

L'application des zones sous-jacentes est une politique saine, qui permet d'éviter le zonage parcellaire. Si toutefois vous ne prévoyez pas de vendre votre maison pour l'aménagement d'un complexe d'habitations, la hausse des impôts fonciers aura-t-elle pour effet de chasser les propriétaires existants qui pourraient peiner à payer ces impôts sur les habitations qui étaient auparavant les moins chères dans ces quartiers? Par exemple, dans le Glebe, les habitations de l'avenue Bronson étaient abordables, ce qui n'est toutefois pas le cas si une maison de 175 000 \$ en 1999 vaut maintenant 1,5 million de dollars. Comment fera-t-on la distinction, dans l'évaluation foncière, entre les habitations modestes et les lots à aménager?

Cette question devrait plutôt être adressée à la Société d'évaluation foncière des municipalités (SEFM), qui s'occupe de l'évaluation des impôts fonciers municipaux (<https://www.mpac.ca/fr/Homepage>).

Le nouveau PO a-t-il pour effet d'éliminer les zones R1 ou R2 dans les quartiers existants dans la zone sous-jacente transformative? A-t-il pour effet d'éliminer les zones R1 ou R2 dans les quartiers existants dans la zone sous-jacente évolutive? A-t-il pour effet d'éliminer les zones R1 ou R2 dans tous les quartiers existants d'Ottawa?

Dans l'ensemble du Plan officiel, bien des politiques générales réclament la diversification du logement, pour que les quartiers puissent réunir différents types de logements dans l'ensemble et pour permettre aux nouveaux propriétaires de s'installer dans certains secteurs. Nous ne sommes pas encore certains des incidences que ces politiques auront sur le zonage; toutefois, le projet de zonage se déroulera l'an prochain. Nous pourrons alors adresser ces questions aux responsables de ce projet, ce qui donnera lieu à des activités de consultation publique.

Le déroulement de la consultation

Pourquoi la Ville n'est-elle pas disposée à attendre la fin de la pandémie avant de finaliser sa vision, puisque cette pandémie devrait changer nos habitudes de vie et de travail?

Le personnel exerce ses activités selon les directives du Conseil municipal, qui a adopté le calendrier du Plan officiel. Nous tenons compte de toute l'information que nous réunissons auprès de nos collègues de Santé publique Ottawa et dans l'ensemble des autres directions générales afin de suivre l'évolution de la situation dans cette ville. Dans le même temps, le Plan officiel fait partie du programme de reprise des activités que la Ville doit mettre au point pour se relancer.

Pourrait-on revitaliser les terrains de South March afin d'agrandir le périmètre urbain?

Non. Nous ne pouvons pas le faire au moment d'écrire ces lignes.

Les plans secondaires

Les plans secondaires pourraient-ils aussi prévoir des bâtiments de plus grande hauteur que ce qui est autorisé dans le Plan officiel, et non seulement une réduction de la hauteur des bâtiments?

Oui. On pourrait le faire dans les plans secondaires, ce qui est déjà prévu dans de nombreux plans. Par exemple, dans le cadre de la consultation publique, le plan secondaire du secteur proche de la station Gladstone prévoyait l'aménagement de grands immeubles en les rapprochant le plus possible de la station de l'O-Train, ainsi que sur d'autres sites appropriés.

Les plans secondaires ambigus sont autant d'autres raisons pour lesquelles il faut donner directement aux propriétaires l'information sur les propositions de zonage qui pourraient s'appliquer à leur propriété, pour qu'ils puissent réagir.

Nous tâchons d'intégrer, dans le nouveau Plan officiel, beaucoup d'anciens plans secondaires. Nous avons aussi apporté des changements dans les modalités selon lesquelles nous nous penchons sur la planification, puisque dans bien des cas, beaucoup de plans secondaires datent de plusieurs dizaines d'années et qu'il y a eu des remaniements dans l'orientation définie dans la politique. Chaque plan secondaire se veut un mini plan officiel plus précis pour le quartier correspondant. Si des plans secondaires sont ambigus, n'hésitez pas à communiquer avec nous et à nous faire suivre vos questions par courriel (nouveaupo@ottawa.ca).

La version provisoire du PO précise que le plan secondaire est prépondérant. Le quartier Alta Vista a un plan secondaire. Comment ce plan est-il censé s'appliquer? À quel moment le plan secondaire est-il prépondérant?

Le plan secondaire est effectivement prépondérant. Autrement dit, en cas de contradiction avec le PO principal, c'est la politique du plan secondaire qui produit ses effets.

Les transects

Qu'est-ce que le transect?

Le transect est un secteur de la Ville qui est reproduit dans les cartes de notre Plan officiel et qui définit un certain contexte. Le cœur du centre-ville est un transect; le transect du secteur urbain intérieur correspond au groupe de quartiers qui ceinturent le cœur du centre-ville; le transect du secteur urbain extérieur correspond au groupe de quartiers qui débordent le secteur urbain intérieur, mais qui se trouvent à l'intérieur de la ceinture de verdure, qui est elle-même un secteur de ce transect. Des collectivités de banlieue, dont Kanata, Barrhaven, Riverside-Sud et Orléans, ont elles-mêmes leur propre secteur transect. Le secteur rural est lui aussi son propre transect. Chacun de ces transects a un contexte qui lui est propre. Il a aussi son propre ensemble de règles, de buts et d'objectifs. Il y a différents besoins, qui se situent à divers points de leur évolution.

Y aura-t-il des restrictions qui empêcheront de reconstruire une habitation unifamiliale dans un transect, quel qu'il soit? Cette politique sera-t-elle différente selon le transect?

Non. Il n'y aura pas de restrictions.

Cette diversité du logement s'appliquera-t-elle aussi à l'extérieur de la ceinture de verdure dans les lotissements de Kanata et de Barrhaven?

Oui. Dans le quartier de banlieue type que l'on construit aujourd'hui, et dans lequel le zonage prévoit déjà la zone R3 ou R4, nous ne prévoyons pas déjà cette diversité, que nous sommes en train d'intégrer dans le zonage des nouveaux quartiers au moment d'écrire ces lignes.

Le transport

La voiture est toujours nécessaire pour beaucoup d'entre nous, surtout les résidents aînés ou les résidents qui ont de petits enfants. En tiendra-t-on compte dans le Plan? Que dire des possibilités pour les voitures électriques?

Le Plan ne laisse pas entendre que les résidents ne devraient pas se servir de la voiture quand ils en ont besoin. Toutefois, le Plan vise à répartir les permissions afin de réaliser nos objectifs de part modale des transports pour permettre de faire des autres formes de transport comme les déplacements à pied et à vélo des options plus viables pour ceux qui peuvent y faire appel. Ces déplacements sont bons pour la santé et pour la société, de même que pour les cibles de réduction des gaz à effet de serre dans la lutte contre les changements climatiques. Pour ce qui est des voitures électriques, le Règlement de zonage permettra de se pencher sur les besoins minimums des voitures électriques pour les secteurs dans lesquels les résidents stationnent leur voiture, par exemple les bornes de recharge des véhicules, afin d'encourager cette transition avec les véhicules électriques.

Le Plan pourrait-il prévoir des objectifs pour le kilométrage supplémentaire à parcourir en vélo dans les 2, 5 ou 10 prochaines années, en protégeant plus de secteurs dans lesquels les automobilistes n'auraient pas accès certains jours de la semaine, entre autres?

Selon l'un des cinq grands changements qui guident le nouveau PO et l'objectif prépondérant de la mobilité dans le nouveau Plan officiel, d'ici la fin de l'horizon de planification du Plan, plus de la moitié de l'ensemble des déplacements se feront grâce au transport durable (déplacements à pied, à vélo, dans les transports en commun ou en covoiturage). Le PO ne fixe pas de cible pour la part modale du vélo. Dans le cadre du PDT et du Plan de transport actif, nous reverrons nos objectifs pour ce qui est de la part modale du vélo. Nous tiendrons également compte d'autres indicateurs pour surveiller les changements au fil du temps. Il est essentiel de noter que le kilométrage total parcouru à vélo n'est pas un indicateur fréquemment utilisé, essentiellement parce qu'il est très difficile de calculer ce kilométrage.

Ceci dit, le PO tient compte du fait que les déplacements à vélo augmenteront de ~5 %-7 % par an par rapport à 2010 [dans les quartiers 11 à 18](#). Nous tâchons de coordonner l'aménagement du territoire et la planification des transports et nous sommes favorables à la mutation concrète des modes de mobilité et des autres objectifs de la mobilité.

Par exemple, selon l'article 4.1.2(15), toutes les rues collectrices du secteur urbain, toutes les routes collectrices principales et toutes les artères sont des voies cyclables qui, à la longue, en raison des projets de réfection intégrée des routes, des conduites d'eau et des égouts menés par notre groupe de la gestion des actifs, doivent comprendre des infrastructures cyclables. Le PDT et les plans correspondants doivent faire état des projets piétonniers et cyclables prioritaires à mettre en œuvre à court terme.

Nous savons aussi qu'il est judicieux de promouvoir les déplacements à vélo; chaque déplacement généré a une empreinte spatiale, et plus on génère de déplacements dans un secteur précis, plus il faut que ces déplacements se déroulent dans un souci d'efficience spatiale.

Avez-vous prévu un calendrier pour le Plan directeur des transports?

On a prévu d'achever en avril 2022 les travaux du périmètre de la mise à jour du PDT. Ce délai a été calculé d'après un ensemble de grandes étapes dont la nouvelle enquête Origine Destination (O-D), la coordination avec l'examen du Plan officiel et les étapes de la consultation publique.

En raison de la pandémie de COVID-19, l'enquête Origine-Destination a été reportée, puisque les habitudes de déplacements dans l'ensemble de la région ne seraient pas représentatifs des tendances à long terme ou ne seraient utiles pour mettre à jour le PDT. C'est pourquoi on a reporté à l'automne 2021 le début de l'enquête Origine-Destination, s'il n'y a pas d'autre retard et de difficultés importantes d'ici là à cause de la COVID-19.

La date d'achèvement révisé de la mise à jour du PDT et de la rédaction du nouveau Plan de transport actif est fixée à l'automne 2023, à la condition qu'il n'y ait pas d'autre retard causé par un nouveau report de l'enquête Origine-Destination. D'ici là, le personnel continuera de faire avancer les projets de transport en commun, d'aménagement de routes, de pistes cyclables et de trottoirs.

Nous tiendrons de ces changements le public et les parties prenantes du projet en communiquant directement avec eux et en publiant des comptes rendus sur le site Web du projet (Ottawa.ca/miseajourPDT).

Divers et points exceptionnels

Mettra-t-on en place des mécanismes pour faciliter la délivrance des permis des logements accessoires?

Nous surveillons constamment le programme des annexes résidentielles pour savoir comment on peut l'améliorer. Les points à améliorer sont nombreux. Et puisqu'il se construit plus d'annexes résidentielles sur le territoire de la Ville, les résidents communiquent avec nous pour nous faire connaître les points que nous pouvons améliorer. Nous suivons l'évolution de la situation sur notre radar; ce n'est toutefois pas une question qui fait partie du Plan officiel. Les politiques du nouveau Plan officiel pour les annexes résidentielles reprennent les politiques de la version existante du PO; elles n'ont pas été modifiées, puisqu'elles sont récentes.

Les rues, les passages pour piétons et les trottoirs récents n'ont pas été aménagés en pensant à leur accessibilité pour les personnes qui ont des difficultés de mobilité. A-t-on prévu un plan pour miser sur les occasions d'aménager ainsi des collectivités plus accessibles?

Oui. Les Normes de conception accessible (NCA) de la Ville d'Ottawa ont été mises au point d'après les lois provinciales et dans le cadre de l'initiative de la Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (LAPHO). De concert avec le Cadre de mise en œuvre des rues complètes, ces normes permettent de s'assurer que les espaces et les infrastructures dont la Ville est propriétaire et exploitant sont inclusifs et accessibles pour tous. Cet engagement s'étend aux résidents, aux visiteurs et aux employés qui ont des handicaps visibles ou invisibles. Dans le réaménagement des rues et la construction des rues nouvelles, la Direction générale de transports veillera à respecter ces normes.

Pouvez-vous donner l'exemple d'une autre ville de taille moyenne qui a voulu promouvoir la densité en logeant, dans des immeubles multilogements, les résidents habitant dans les quartiers dans

lesquels il n'y a généralement que des habitations unifamiliales. Quelles difficultés ont-elles dû résoudre?

Nous nous sommes penchés sur une quarantaine de villes différentes et nous avons évalué plusieurs administrations différentes en Amérique du Nord, dans l'Union européenne, en Scandinavie, au Royaume-Uni et en Australie. Nous avons puisé beaucoup d'information un peu partout dans le monde, dans des villes comparables à la nôtre ou un peu plus vastes que la nôtre et nous nous en sommes inspirés, pour apprendre à partir de leur expérience et comparer leur évolution sur la voie de leurs ambitions pour ce qui est de leur taille.

En Amérique du Nord, Minneapolis a défrayé la chronique. Elle s'est soumise à un processus politique rigoureux, dans lequel elle a dû en quelque sorte prendre d'urgence, pour des raisons de logement, la décision de se défaire de la zone R1 et de diversifier les types d'options offertes dans les quartiers résidentiels. En Australie, on a mené bien des travaux intéressants, dont certains correspondent à ceux que nous présentons ici à Ottawa. Par exemple, l'Australie fait appel à la notion du transect dans beaucoup de ses administrations, afin de commencer à parler de l'orientation à donner à l'évolution de leurs quartiers.

Le zonage

Est-il possible de supprimer le nombre minimum de places de stationnement des véhicules à moteur dans le zonage?

Oui. En fait, la Ville a déjà supprimé l'obligation de prévoir un minimum de places de stationnement pour les bâtiments de 12 logements ou moins dans des zones importantes du secteur urbain intérieur de la Ville. Nous pourrons éventuellement nous pencher sur d'autres changements qui cadreront avec les orientations des politiques dans la promotion de la piétonnabilité et pour favoriser l'accroissement de la densité et l'amélioration des liaisons du transport actif. Il s'agira d'une question sur laquelle nous nous pencherons dans la rédaction du nouveau Règlement de zonage dans la foulée de l'adoption du Plan officiel.

Le Plan officiel obligera-t-il à adopter un zonage axé sur la forme? Si oui, à quelles parties du nouveau règlement de zonage le changement s'appliquerait-il?

Le Plan officiel prévoit des politiques qui permettront d'adopter des règlements fondés sur la forme dans l'aménagement du territoire. Ces règlements préciseront les moyens grâce auxquels les bâtiments seront adaptés à la collectivité, aux quartiers ou aux couloirs. Si les bâtiments cadrent avec le contexte du point de vue de la forme et que la compatibilité du contexte avec les propriétés voisines est gérée judicieusement, l'aménagement intérieur a moins d'importance. Le type de zonage qui sera institué sera déterminé dans le cadre de l'examen du Règlement de zonage.

Le PO est le document prépondérant. Par conséquent, comment peut-on réservé au Règlement de zonage les règles de la densification des quartiers et aux plans secondaires les mises à jour? Le zonage ne devrait-il pas plutôt relever du document prépondérant?

Le Plan officiel vise à définir l'orientation principale à adopter. La version actuelle du Plan officiel accuse une lacune, puisque ce plan tâche de définir une orientation très générale dans des secteurs qui étaient essentiellement différents les uns des autres. Selon l'amélioration que nous tâchons d'apporter

grâce à ce nouveau Plan officiel, nous définissons les secteurs d'après leur contexte. Autrement dit, le cœur du centre-ville, le secteur urbain intérieur et la banlieue auront leur propre ensemble de règles, et ainsi de suite. Lorsque ces règles sont comprises, convenues et adoptées, la Ville peut beaucoup plus facilement faire concorder l'orientation du Plan officiel avec les règles qu'elle doit appliquer au niveau du règlement de zonage.

Quelle condition du Plan officiel adoptera-t-on pour mettre à niveau notre règlement de zonage afin d'égaler ou de remplacer le Plan officiel?

Le règlement de zonage ne remplacerait pas le Plan officiel : le règlement de zonage et le Plan officiel s'appliqueraient de concert. La Loi sur l'aménagement du territoire oblige à adopter un règlement de zonage conforme au Plan officiel dans les trois années de la date à laquelle ce plan entre en vigueur.

La ceinture de verdure sera-t-elle modifiée par les politiques proposées?

Non. Elle ne le sera pas. Nous transposerons les désignations et les dispositions dans le Plan directeur de la Ceinture de verdure de la CCN.

En quoi la section consacrée à l'esthétique urbaine vient-elle empêcher de faire appel à des architectes peu compétents et à des matériaux de construction de piètre qualité?

Nous ne pouvons pas réglementer le bon goût ou le mauvais goût parce que ces notions ne peuvent pas être définies et interprétées uniformément. La section consacrée à l'esthétique urbaine se rapporte à nos lignes directrices sur l'esthétique urbaine, et dans ces lignes directrices, il est question (dans toute la mesure où nous pourrons le faire en vertu de la Loi sur l'aménagement du territoire) de l'à-propos de l'expression architecturale, ainsi que des matériaux. Selon les sites où l'on propose d'aménager de nouveaux immeubles, la Ville a aussi mis sur pied le Comité d'examen du design urbain, pour s'assurer que les nouveaux travaux d'aménagement réalisés dans nos secteurs les plus importants et en vue atteignent ce niveau d'examen et de qualité dans la conception.

Peut-on avoir une idée de ce qu'était un quartier et de ce qu'il deviendra lorsqu'on l'aura modifié?

La technologie et les applications graphiques ont considérablement évolué. Dans le Règlement de zonage, nous adopterons une approche plus graphique dans la modélisation de l'impact de la réglementation provinciale révisée pour le Règlement de zonage. Il faut se pencher sur les conséquences de la réglementation quand elle sera appliquée dans la réalité. À l'heure actuelle, le Règlement de zonage et le Plan officiel ne permettent guère de bien s'acquitter de cette obligation. Nous voulons changer cette situation. Il faudrait pouvoir constater et comprendre parfaitement le sens de ces normes d'aménagement et les incidences qu'elles produisent sur les terrains, sur les rues, sur les quadrillatères et sur les quartiers. L'identité visuelle, avant et après le Plan, est appelée à faire partie de notre programme du point de vue de la restructuration et de la révision du Règlement de zonage lorsque le nouveau PO aura été adopté. Il s'agira de modèles conceptuels. Ils ne dictent pas ce que doivent faire le secteur privé ou les entreprises privées d'aménagement. Or, ils donnent certainement une bien meilleure idée des attentes pour ce qui est du déroulement de l'évolution sur le terrain.

**Il est évident que les différents documents qui répondent aux divers besoins sont nombreux.
Idéalement, la Ville pourrait rédiger un document qui explique les liens entre tous ces documents pour que les résidents puissent rechercher et trouver facilement l'information dont ils ont besoin.**



PLANS DIRECTEURS DE LA VILLE D'OTTAWA



Révision du
Plan officiel
(nouveau PO)

Le plan officiel est un cadre stratégique qui guide l'aménagement physique de la ville et qui s'articule notamment autour des points suivants :

- Réglementation de l'utilisation du sol;
- Gestion de la croissance et de l'évolution des secteurs urbains, suburbains et ruraux;
- Planification des projets de travaux publics et d'infrastructure;
- Planification des nouvelles collectivités et des secteurs en voie de transformation;
- Préservation des systèmes naturels et utilisation avisée des ressources.

Le Plan directeur des transports (PDT) établit les grandes lignes encadrant la planification, l'aménagement et le fonctionnement des réseaux de transport de la ville pour les prochaines décennies.

Avec le PDT, nous définissons les politiques de transport et déterminons quelles infrastructures seront nécessaires pour répondre aux besoins de la ville au fil de sa croissance.



Plan directeur des transports
PDT



Plan directeur de l'infrastructure
PDI

La mise à jour du Plan directeur de l'infrastructure (PDI) est une démarche s'inscrivant dans la révision du Plan officiel de la Ville.

Le PDI est un document stratégique qui énonce des objectifs de croissance et les priorités quant aux systèmes municipaux d'approvisionnement et de distribution en eau, de collecte et de traitement des eaux usées et de gestion des eaux pluviales.



Plan de gestion de la qualité
de l'air et des
changements climatiques
PGQACC

Le Plan de gestion de la qualité de l'air et des changements climatiques renferme, entre autres, les éléments suivants :

- Analyse comparant les objectifs à long terme du PGQACC, qui visent à réduire les émissions de GES de 80 % sous les niveaux de 2012 d'ici 2050, avec ceux du GIEC, qui visent à limiter le réchauffement planétaire à 1,5 °C;
- Objectifs communautaires et municipaux de réduction des émissions de GES à moyen terme (2030);
- Priorités d'atténuation des changements climatiques et d'adaptation à ceux-ci pour les cinq prochaines années (2019-2024) afin d'intégrer les considérations relatives aux changements climatiques à toutes les activités de la Ville;
- Inventaire des émissions de GES de 2018;



Plan directeur des
espaces verts
PDEV

Le Plan directeur des espaces verts – Stratégies visant les espaces verts urbains vise à présenter la vision du Conseil quant aux espaces verts urbains et à définir des politiques qui permettront de donner corps à cette vision.

Alors que croît Ottawa, il convient de prévoir des espaces verts accessibles à tous les résidents en nombre suffisant. Ces espaces seront reliés entre eux afin de créer une circulation dans des couloirs verts. Ils seront aussi durables et d'excellente qualité, ce qui réduira au minimum les interventions municipales et les dépenses publiques.