



L'OTTAWA DE DEMAIN APRÈS 2036

Avant-projet final
SCÉNARIOS, FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS
EN MATIÈRE DE PLANIFICATION
janvier 2019

TABLE DES MATIÈRES

1.0 Résumé	1
2.0 Préface.....	2
3.0 Introduction.....	3
3.1 CONTEXTE.....	3
3.2 HISTORIQUE	3
3.3 SOMMAIRE DU RAPPORT.....	4
4.0 Planifier pour favoriser l’habitabilité.....	5
4.1 POURQUOI LA PLANIFICATION PAR SCÉNARIOS?.....	5
5.0 Méthodologie	8
5.1 L’OTTAWA DE DEMAIN, APRÈS 2036 - ÉCHÉANCIER	8
5.2 REVUE DE LA LITTÉRATURE.....	8
5.3 CONSEIL DE RÉFLEXION	8
5.4 REPÉRAGE DES FACTEURS DE CHANGEMENT.....	8
5.5 ÉLABORATION DES SCÉNARIOS POTENTIELS FUTURS POUR OTTAWA	8
5.6 ÉLABORATION DES CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION	9
5.7 STRATÉGIE DE PARTICIPATION DU PUBLIC.....	9
6.0 Scénarios, facteurs de changement et considérations en matière de planification	10
6.1 DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE.....	11
Scénarios	12
Facteurs de changement et considérations en matière de planification	15
6.2 QUESTIONS SOCIOCULTURELLES ET QUALITÉ DE VIE.....	21
Scénarios	22
Facteurs de changement et considérations en matière de planification	25
6.3 ENVIRONNEMENT	32
Scénarios	33
Facteurs de changement et considérations en matière de planification	36
6.4 URBAN FORM AND MOBILITY	42
Scénarios	43
Facteurs de changement et considérations en matière de planification	46
7.0 Conclusion	55
Sources	56
Remerciements.....	59
Annexes.....	60

1.0 RÉSUMÉ

En décembre 2016, le Conseil municipal d'Ottawa a demandé au personnel de la Ville d'entreprendre une étude de planification « pour cerner les tendances en matière de logement et d'emploi, ainsi que pour trouver des façons de créer des collectivités complètes qui contribueront, tout comme les politiques du Plan officiel en vigueur, à faire d'Ottawa une ville abordable et viable, même après 2036. »

L'étude de planification L'Ottawa de demain, après 2016 visait à repérer les forces qui façonneront Ottawa au cours du prochain siècle, de manière à ce que la Ville soit en mesure d'intégrer des mécanismes de résilience et d'adaptation dans son prochain Plan officiel. Afin d'atteindre cet objectif et de s'adapter au degré élevé d'incertitude de l'avenir à long terme de la ville, l'étude de planification par scénarios L'Ottawa de demain, après 2036 a été réalisée afin de :

- cerner les tendances et les éléments perturbateurs qui influenceront la Ville au-delà de l'horizon de planification actuel de 20 ans;
- décrire des scénarios possibles pour l'avenir qui dépassent les cadres temporels usuels et qui sont fondés sur les tendances et les éléments perturbateurs mentionnés précédemment;
- cibler les considérations en matière de planification

qui permettront à la Ville de créer des collectivités complètes et de faire preuve de résilience afin de pouvoir s'adapter aux changements futurs.

Les scénarios et les considérations en matière de planification du présent rapport serviront à fixer les priorités du prochain Plan officiel et pourraient également encadrer les mises à jour des autres documents de gestion de la croissance de la Ville, dont :

- le Plan directeur des transports;
- le Plan directeur de l'infrastructure;
- le Plan directeur des espaces verts;
- le Règlement sur les redevances d'aménagement.



Photo : Ville d'Ottawa

2.0 PRÉFACE

L'ambition de la Ville d'Ottawa est de devenir, au cours du prochain siècle, la ville de taille moyenne où il fait le mieux vivre en Amérique du Nord. Il n'existe pas de définition unique de l'habitabilité, et ce que l'on considère comme important pour l'habitabilité d'une ville peut varier d'une personne à l'autre. Cependant, malgré l'absence d'une définition universelle, on pourrait décrire l'habitabilité comme étant les nombreux éléments qui concourent à la qualité de vie dans un lieu donné.

Une ville ou un lieu habitable, c'est plus qu'un lieu où l'on peut habiter. C'est un endroit sécuritaire où les gens ont accès à une éducation de qualité, des choix en matière de mobilité, des occasions de gagner leur vie, des soins de santé, des commerces, des services, un espace public et des espaces naturels, de même que des activités culturelles et de divertissement. Une ville habitable favorise la santé physique et émotionnelle de ses citoyens en créant des environnements où ils peuvent s'épanouir. Elle doit donner à ses citoyens un sentiment de liberté venant du fait que chacun peut viser se réaliser au sein d'un milieu social équitable et enrichissant qui lui offre du soutien. L'habitabilité englobe également la sécurité et la résilience des éléments susmentionnés, de manière à assurer un accès stable et adaptatif qui répond au besoin de tous.

Un volet fondamental du progrès pour faire d'Ottawa la ville de taille moyenne où il fait le mieux vivre en Amérique du Nord consiste en l'établissement de communautés complètes. Les communautés complètes se définissent comme suit :

« Des lieux tels que des quartiers à usages mixtes et d'autres secteurs au sein des villes et des zones d'habitat qui offrent et soutiennent la possibilité pour les gens de tout âge et de toute capacité d'accéder facilement à la plupart des nécessités de la vie quotidienne, y compris une offre appropriée d'emplois, de commerces et de services, une gamme complète de types logements, d'options de transport et d'installations de services publics. Les communautés complètes sont adaptées aux aînés et peuvent prendre différentes formes appropriées à leur contexte. »¹

Dans le cadre de la stratégie de participation de l'étude L'Ottawa de demain, après 2036, la Ville a fait circuler un questionnaire en ligne auprès des résidents d'Ottawa pour leur demander ce que signifiait l'habitabilité pour eux (appendice 1). Parmi les 302 répondants, la majorité a répondu que, pour eux, l'habitabilité signifiait :

- des quartiers sécuritaires, inclusifs et dynamiques, où tout ce dont on a besoin se trouve à une distance de marche et est accessible aux personnes à mobilité réduite, notamment les emplois, services, commerces, écoles, espaces verts et loisirs;
- une diversité d'options de logements qui répond aux besoins des résidents;
- des transports en commun abordables, accessibles et pratiques, et des infrastructures sécuritaires pour les piétons et les cyclistes, afin de réduire la dépendance à la voiture;
- des emplois de qualité;
- un milieu naturel sain et de nombreux espaces verts.

Ottawa est bien positionnée pour faire face aux changements en cours et à venir afin de préserver et d'améliorer son habitabilité. En effet, Ottawa peut compter sur une excellente qualité de vie, favorisée par ses milieux sociaux et bâtis culturellement riches et diversifiés, son cadre naturel remarquable, ses modèles de croissance positifs, son économie stable et de plus en plus diversifiée, de même que ses réseaux d'éducation et de santé bien développés.

Comme sa croissance l'amènera dans le groupe suivant de taille de villes (celui des villes de deux à trois millions d'habitants), la région d'Ottawa-Gatineau a l'occasion de miser sur ces attributs. Pour ce faire, elle doit déterminer en quoi son habitabilité pourrait être affectée par des influences locales, nationales et internationales à l'avenir, et veiller à faire preuve de résilience pour être en mesure de s'adapter à ces changements.

3.0 INTRODUCTION

3.1 CONTEXTE

Ottawa comptera un million de résidents en 2019, soit le double de sa population d'il y a 50 ans. Aujourd'hui, elle est non seulement plus grande, mais aussi fondamentalement différente, à bien des égards, de la ville qu'elle était il y a un demi-siècle. À cette époque, moins de la moitié des femmes étaient sur le marché du travail, alors que ce taux s'élève aujourd'hui à plus de 80 %. Il y a 50 ans, il n'y avait ni ordinateurs personnels, ni Internet, ni médias sociaux. Par ailleurs, à cette époque, l'aménagements était limite à la Ceinture de verdure, alors qu'aujourd'hui, d'importantes collectivités s'étendent à l'extérieur de la Ceinture de verdure.

Quelles sont les forces qui transformeront Ottawa pendant son passage d'une ville d'un million de résidents à une comptant de deux à trois millions d'habitants? Quelles sont les tendances majeures qui définiront notre ville? Quelles sont les forces plus difficiles à prévoir (les éléments perturbateurs) qui nous amèneront dans de nouvelles directions?

3.2 HISTORIQUE

En décembre 2016, le Conseil municipal a demandé au personnel d'entreprendre une étude de planification « pour cerner les tendances en matière de logement et d'emploi, ainsi que pour trouver des façons de créer des collectivités complètes qui contribueront, tout comme les politiques du Plan officiel en vigueur, à faire d'Ottawa une ville abordable et viable, même après 2036. »

Cette étude avait pour objectif de :

- cerner les tendances et les éléments perturbateurs qui influenceront la ville au-delà de l'horizon de planification actuel de 20 ans;
- décrire des scénarios possibles pour l'avenir qui dépassent les cadres temporels usuels et qui sont fondés sur les tendances et les éléments perturbateurs mentionnés précédemment;
- cibler les éléments clés des politiques ou de la planification stratégique qui permettront à la Ville de créer des collectivités complètes et d'être novatrice, flexible, résiliente et adaptable aux changements futurs.

D'autres aspects de la motion de décembre 2016 seront

traités dans le contexte de l'examen du Plan officiel.

L'étude L'Ottawa de demain, après 2036 servira à la création du prochain Plan officiel et d'autres documents de planification importants dont le Plan directeur des transports et le Plan directeur de l'infrastructure. Elle pourra également être utile à d'autres intervenants et partenaires, pour l'élaboration d'instruments de planification stratégique qui répondent aux difficultés et aux possibilités abordées dans le présent rapport.

3.0 INTRODUCTION

3.3 SOMMAIRE DU RAPPORT

Les chapitres suivants du rapport L'Ottawa de demain, après 2036 englobent le travail effectué pour repérer les forces qui transformeront la ville dans l'avenir et les changements possibles pour Ottawa. On y trouve également les considérations principales en matière de planification pour le prochain examen des plans de gestion de la croissance de la Ville qui l'aideront à s'adapter à un avenir d'incertitudes, de manière à faire d'Ottawa la ville de taille moyenne où il fait le mieux vivre en Amérique du Nord.

Le chapitre 4, *Planifier pour favoriser l'habitabilité*, décrit l'importance de la planification à long terme. On y présente les raisons pour lesquelles cette méthodologie a été utilisée dans le contexte de cette étude de planification. Le chapitre 4 s'intéresse également à la façon dont d'autres villes de taille moyenne s'y prennent pour se démarquer à l'échelle mondiale et expose les considérations principales pour le passage d'Ottawa au statut de ville de taille moyenne.

Le chapitre 5, *Méthodologie*, décrit le processus employé pour la conception de l'étude L'Ottawa de demain, après 2036, notamment un aperçu de la stratégie de participation du public employée par les intervenants clés et les partenaires de planification pour faire en sorte d'obtenir des points de vue provenant de diverses tranches de la population.

Le chapitre 6, *Scénarios, facteurs de changement et considérations en matière de planification*, présente différents scénarios d'avenirs possibles, de même que les principaux facteurs de changement et considérations en matière de planification regroupés sous quatre thèmes fondamentaux. Il importe de noter que ce chapitre présente également des considérations en matière de planification visant à guider la Ville et d'autres intervenants clés dans l'élaboration du Plan officiel et d'autres plans de gestion de la croissance, pour faire en sorte que la ville soit résiliente et en mesure de s'adapter aux changements qui pourraient survenir.

4.0 PLANIFIER POUR FAVORISER L'HABITABILITÉ

4.1 POURQUOI LA PLANIFICATION PAR SCÉNARIOS?

L'objectif de l'étude de planification L'Ottawa de demain, après 2036 consistait à cerner les tendances et facteurs de changement à long terme, au-delà de l'horizon de planification traditionnel. Ce type de planification à long terme comporte un degré élevé d'incertitude, parce que l'on ignore si les tendances actuelles se maintiendront, et que les répercussions des changements, qu'elles soient économiques, environnementales, sociales ou technologiques, sont difficiles à comprendre.

C'est pourquoi une stratégie de planification par scénarios a été employée. La planification par scénarios est un outil de planification stratégique qui sert à évaluer diverses possibilités futures plausibles. La planification par scénarios se distingue de la prévision, car elle se base sur les incertitudes intrinsèques de la planification à long terme, notamment des facteurs de changement et des éléments perturbateurs d'envergure mondiale, nationale ou locale. L'approche prévisionnelle dans un but de planification à long terme est problématique en raison du manque de données et du risque accru de perturbations des tendances actuelles.

La planification par scénarios se distingue aussi des exercices de vision puisqu'elle consiste à utiliser les futurs possibles et non seulement les futurs désirés. À ce titre, il s'agit donc d'une approche plus équilibrée, qui permet à la Ville d'envisager (et de répondre à) des événements plausibles qu'elle désirerait ou non voir se concrétiser. Le processus de planification par scénarios est aussi entièrement

Scénarios	Prévisions	Visions
Avenir possible et plausible	Avenir probable	Avenir souhaitable
Fondés sur l'incertitude	Fondées sur certaines relations	Fondées sur l'utilité
Risque illustré	Risque dissimulé	Risque dissimulé
Qualitatifs ou quantitatifs	Quantitatives	Généralement qualitatives
Nécessaires pour prendre des décisions	Nécessaires pour oser prendre des décisions	Motivantes
Rarement utilisés	Utilisées tous les jours	Utilisées assez souvent
Utiles pour les perspectives à moyen ou long terme et les incertitudes moyennes et élevées	Utiles pour les perspectives à court terme et peu utile pour le degré d'incertitude	Donnent naissance à des changements intentionnels

descriptif et présente ce que l'avenir pourrait réserver, de même que des considérations possibles en matière de planification. Il ne vise pas à établir des priorités ou à faire des recommandations précises en matière de politiques. Ce travail sera fait dans le cadre de l'élaboration des plans municipal et stratégique de la Ville.

4.2 CADRE GLOBAL

Ottawa est une ville de taille moyenne, qui présente des avantages particuliers découlant de sa situation de capitale nationale. Afin de positionner Ottawa à titre de ville de taille moyenne où il fait le mieux vivre, il serait instructif d'analyser les stratégies employées par d'autres villes comparables ailleurs au monde afin de favoriser leur développement économique, de même que la qualité de vie dans son ensemble.

Les forces qui sous-tendent l'économie urbaine semblent tendre vers l'agglomération. Les grandes villes deviennent encore plus grandes, ce qui rend plus difficile le rôle économique d'une ville ayant une population régionale de deux à trois millions d'habitants. Les principales dynamiques sous-jacentes à la croissance urbaine mondiale s'appliquent également aux villes de taille moyenne, dont le travail consiste à demeurer concurrentielles et distinctes, et à saisir les occasions, tout en offrant une qualité de vie et d'autres avantages que les villes de plus grande taille peinent de plus en plus à offrir. Plusieurs stratégies clés semblent être cruciales :

- veiller à la présence d'industries des technologies numériques et des services financiers stratégiques qui composent l'économie des villes modernes;
- accroître le rôle essentiel des aéroports et d'autres formes de connectivité interurbaine rapide, en particulier vers les pôles urbains au premier plan de l'économie;
- l'importance centrale des universités pour fournir une main-d'oeuvre bien formée et, par conséquent, contribuer aux processus d'innovation dont dépend la ville moderne.

Les villes sont aussi animées par le sentiment d'appartenance des résidents, de même que des offres culturelles et touristiques qui concourent à leur identité unique, ce qui permet souvent aux villes de taille moyenne de développer un avantage particulier.

4.0 PLANIFIER POUR FAVORISER L'HABITABILITÉ

Partout au monde, de nombreuses villes de taille moyenne s'efforcent de rehausser et d'enrichir leurs avantages au moyen de stratégies créatives uniques, tout en tenant compte des réalités de l'économie globale. La diversité des exemples indique que, comparativement aux métropoles plus complexes, il serait en fait peut-être plus facile pour de telles villes d'expérimenter et d'innover. Bien qu'il n'y ait pas deux villes identiques, et que le contexte politique, historique et économique de chacune différera, d'intéressantes leçons peuvent néanmoins être tirées de leur observation.

La première tâche d'une ville de taille moyenne consiste à s'amarrer solidement à l'économie mondiale. Dublin, la capitale de l'Irlande, compte une population urbaine d'environ 1,9 million de personnes. Grâce à divers incitatifs financiers et à la présence de deux universités prestigieuses, elle a su :

- attirer de nombreuses multinationales, particulièrement dans l'industrie des technologies numériques;
- positionner l'aéroport de Dublin comme pôle d'entrée majeure sur le continent et centre des compagnies aériennes à bas prix;
- investir massivement dans les destinations et activités culturelles et touristiques.

La ville favorise l'immigration et a l'avantage de se distinguer de l'Angleterre, tout en profitant du fait de partager une langue commune. Ottawa possède déjà une base d'industries des technologies numériques et deux universités capables de stimuler l'économie urbaine de l'avenir. Pour réussir à devenir la ville de taille moyenne où il fait le mieux vivre en Amérique du Nord, elle devra soutenir ces deux secteurs. Ottawa a également la possibilité de profiter des pressions relatives aux coûts et à la congestion aérienne à l'aéroport Lester B. Pearson de Toronto, en exploitant son réseau déjà important de liaisons aériennes.

Bordeaux, avec une population de 1,2 million d'habitants, est située à environ 600 kilomètres de Paris. L'arrivée récente d'un service de train à grande vitesse a réduit la durée du trajet de centre-ville à centre-ville à trois heures et provoqué une croissance économique marquée dans la ville. En procédant à un excellent travail d'aménagement urbain et de l'espace pour accompagner l'introduction du service de train léger sur rail, Bordeaux n'a pas ménagé ses efforts pour préparer le terrain à sa revitalisation et offrir un mode de vie riche, mais différent de celui qu'offre la capitale française.

Deuxième plus grande ville en importance de France, Lyon, avec ses 2,3 millions d'habitants, a connu un renouveau similaire. Favorisées par les liaisons par train à grande vitesse avec Paris depuis plus de deux décennies, les activités de recherche de pointe et pharmaceutiques de Lyon ont prospéré grâce à leurs liens avec l'économie de la métropole. Ottawa devrait évaluer d'un œil critique comment améliorer ses liens avec Montréal et Toronto afin de se présenter comme une solution de rechange attrayante aux grandes villes.

Avec une population de 2,1 millions d'habitants, Austin, au Texas, constitue un autre exemple d'une ville qui tire avantage du fait d'être une plus petite ville en lien avec des centres métropolitains importants. Située au milieu d'un triangle formé par les villes de Dallas/Fort Worth, Houston et San Antonio, Austin est devenue, grâce à son offre d'universités de grande qualité et sa scène musicale unique, l'un des plus importants centres de l'économie d'innovation aux États-Unis. En fait, par sa capacité d'attirer une main-d'œuvre hautement qualifiée destinée à ses universités et la présence d'une importante économie du divertissement pour offrant des postes de premier échelon, Austin est l'une des villes de taille moyenne connaissant la plus forte croissance aux États-Unis.

Même parmi les petites villes, la taille compte. En effet, une ville de plus grande taille fournit un marché plus important pour les infrastructures sociales et physiques. Ottawa devrait examiner comment elle pourrait accélérer de manière proactive la croissance de sa population et ainsi attirer une plus forte immigration de manière à accroître sa masse critique urbaine. Les universités et les hôpitaux, en plus des secteurs du tourisme et de l'hôtellerie, jouent un rôle central dans une telle stratégie, en permettant d'offrir la diversité d'emplois nécessaire à une croissance durable de la population.

Capitale de la Finlande comptant une population métropolitaine de 1,4 million d'habitants, Helsinki est une ville du nord ayant un climat similaire à celui d'Ottawa. Son exemple peut fournir à Ottawa des objectifs pratiques à plusieurs égards. Helsinki a appliqué un programme de marketing touristique qui a connu un grand succès. Cette initiative visait plus particulièrement les visiteurs asiatiques et mettait fortement l'accent sur la gastronomie et l'artisanat locaux. Également reconnue comme l'une des villes d'Europe où il est le plus facile de se déplacer, Helsinki a su améliorer son accessibilité par la mise en place d'infrastructures de transports en commun, à vélo et à pied bien équilibrées, tout en laissant une place à l'utilisation de l'automobile. Helsinki se considère

4.0 PLANIFIER POUR FAVORISER L'HABITABILITÉ

comme un banc d'essai en situation réelle pour les solutions de mobilité innovatrices. Les autorités locales des transports financent des concours visant à trouver de nouvelles initiatives en matière de mobilité, créent des partenariats avec des entreprises privées pour mettre à l'essai des services de mobilité et rendent accessibles les données ouvertes pour le développement de nouvelles applications de mobilité. La Ville et des entreprises privées ont fait des expériences avec des applications de « mobilité totale », qui offrent sur abonnement un service d'utilisation à la demande de partage d'automobile, stationnement, transports en commun, taxi et partage de vélo. Grâce à la mise en place d'itinéraires clés de TRL dans la ville et le potentiel de son industrie des technologies numériques, Ottawa présente une occasion unique de devenir un chef de file nord-américain dans le développement de ce type de solutions de mobilité.

Manchester, ville principale du nord de l'Angleterre comptant une population métropolitaine de 2,8 millions d'habitants, a dû déployer d'importants efforts pour se réinventer après le déclin abrupt de ses industries. Pour stimuler sa relance, elle a mis en place un vaste éventail de stratégies économiques, culturelles et touristiques. Deux d'entre elles pourraient présenter un intérêt particulier pour Ottawa. Il s'agit de sa volonté de miser sur les sports et de la revitalisation de terrains riverains auparavant inaccessibles. Manchester est célèbre pour ses équipes de foot, et la Ville a joué un rôle de partenaire actif pour favoriser leur expansion. La ville a prolongé son offre de transports en commun jusqu'aux berges de la rivière de Salford, un secteur portuaire en déclin et auparavant inaccessible, et s'est employée à attirer des installations et entreprises d'importance dans les domaines

du spectacle et des médias afin de créer une nouvelle destination de choix dans la région urbaine. Le corridor de la rivière des Outaouais pourrait tirer avantage d'une stratégie aussi forte pour créer une nouvelle présence invitante au cœur de la ville.

De nombreux autres exemples peuvent être tirés d'autres villes de taille moyenne quant à la façon dont elles améliorent leur position économique et la qualité de vie de leurs citoyens — deux éléments constituant leur principal avantage concurrentiel. Dans le chapitre six du présent rapport sont présentées plusieurs vignettes qui illustrent des exemples d'autres villes ayant adopté des stratégies inspirantes. En résumé, les villes mentionnées précédemment ont démontré la nécessité d'appliquer un style de gestion plus audacieux et moins réfractaire au risque afin de s'assurer une position concurrentielle sur la scène mondiale à titre de villes de taille moyenne.



Photo : A. MacPherson

5.0 MÉTHODOLOGIE

5.1 L'OTTAWA DE DEMAIN, APRÈS 2036 – ÉCHÉANCIER

Mesure à prendre	Date de fin
1. Revue de la littérature	Octobre 2017
2. Création du Conseil de réflexion	Octobre 2017
3. Repérage des facteurs de changement	Janvier 2018
4. Élaboration des scénarios	Février 2018
5. Diffusion du questionnaire en ligne pour les résidents	Janvier à avril 2018
6. Diffusion du questionnaire en ligne pour les jeunes	Mars et avril 2018
7. Mobilisation d'un intervenant (Comité d'engagement jeunesse d'Ottawa)	Avril 2018
8. Élaboration des considérations en matière d'urbanisme	Avril 2018
9. Rédaction du rapport final	Juillet 2018
10. Présentation au Comité de l'urbanisme	Septembre 2018

5.2 REVUE DE LA LITTÉRATURE

Les travaux de l'étude L'Ottawa de demain, après 2036 ont commencé à l'automne 2017 par une revue de la littérature traitant de la planification à long terme à Ottawa et ailleurs. L'équipe de projet s'est alliée à des diplômés de l'Université Queen's pour étudier les diverses méthodologies de planification par scénarios au Canada et ailleurs dans le monde, notamment le repérage des tendances et des éléments perturbateurs. Un exemplaire du résumé du rapport de l'Université Queen's se trouve dans l'appendice 2.

5.3 CONSEIL DE RÉFLEXION

Un Conseil de réflexion, composé d'intervenants importants à Ottawa de même que de membres du personnel de la Ville d'Ottawa provenant de services participant directement à la planification urbaine, a été créé pour obtenir des points de vue très variés sur l'étude L'Ottawa de demain, après 2036. Parmi les membres externes du Conseil de réflexion, on compte des membres d'associations communautaires, du milieu des affaires, d'organisations non gouvernementales et de groupes d'intérêt (transports, environnement, logement, sécurité alimentaire, agriculture et arts).

5.4 REPÉRAGE DES FACTEURS DE CHANGEMENT

En tenant compte des commentaires du Conseil de réflexion, l'équipe de projet a repéré les forces qui façonneront Ottawa (les « facteurs de changement ») : ce sont les tendances que

nous connaissons et les nouveaux éléments qui peuvent perturber ces tendances (les « éléments perturbateurs ») et nous amener dans une nouvelle direction.

En plus du Conseil de réflexion, l'équipe de projet a consulté le Comité d'engagement jeunesse d'Ottawa (CEJO) pour connaître l'opinion des jeunes au sujet des forces qui façonneront la ville. Le CEJO compte 18 jeunes de 15 à 24 ans qui travaillent en partenariat avec la Ville d'Ottawa pour encourager la mobilisation et la représentation des jeunes. Un résumé de cette discussion se trouve à l'appendice 3.

5.5 ÉLABORATION DES SCÉNARIOS

L'équipe de projet a rencontré le Conseil de réflexion pour définir le portrait potentiel futur d'Ottawa, en se basant sur les tendances et les éléments perturbateurs qu'ils ont ciblés. Ces échanges ont permis au personnel de la Ville de créer trois scénarios possibles sous chacun des quatre thèmes suivants : 1) forme urbaine et mobilité, 2) développement économique, 3) environnement, et 4) questions socioculturelles et qualité de vie. Les quatre thèmes ne doivent pas être considérés chacun de manière indépendante, mais plutôt comme étant interreliés. L'environnement, notamment, constitue le fondement même de notre capacité à développer notre société, notre économie et notre qualité de vie.

5.0 MÉTHODOLOGIE

5.6 ÉLABORATION DES CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

Après avoir élaboré les divers scénarios, l'équipe de projet a discuté avec l'Équipe de la haute direction de la Ville et le Conseil de réflexion pour voir comment Ottawa (tant l'administration municipale que la ville en général) pourrait faire face aux changements au cœur de ces scénarios. Ces échanges tournaient autour de la question suivante : « Que devons-nous envisager pour pouvoir nous adapter et être résilients face aux changements à venir et pour devenir la ville de taille moyenne où il fait le mieux vivre en Amérique du Nord? » Le chapitre 6 du présent rapport présente des considérations en matière de planification associées aux facteurs de changement, et regroupées par thème.

5.7 STRATÉGIE DE PARTICIPATION DU PUBLIC

La Ville a sondé ses résidents pour obtenir d'autres points de vue concernant l'étude. Ainsi, elle a pu :

- saisir la diversité des opinions du public et en évaluer la force;
- générer de nouvelles idées;
- veiller à ce que les résultats de l'étude tiennent compte du point de vue de l'ensemble des résidents.

Les résidents d'Ottawa ont pu remplir un questionnaire en ligne pour faire part de leur opinion sur trois questions centrales :

1. Qu'est-ce que l'habitabilité pour vous?
2. Quelles sont les forces d'Ottawa dans chacun de ces domaines? (mobilité, emploi, sécurité et débouchés économiques, logement, environnement naturel, arts, culture et divertissement, sentiment d'appartenance, inclusion, quartiers sains et dynamiques)?
3. Que réserve l'avenir d'Ottawa dans chacun de ces domaines?

Au total, 302 personnes ont répondu au questionnaire. Un résumé des réponses est présenté à l'appendice 1.

De plus, la Ville a également fait circuler un questionnaire en ligne auprès des jeunes d'Ottawa en passant par des associations communautaires, des écoles et des organismes qui travaillent avec les jeunes. Le questionnaire était accessible en ligne du 16 mars au 6 avril 2018, et 10 jeunes y ont répondu au total. Le questionnaire comprenait les quatre questions suivantes :

1. Questions socioculturelles et qualité de vie - À quoi ressemblera la qualité de vie à Ottawa dans 20, 30 ou 50 ans?
2. Environnement – À quoi ressemblera l'environnement naturel d'Ottawa dans 20, 30 ou 50 ans?
3. Développement économique – À quoi ressemblera le paysage économique d'Ottawa dans 20, 30 ou 50 ans?
4. Aménagement urbain et mobilité – À quoi ressemblera la ville d'Ottawa dans 20, 30 ou 50 ans?

Le résumé des réponses fournies par les jeunes se trouve à l'appendice 4.

SCÉNARIOS, FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

6.0

Photo : Moriyama & Teshima Architects



Cette section comporte un sommaire des scénarios d'avenir, des facteurs de changement et des considérations en matière de planification regroupés sous quatre thèmes principaux :

- Développement économique
- Questions socioculturelles et qualité de vie
- Environnement
- Forme urbaine et mobilité

Pour chaque thème, trois scénarios ont été créés, chacun illustrant un avenir possible pour Ottawa, au-delà de l'horizon de planification traditionnelle.

La nature même de la planification par scénarios fait en sorte que les possibilités sont infinies. Les scénarios exposés dans le présent document ne doivent donc pas être considérés comme un portrait complet de l'avenir d'Ottawa. De plus, avec un nombre restreint de scénarios, il est admis que certains des facteurs de changement sont sous-représentés, voire absents.

Il ne faut pas non plus croire que ces scénarios sont des prévisions, ou que l'un d'entre eux sera privilégié par rapport à d'autres. Leur but premier est de décrire un spectre d'avenirs plausibles dans un but d'évaluation et d'analyse critique.

À la suite des scénarios est présenté un résumé des facteurs de changement et des considérations centrales en matière de planification. Établis par l'équipe du projet L'Ottawa de demain, après 2036 en consultation avec des intervenants clés, les facteurs de changement constituent la base sur laquelle se fondent les scénarios.

Cette stratégie de planification par scénarios permettra à la Ville d'être en mesure d'analyser de manière critique et stratégique les éléments clés et les résultats possibles afin d'intégrer les notions d'adaptabilité, de résilience et d'innovation au sein de ses activités et initiatives de planification stratégique. La Ville sera ainsi en meilleure posture pour s'adapter de manière judicieuse aux différentes situations imprévisibles.

6.1 DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Toutes les villes connaissent une tension dans l'élaboration, d'une part, de stratégies ayant pour but de soutenir les commerces locaux et, d'autre part, de celles visant à attirer de nouveaux investissements extérieurs. Or, les données indiquent que de telles stratégies sont en fait complémentaires. Dans un climat de fluctuation et d'instabilité en matière de commerce et d'investissements, les villes doivent penser et agir à la fois sur les plans local et international, et tracer leur avenir dans cette interaction créative.

Lorsque les villes atteignent une certaine masse critique de population, elles commencent également à générer plus de possibilités, provenant à la fois de la croissance naturelle d'un marché local plus important et de l'intérêt accru en matière d'investissements de la part de joueurs internationaux à la recherche d'occasions d'affaires. Les grandes villes s'intègrent ainsi aux réseaux d'échange internationaux qui correspondent avec leurs principales activités économiques. Cette intégration génère en retour des occasions d'amélioration des liaisons de transport

régionales, nationales et internationales, une plus grande visibilité internationale, une scène artistique et culturelle plus dynamique et un plus grand pouvoir d'attraction. De plus, si cette transition est soigneusement planifiée et soutenue, elle pourrait entraîner une accélération de la diversification économique de la ville.

Comme Ottawa est sur le point de passer à une nouvelle catégorie de taille de villes, les considérations sur le développement économique deviennent un catalyseur important pour sa capacité de s'adapter aux défis, aux perturbations et aux possibilités cernés dans le présent rapport.



Photo : Ville d'Ottawa

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE SCÉNARIOS

SCÉNARIO 1 : VILLE DE FONCTIONNAIRES

Ottawa n'a pas beaucoup diversifié son économie, qui continue à être fondée sur le secteur public.

Bien que la Ville s'emploie à trouver des débouchés commerciaux pour les travaux de recherche et de développement de la haute technologie, le gouvernement fédéral demeure le principal employeur. Ottawa continue d'être privée des emplois et des profits découlant de ces travaux de recherche et de développement de la haute technologie au profit d'autres villes.

Toutefois, les secteurs des soins de santé et de la biotechnologie à Ottawa ont gagné en importance. Ottawa est reconnue internationalement pour son leadership dans ces domaines.

Avec son abondance de parcs et d'espaces verts et son caractère patrimonial, Ottawa demeure une belle ville où il fait bon vivre avec son. Ottawa est un endroit que les gens veulent visiter et où ils désirent pratiquer un loisir, et le tourisme est populaire toute l'année. En plus d'organiser des festivals et des événements sportifs annuels au niveau régional et international, Ottawa a tiré profit de son caractère rural et développé un sous-secteur d'agrotourisme.

Ottawa a diversifié son économie dans le secteur des TI, mais la majorité des entreprises dans ce domaine sont des bureaux locaux de société ayant leur siège social dans une autre ville. Ainsi, Ottawa demeure donc à la merci des fluctuations provoquées par les restructurations, fermetures et mouvements qui se décident ailleurs.



DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE SCÉNARIOS

SCÉNARIO 2 : BOOM ÉCONOMIQUE

À la suite d'un important investissement et de nombreux efforts de marketing, un nouvel employeur important s'est établi au centre-ville d'Ottawa, générant 100 000 nouveaux emplois dans un domaine axé sur le savoir. Depuis, plusieurs autres moyennes et grandes entreprises complémentaires sont venues s'installer à Ottawa, créant 50 000 autres emplois au centre-ville.

Cet essor a créé une augmentation correspondante des emplois dans les industries de la construction et des services. L'industrie de la haute technologie dépasse maintenant le gouvernement fédéral en termes d'impact économique à Ottawa et dans la région de la capitale nationale.

La Ville travaille activement avec le secteur de la haute technologie et les établissements d'enseignement postsecondaire pour recruter au niveau international des travailleurs hautement qualifiés et faire les investissements publics visant à attirer ces travailleurs (culture, parcs, transport en commun, qualité de vie, etc.).

Des partenariats se sont formés entre les entreprises, les ONG et les organisations communautaires pour promouvoir des objectifs sociaux.

Les progrès dans l'automatisation remplacent certains emplois dans les commerces de détail et les secteurs axés sur le travail manuel. La croissance de l'emploi porte surtout sur les emplois fondés sur le savoir et les emplois de spécialité.

Le maintien en poste des travailleurs âgés dans des secteurs touchés négativement par l'automatisation ne connaît qu'un succès partiel, ce qui entraîne une hausse du nombre de personnes âgées vivant dans la pauvreté et une plus grande inégalité dans la distribution de la richesse.

Les établissements d'enseignement postsecondaire d'Ottawa ne suffisent pas à la demande de cours fondés sur la connaissance, et un nouvel est donc créé. Le service aéroportuaire d'Ottawa et l'interconnectivité avec la ville se sont améliorés de façon marquée pour accueillir le transport de marchandises et les fréquents vols nord-américains et internationaux.



Photo : Shutterstock

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE SCÉNARIOS

SCÉNARIO 3 : MÉGALOPOLE

Les régions d'Ottawa-Gatineau, de Toronto et de Montréal forment une mégalopole, ce qui leur permet d'être concurrentielles à l'échelle mondiale sur le plan des investissements et des talents dans l'industrie de la haute technologie et des industries connexes.

Les trois régions ont développé un partenariat fructueux fondé sur leurs points forts respectifs et la connectivité par le train à grande vitesse pour attirer des entreprises de haute technologie et des travailleurs. Ce partenariat a incité plusieurs moyennes et grandes entreprises de haute technologie à s'établir dans la région.

Ottawa/Gatineau est perçue comme la ville la plus agréable à vivre, la plus équilibrée et la plus abordable de la mégalopole. Grâce au train à grande vitesse et à un meilleur accès aux réseaux de la nouvelle génération, un nombre important de travailleurs d'Ottawa travaillent à domicile et vont, une ou deux fois par semaine, travailler à Montréal ou dans d'autres secteurs de la mégalopole. De même, à cause de son marché de l'habitation plus abordable, Ottawa-Gatineau attire, un afflux de personnes travaillant à Toronto ou à Montréal.

Les entreprises de haute technologie à Ottawa sont situées au centre-ville, dans les banlieues bien desservies par le transport en commun et à des endroits qui permettent d'accéder facilement au train à grande vitesse.

Les progrès dans l'automatisation remplacent certains emplois dans les commerces de détail et les secteurs axés sur le travail manuel.

La croissance de l'emploi porte surtout sur les emplois fondés sur le savoir et les emplois de spécialité. Le gouvernement fédéral continue d'être un employeur important.

Le cadre de planification et d'autres cadres réglementaires axés sur l'incubation de petites entreprises favorisent l'entrepreneuriat. On observe une croissance marquée du nombre de nouvelles petites entreprises qui sont en mesure de créer facilement un réseau dans la mégalopole pour se positionner sur la scène internationale, ce qui entraîne une hausse du nombre de nouveaux sièges sociaux à Ottawa et le maintien en place des sièges existants.

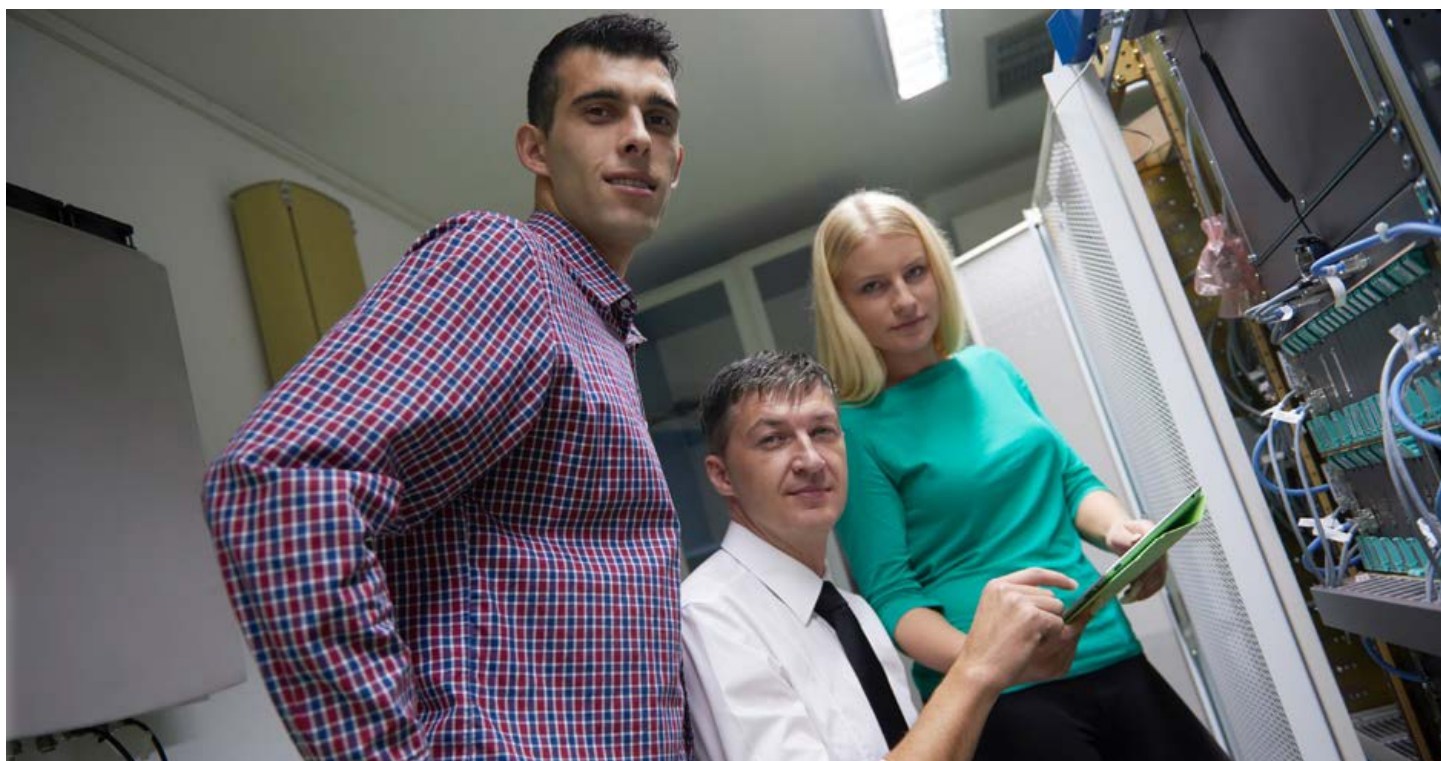


Photo : Shutterstock

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

En tant que capital du G-7, Ottawa, par la présence marquée et continue de ses institutions gouvernementales, offre une résilience unique parmi les villes de taille moyenne au monde. Sa main-d'œuvre semble être l'une des moins menacées par l'intelligence artificielle (IA) et les autres révolutions à venir dans le milieu de travail.² Cette main-d'œuvre stable et relativement bien rémunérée fournit également la base d'un secteur des services et d'une économie du commerce de détail forts et contribue à la vie artistique et culturelle riche de la collectivité.

En outre, Ottawa dispose de nombreux avantages qui correspondent bien aux demandes émergentes de l'économie du secteur privé. En effet, l'économie urbaine contemporaine repose sur un capital humain hautement qualifié, et les universités de la ville sont bien positionnées pour préserver cette offre en attirant un nombre croissant d'étudiants étrangers. Les secteurs bien établis des soins de santé et de la biotechnologie dans la ville témoignent d'ailleurs de cette force.

De nouveaux immigrants bien formés sont également attirés par la qualité de vie qu'offre Ottawa. Ses attraits à titre de capitale nationale fournissent une éclatante démonstration de son caractère unique. Cette position lui permet également d'offrir un nombre remarquable de liaisons aériennes pour une ville de sa taille, ce qui s'avère d'une importance cruciale pour attirer des entreprises internationales. De bonnes liaisons par train vers Toronto et Montréal s'avéreront également de plus en plus importantes afin de consolider les liens de la ville avec l'économie de ces métropoles.



Photo : Ville d'Ottawa

1. IMPORTANCE CROISSANTE DE LA DIVERSIFICATION DE L'ÉCONOMIE DU SAVOIR

La révolution numérique transforme tous les secteurs de l'économie, et de plus en plus de processus numériques remplacent des fonctions traditionnellement remplies par des humains. Même si les recherches indiquent que le secteur public, de même que les services sociaux et de santé pourraient être les secteurs les mieux protégés, les technologies numériques émergentes ne manqueront pas de transformer radicalement le mode de fonctionnement de ces secteurs.

L'application de l'intelligence artificielle (IA) couvre un champ très large. Parmi les exemples les plus remarquables, notons le diagnostic médical, les véhicules automatisés, l'analyse financière et l'assistance en ligne au quotidien. On estime que le PIB mondial sera 14 % plus élevé en 2030 en raison de l'IA; ce qui représente environ 15,7 billions de dollars américains.³ Comme l'on prévoit qu'Ottawa sera relativement peu touchée par la révolution de l'IA, une planification stratégique visant à faire place à cette innovation sera essentielle afin de rester en tête du changement.

Considérations en matière de planification

- Comprendre de quelle façon la technologie peut être appliquée pour soutenir les objectifs et les buts de la Ville
- Préserver l'aspect non technologique des principales fonctions afin de maintenir la résilience et l'état de préparation aux situations d'urgence
- Intégration de l'innovation dans tous les aspects de la vie et de la gestion urbaines
- Nécessité d'une formation avancée à tous les niveaux
- Stratégies concurrentielles visant à attirer et à retenir les talents afin de dynamiser et de diversifier l'économie
- Mises en place des infrastructures nécessaires à l'innovation
- Rôle des entreprises sociales à but non lucratif et occasions de partenariat

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

2. IMPORTANCE CROISSANTE DU SECTEUR DU SAVOIR

Les économies mondiales se fondent de plus en plus sur le savoir et l'information. Les secteurs de l'économie du savoir emploient l'information et l'innovation pour créer une valeur connue sous le terme de capital intellectuel.

Dans les villes contemporaines, le développement économique reposera essentiellement sur l'économie du savoir, ce qui entraînera une croissance de la demande de travailleurs hautement qualifiés. Cette tendance ne touchera pas uniquement les secteurs axés sur la recherche et l'innovation, mais aussi les industries des transports, de la logistique, du commerce de détail et du soutien au secteur des services. Même des domaines comme l'agroalimentaire seront de plus en plus caractérisés par un contenu plus axé sur le savoir.

Avec la place accrue qu'occupera l'économie du savoir, Ottawa devrait réexaminer sa stratégie consistant à distinguer l'utilisation du sol pour le secteur industriel et le secteur d'emplois, et celle pour les utilisations commerciales et résidentielles, afin de permettre plus de collectivités à usages mixtes afin d'attirer les talents dans les secteurs axés sur le savoir.

Considérations en matière de planification

- Définition et mise en valeur des secteurs stratégiques du savoir où la ville présente le potentiel de devenir un chef de file mondial
- Amélioration des partenariats entre les établissements d'enseignement postsecondaire et les industries
- Attrait, développement, diversification et préservation des universités
- Création et renforcement de milieux urbains adaptés à une main-d'œuvre du secteur du savoir
- Meilleure compréhension des répercussions de la révolution numérique sur l'emploi

3. HAUSSE DE LA DEMANDE EN PERSONNEL DE QUALITÉ

Avec l'essor des secteurs axés sur le savoir, la demande en main-d'œuvre bien formée sera à la hausse, tant à l'échelle locale qu'internationale.

La préférence du marché du travail ira vers des travailleurs hautement qualifiés, en particulier ceux qui connaissent les technologies de pointe. Les universités et collèges continueront à s'adapter et à répondre aux nouvelles exigences de l'économie en matière de main-d'œuvre. Les entreprises locales déploieront plus d'efforts pour conserver leur main-d'œuvre et leur compétitivité au moyen du recyclage continu. Ottawa doit attirer de manière proactive de nouveaux talents dans la région en offrant une éducation de grande qualité et une qualité de vie supérieure. La ville devient sa propre publicité pour la promotion de sa nouvelle économie.

Considérations en matière de planification

- Rétention du capital humain de la région
- Besoin accru d'immigration provenant du Canada et de l'étranger
- Initiatives de créations de lieux mémorables
- Processus de reconnaissance de l'éducation et des qualifications des immigrants
- Enrichissement de l'offre d'établissements d'enseignement postsecondaire de la ville

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

4. ACCROISSANCE DE L'ACTIVITÉ COMMERCIALE INNOVANTE DANS UN PLUS PETIT NOMBRE DE VILLES ET D'ENTREPRISES

L'activité économique semble se concentrer de plus en plus dans un nombre plus réduit de villes et de grandes entreprises, qui agissent comme moteur de l'économie mondiale. Par exemple, l'économie de New York se compare elle seule à celle de l'Espagne et Canada.⁴

Ottawa-Gatineau devrait se considérer comme faisant partie d'une mégalopole avec les régions de Montréal et de Toronto qui, ensemble, pourraient se concentrer sur leurs liaisons et leur intégration, plutôt qu'à des stratégies indépendantes. Les réseaux commerciaux revêtiront une importance particulière. L'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa jouera également un rôle stratégique dans l'accélération de la diversification de l'économie de la ville.

Considérations en matière de planification

- Importance des relations d'affaires avec Toronto et Montréal (au sein de la mégalopole) et d'autres villes internationales
- Stratégie à plusieurs niveaux : Ottawa en tant que carrefour entre l'est de l'Ontario et l'ouest du Québec; liens/relations avec Toronto et Montréal à titre de plus grande mégalopole dans l'est du Canada
- Liaison des réseaux de transport terrestre et aérien

Vignette : Développement économique



Photo : Denver, Rich Grant

L'une des plus grandes forces économiques urbaines qui façonnent le système des villes du monde est la tendance d'une concentration de l'activité économique dans un nombre de plus en plus réduit de villes. Les villes de taille moyenne doivent donc déployer plus d'efforts pour attirer du capital humain. L'importance accordée à la formation et à l'éducation supérieure demeure essentielle, mais l'offre d'une meilleure qualité de vie, d'une proposition culturelle riche et d'une excellente connectivité peut apporter un puissant avantage concurrentiel.

Denver a très bien réussi à présenter dans son centre-ville une offre unique en matière de divertissements, de sports et de culture, et à recycler de manière attrayante de nombreux édifices patrimoniaux. De plus, le Denver International Airport s'est positionné de façon stratégique comme aéroport au centre du continent, accessible à tous le jour même.



DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

5. IMPORTANCE CROISSANTE DE LA CONNECTIVITÉ INTERURBAINE ET MONDIALE

La nouvelle économie est largement tributaire des communications interurbaines. L'aéroport doit jouer un rôle distinct afin de soutenir la connectivité nationale et internationale et de fournir ainsi l'espace pour les types d'activités économiques que l'on retrouve de plus en plus à proximité des aéroports.⁵

Des liaisons par train à grande vitesse vers Toronto et Montréal deviennent aussi une partie essentielle de la stratégie économique d'Ottawa en permettant d'avoir facilement accès aux centres financiers et d'affaires de ces villes. Une liaison par train à grande vitesse qui passerait par l'aéroport d'Ottawa permettrait à celui-ci d'enrichir son offre de destinations en attirant la clientèle des aéroports de Montréal et de Toronto, permettant du coup de soulager le trop-plein de ces aéroports. Mettre à profit l'augmentation des liaisons aériennes internationales constituera une stratégie importante pour Ottawa afin de se distinguer d'autres villes de taille moyenne ailleurs au monde. Des liaisons fluides entre le train à grande vitesse, les transports aériens et les transports en commun urbains seront tout aussi essentielles à l'intégration réussie des liaisons et réseaux de la mégapole.

À l'importance du transport des personnes s'ajoute celle des systèmes de transport de l'information. Infrastructure essentielle de l'économie du savoir, la connectivité numérique est en constante évolution afin de s'adapter aux besoins de connectivité numérique de grande qualité, de grande capacité et abordable.

Considérations en matière de planification

- Rôle futur de l'aéroport, à la fois pour Ottawa et dans le contexte de la mégapole
- Impacts des liaisons de train à grande vitesse vers Toronto et Montréal, protection des corridors et emplacement des gares
- Importance croissante d'une connectivité numérique omniprésente de grande qualité et de grande capacité
- Identification de marchés et partenariats stratégiques

Vignette : La mégapole

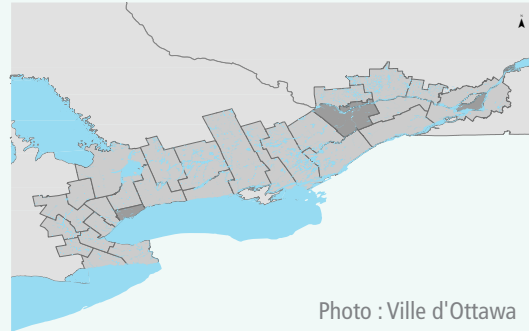


Photo : Ville d'Ottawa

Selon Richard Florida, professeur à l'Université de Toronto, les mégapoles sont des agglomérations de villes et de leurs banlieues au sein desquelles la main-d'œuvre et le capital peuvent être déplacés à très faible coût. Les mégapoles ont des populations et des PIB rivalisant avec ceux des pays de moyenne taille, et sont en concurrence entre elles à l'échelle mondiale pour attirer les investissements et les talents. Compte tenu des avancées technologiques dans les domaines des communications et de la mobilité, il est probable que la création des mégapoles se poursuivra.

Grâce à une bonne connectivité numérique, de meilleures liaisons par train à grande vitesse et par avion, et une plus grande intégration des réseaux de transports en commun urbains et interurbains, Toronto, Ottawa et Montréal ont l'occasion de mettre en œuvre une coopération et une coordination accrues afin de créer une mégapole qui leur permettrait d'occuper une place sur le marché qu'elles ne pourraient atteindre isolément.

Cette mégapole comptait en 2016 une population de plus de 15 millions de personnes, et ses trois principales villes présentaient à elles seules un PIB combiné de près de 600 milliards de dollars en 2017, soit l'équivalent des PIB de l'Autriche, de la Thaïlande et de la Norvège.

Devenue un centre de population urbaine de plus grande importance, Ottawa pourrait, au sein de cette mégapole, se concentrer sur ses forces dans les domaines de la haute technologie, des sciences de la vie, de l'éducation supérieure, de l'abordabilité, de la culture et de la qualité de vie.

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

6. RÔLE DE PLUS EN PLUS IMPORTANT JOUÉ PAR L'INNOVATION EN MATIÈRE DE COMPÉTITIVITÉ

L'activité de la nouvelle économie semble être générée par une masse critique de spécialistes hautement qualifiés, d'établissements créant les conditions favorables, de réseaux d'affaires et de capital de risque. Cette combinaison doit être nourrie par une culture favorisant l'expérimentation et l'acceptation des risques et de l'échec, afin de générer l'innovation nécessaire.

L'éventail unique d'entreprises des secteurs public, privé et à but non lucratif d'Ottawa pourrait, avec la stimulation appropriée, offrir un milieu riche et unique pour la commercialisation de nouvelles idées. Les secteurs d'intérêt à explorer sont le gouvernement lui-même et la prestation innovatrice des services publics, et le secteur de l'agriculture, déjà doté d'une solide infrastructure.

Dans l'ensemble, la considération principale consiste à avoir une compréhension approfondie des conditions changeantes qui mènent à l'invention et à l'innovation. De plus, il faut faire preuve de l'agilité nécessaire pour modifier les cadres réglementaires et les systèmes de soutien afin de favoriser la créativité dans le contexte de la protection de l'intérêt public, de la diversification de l'économie et de la transformation des nouvelles idées en contribution productive et constructive.

Considérations en matière de planification

- Attraction d'une masse critique de talents et offre de formation de pointe
- Disponibilité du capital de risque
- Échanges croisés entre les secteurs, les entrepreneurs, le gouvernement et les organismes à but non lucratif
- Acceptation de l'échec dans les secteurs privé et public
- Promotion du secteur agricole émergent à Ottawa comme secteur clé de l'économie

7. ÉVOLUTION DES VALEURS DANS LES CHOIX URBAINS

Offrir un éventail d'options de mobilité, de commodités et d'espaces publics, un secteur de l'emploi riche, de même qu'une proposition de mode de vie et de culture s'avère essentiel pour attirer et maintenir en poste les travailleurs.

La qualité de vie est devenue un facteur déterminant dans la volonté des entreprises et des travailleurs de s'établir à certains endroits. De plus en plus, les villes s'emploient à offrir et à favoriser des services communautaires, des espaces publics et des rues dynamiques, un design urbain prenant qui tient compte du patrimoine bâti, des options de loisirs et des offres culturelles – ce qu'on appelle « l'infrastructure immatérielle ». ⁶ Les détaillants et services traditionnels offrent des expériences qui ne se résument pas au simple achat de produits. La préservation et l'enrichissement de l'excellente qualité de vie et de l'offre culturelle riche d'Ottawa s'avéreront primordiaux.

En effet, pour se distinguer, il est essentiel de continuer à nourrir l'identité et l'âme de la ville, et à la définir plus clairement au moyen des arts, de l'architecture, de l'urbanisme et des valeurs sociétales qui sous-tendent ses actions, afin d'établir et de renforcer sa visibilité et son attrait sur la scène internationale.

Considérations en matière de planification

- Attirer des travailleurs
- Offres de modes de vie et d'emplois
- Rééquilibrer la combinaison des infrastructures matérielles et immatérielles dans la ville afin de promouvoir les diverses communautés culturelles d'Ottawa;
- Considérer le domaine public et le design urbain comme faisant partie de la stratégie de développement économique
- Comprendre l'avenir du commerce de détail et l'intégrer de façon adéquate dans le tissu urbain
- Possibilités économiques et mobilité dans les zones rurales en vue d'attirer les immigrants qui recherchent une meilleure qualité de vie dans les communautés rurales

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

8. RÔLE PLUS IMPORTANT JOUÉ PAR LES PROJETS DE PREMIER PLAN DANS L'IMAGE DE MARQUE DE LA VILLE

De nombreuses villes ont réussi à repositionner leur image de marque au moyen de projets de premier plan, que l'on pense au Millennium Park de Chicago, au Guggenheim Museum de Bilbao et à l'Olympic Sculpture Park de Seattle. Ces projets « signatures » peuvent être de natures diverses, allant du redéveloppement d'un site sous-utilisé à la création de destinations ou de districts, en passant par la simple amélioration de l'accès à un attrait existant. De tels projets peuvent avoir des répercussions à long terme en faisant la promotion d'une image de la ville auprès du monde entier. De plus, ils peuvent agir comme catalyseur du développement économique en attirant le tourisme et d'autres investissements.

De tels projets ont été réalisés par le passé à Ottawa : le Musée canadien de l'histoire (1986), le Musée des beaux-arts du Canada (1988) et le Musée canadien de la guerre (2005) en sont quelques exemples récents. Ces projets ont été lancés et financés par le gouvernement fédéral. Pour envisager la possibilité de faire des projets qui ne seraient ni lancés ni financés par le gouvernement fédéral, la Ville devra collaborer avec des partenaires locaux (et peut-être internationaux) pour mettre au point une stratégie audacieuse et grandement ciblée en matière de valorisation de la marque, d'image de ville et de création d'espaces. De telles propositions comportent un degré important de risque, mais elles peuvent également s'avérer très profitables si elles sont bien exécutées.

Sur un plan plus modeste, Ottawa pourrait explorer la possibilité de projets attrayants qui peuvent créer une destination pour les résidents et les visiteurs. Le corridor de la rivière des Outaouais en est un bon exemple. La création d'une meilleure liaison entre la ville et ce magnifique espace naturel pourrait être explorée de même que la création d'espaces et de nouvelles activités sur le bord de l'eau.

Ottawa peut aussi élaborer des stratégies visant à mettre en valeur l'identité de ses collectivités et de ses quartiers distincts grâce à un design urbain de haute qualité et en les ancrant dans des projets de premier plan. Cette option augmenterait le nombre de destinations incontournables pour les touristes et créerait ainsi des réseaux touristiques qui prolongeraient le séjour moyen des visiteurs. L'émergence au cours des dernières années d'un intérêt touristique pour des endroits comme le quartier chinois, la Petite Italie, le secteur Wellington Ouest/Westboro et les villages ruraux comme Carp et Manotick présente d'excellentes occasions de mettre en œuvre de telles stratégies.

Le nouveau réseau de train léger sur rail d'Ottawa, la revitalisation du parc Lansdowne, le réaménagement de la Cour des arts, la nouvelle Galerie d'art d'Ottawa et la nouvelle Bibliothèque centrale principale proposée constituent des exemples récents de projets municipaux de premier plan qui contribuent à transformer Ottawa de manière à remplacer son image de ville de fonctionnaires en celle d'une ville ayant une identité distincte.

Considérations en matière de planification

- Destinations touristiques et culturelles importantes
- Développement d'endroits distincts, intéressants et mémorables
- Élargissement du cadre de la « ville touristique » afin d'y inclure plus de quartiers et des communautés rurales
- Promotion de projets agissant à titre de catalyseurs
- Nouveaux partenariats avec le secteur privé, le secteur à but non lucratif et le secteur public
- Meilleur accès à la rivière des Outaouais et aux espaces naturels

6.2 QUESTIONS SOCIOCULTURELLES ET QUALITÉ DE VIE

Le thème Questions socioculturelles et qualité de vie englobe des aspects de la vie quotidienne et de l'identité en transformation d'Ottawa. La culture et la société déterminent la façon dont les gens pensent, se comportent et interagissent les uns avec les autres. La qualité de vie peut être définie par le bien-être général des individus et de la société.

Des changements sociétaux peuvent se produire pour des raisons ou des facteurs sur lesquels la Ville n'a aucune influence. De nombreux éléments perturbateurs, dont ceux décrits dans ce thème de même que dans les autres thèmes du présent rapport, peuvent déclencher un changement social ou culturel.

Les trois scénarios suivants sont établis en grande partie sur le degré d'inégalité et de cohésion communautaire.

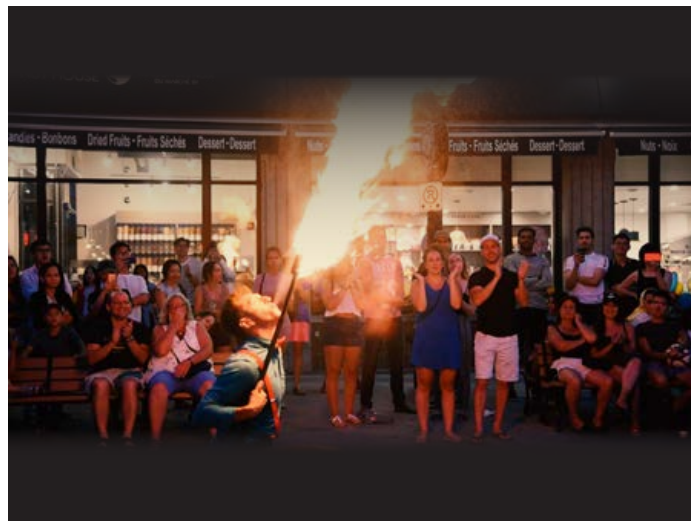


Photo : Ville d'Ottawa



Photo : Ville d'Ottawa

QUESTIONS SOCIOCULTURELLES ET QUALITÉ DE VIE

SCÉNARIOS

SCÉNARIO 1 : GRANDE INÉGALITÉ / FAIBLE COHÉSION COMMUNAUTAIRE

L'écart entre les riches et les pauvres s'accroît dans la nouvelle économie.

L'immigration représente le facteur le plus important dans la croissance de la population d'Ottawa. Cette dernière a réussi à attirer des immigrants jeunes, éduqués et hautement qualifiés pour travailler dans le secteur de la haute technologie. Ottawa attire aussi une grande diversité d'immigrants à la recherche d'un nouveau milieu de vie, mais qui ne possèdent pas nécessairement les compétences nécessaires pour travailler dans le secteur de la haute technologie. La relative abordabilité du logement à Ottawa attire également des gens d'autres villes importantes.

Le taux de chômage est élevé au sein de larges segments de la population qui n'ont pas fait la transition vers la nouvelle économie de la haute technologie. Les administrations publiques, y compris la Ville d'Ottawa, ne sont pas en mesure de fournir les services de base.

Alors que les travailleurs qualifiés vivent généralement au centre-ville et dans des banlieues nanties, les pauvres vivent dans des immeubles de grande hauteur loin des stations de transport en commun, là où le prix des logements est moins élevé. Il y a souvent entre six et dix personnes vivant dans un appartement de seulement deux ou trois chambres.

Ces zones ne sont généralement pas des collectivités complètes et sont aux prises avec des problèmes associés à un taux de chômage élevé, notamment la toxicomanie, la violence familiale, la criminalité, de médiocres résultats en matière de santé et un sentiment d'aliénation par rapport au reste de la ville.

De nombreuses activités récréatives et culturelles sont offertes dans les quartiers plus aisés de la ville, tandis que les zones plus pauvres manquent d'installations et de services, ainsi que d'options de transport pour accéder aux installations et services dans d'autres parties de la ville.

La ville est divisée en zones fondées sur les caractéristiques socio-économiques, et les relations entre les diverses collectivités d'Ottawa sont tendues. La sécurité privée dans les quartiers plus aisés devient la nouvelle norme.

Le centre-ville d'Ottawa continue d'être promu comme faisant partie d'une capitale verte et il est l'hôte d'un événement international et de plusieurs événements nationaux chaque année. Toutefois, la fierté civique des résidents se fait peu sentir.



Photo : Ville d'Ottawa

QUESTIONS SOCIOCULTURELLES ET QUALITÉ DE VIE

SCÉNARIOS

SCÉNARIO 2 : INÉGALITÉ MOYENNE / COHÉSION COMMUNAUTAIRE MOYENNE

Les Ottaviens expriment leur sentiment d'appartenance principalement en ligne, au-delà des frontières de la ville et du pays, selon leurs intérêts communs.

Le fait que de plus en plus de personnes travaillent à domicile, dans de grands centres d'emploi et dans des complexes de grande hauteur à proximité de stations de transport en commun a entraîné un déclin important de la sphère publique locale et de la valeur accordée aux espaces et services publics.

La plupart des interactions ont lieu en ligne, ce qui entraîne une hausse marquée des problèmes de santé mentale, un plus grand sentiment d'isolement et l'augmentation des problèmes de santé liés à un manque d'activité physique.

Les écarts de revenus sont encore fréquents, mais augmentent plus lentement.

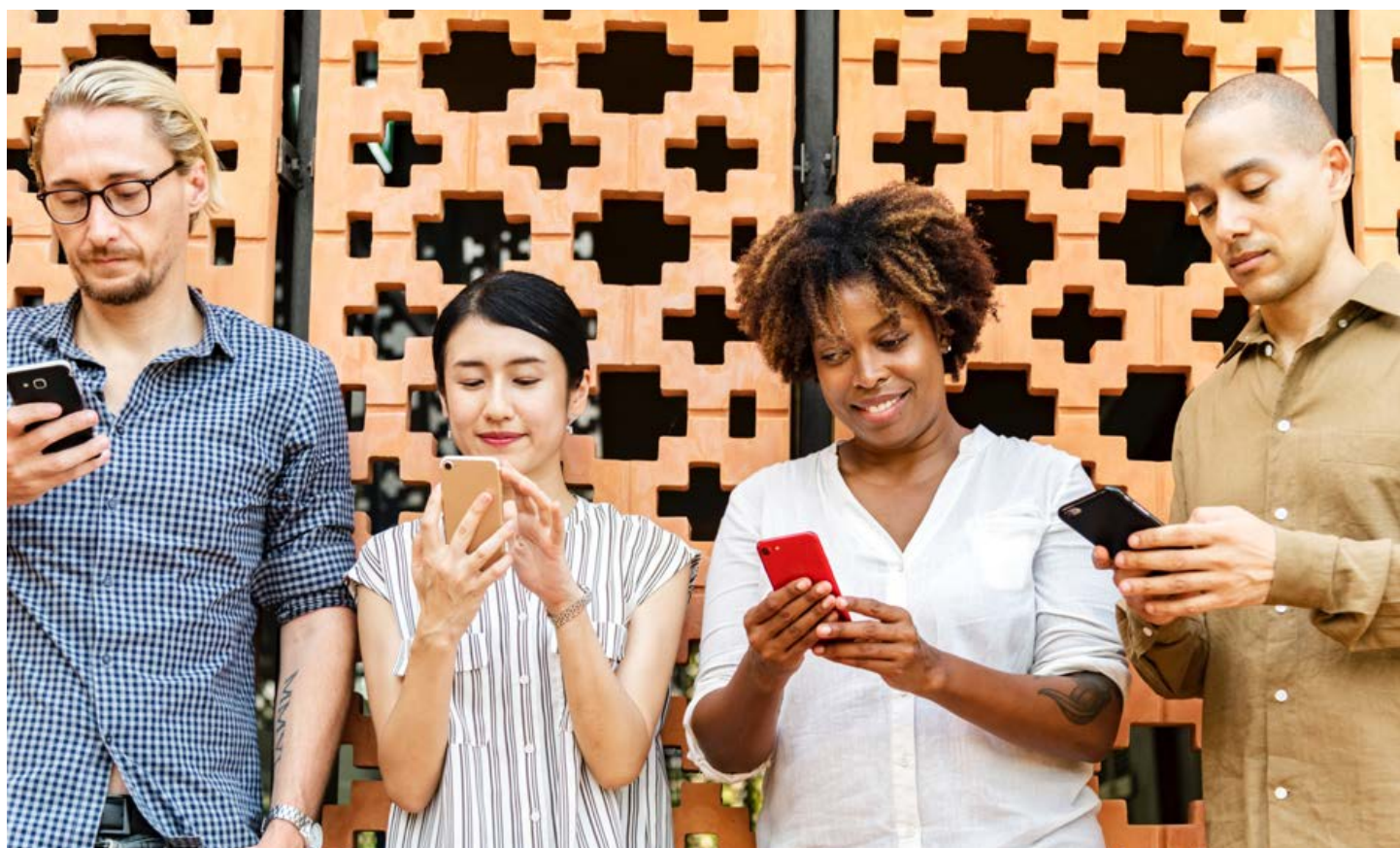
La cohésion communautaire n'est pas forte, mais il n'existe pas de problèmes importants dans les collectivités d'Ottawa étant donné que la communauté se définit de plus en plus par les relations et les réseaux en ligne plutôt que par le quartier ou l'origine ethnique.

La plus grande souplesse dans les déplacements que procurent les véhicules sur demande entraîne une diminution des possibilités d'interaction sociale imprévue.

L'importance moindre accordée aux services publics complique la vie des résidents d'Ottawa vivant dans la pauvreté qui n'interagissent pas en ligne.

Les résidents d'Ottawa participent nettement moins à la vie publique que par le passé et utilisent beaucoup moins les espaces publics comme les installations récréatives et les espaces verts.

À part son rôle de capitale nationale, Ottawa peine à définir son identité.



QUESTIONS SOCIOCULTURELLES ET QUALITÉ DE VIE

SCÉNARIOS

SCÉNARIO 3 : FAIBLE INÉGALITÉ / FORTE COHÉSION COMMUNAUTAIRE

Ottawa est une ville internationale dynamique de taille moyenne où il fait bon vivre. Son identité est fondée sur ses quartiers et ses collectivités qui, au moyen de leurs espaces publics et de leur design urbain, contribuent à consolider le rôle de la ville à titre de capitale nationale.

Afin d'attirer et de garder de nouveaux immigrants et de mieux soutenir les réfugiés, tous les paliers de l'administration publique, y compris la Ville d'Ottawa, ont investi massivement dans la création de perspectives d'emploi, les services sociaux et le logement abordable (accession à la propriété et location).

Les écarts de revenus existent encore, mais n'augmentent pas. Des collectivités fortes, dynamiques et complètes sont apparues dans différents secteurs de la ville et, avec elles, de nouvelles offres artistiques et culturelles, de nouveaux commerces de détail ainsi que de nouvelles cultures gastronomiques dynamiques. La production alimentaire locale est florissante. En général, les liens entre les quartiers sont positifs. Les populations vulnérables et marginalisées sont généralement bien intégrées dans les quartiers et la vie urbaine dans son ensemble.

On constate un fort attachement aux espaces publics, notamment les espaces verts, et la variété ainsi que la richesse de ces espaces se sont considérablement améliorées.

En général, les familles sont plus petites, bien qu'il soit également courant de voir des familles élargies vivant ensemble. Les résidents d'Ottawa ont de meilleurs résultats en matière de santé.

L'identité d'Ottawa au-delà de sa position de capitale a changé afin de refléter la diversité de ses résidents. Bien qu'Ottawa dispose d'une abondance d'espaces verts, de musées et de galeries, son identité est de plus en plus fondée sur son image de ville internationale, avec de nouvelles communautés ethniques en plein essor dans les zones du noyau urbain et dans les banlieues. Cette identité comprend de nouveaux festivals internationaux et régionaux, de nouveaux restaurants et commerces, et une scène artistique unique. Cette nouvelle identité est devenue essentielle pour inciter les nouveaux arrivants et les entreprises à s'établir dans la ville.



Photo : Ville d'Ottawa



Photo : Shutterstock

QUESTIONS SOCIOCULTURELLES ET QUALITÉ DE VIE FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

Le thème Questions socioculturelles et qualité de vie englobe l'offre adéquate de logement, de nourriture, de sécurité sociale et de soutien à la santé publique pour les diverses communautés. La croissance de l'immigration et de la diversité culturelle se poursuivra, et la population de la région d'Ottawa continuera à croître pour atteindre de deux à trois millions d'habitants. La croissance présente des défis, et la façon dont la Ville accomode, intègre et soutient les nouveaux citoyens constituera un facteur déterminant dans l'évolution de la qualité de vie à Ottawa. Parmi les autres facteurs à considérer, notons l'évolution du profil d'âge de la population, particulièrement chez les enfants, les personnes âgées et les personnes handicapées. Selon Statistiques Canada, d'ici 2056, on prévoit qu'il y aura 50 personnes âgées pour 100 travailleurs. L'accessibilité, la proximité des services, les possibilités de transport actif favorisant l'essor des quartiers piétonniers et la mise en œuvre de la prévention du crime par l'aménagement du milieu sont quelques-unes des stratégies qui peuvent contribuer à la création d'un environnement sain, habitable, sécuritaire et accessible.



Photo : Ville d'Ottawa

Vignette : Une ville jeune

Photo : Alec Donnell Luna, DEDAgency



Si Ottawa veut devenir une ville plus dynamique, plus innovatrice, plus inclusive et plus prospère, elle doit attirer et retenir des jeunes brillants et pleins d'initiative. En 2017, Ottawa s'est classée en quatrième place des villes les plus jeunes au Canada, selon un certain nombre de critères comprenant les transports en commun, la diversité, la santé, la sécurité, les possibilités d'emploi, l'abordabilité, les restaurants, la scène nocturne, les sports, la musique et l'espace public. Produit par Youthful Cities, une entreprise sociale de Toronto, le rapport indique qu'Ottawa s'est classée particulièrement bien en ce qui a trait à la disponibilité du transport en commun.

Avec la croissance de sa population et la transition de son économie qui délaisse les emplois dans les domaines traditionnels de la fabrication et du commerce de détail au profit de l'économie du savoir, Ottawa devra rivaliser avec les autres villes pour attirer les jeunes talents. Elle devrait investir dans les domaines qui sont importants pour les jeunes, notamment favoriser l'abordabilité du logement, abolir les obstacles pour les populations vulnérables, offrir des quartiers inclusifs et dynamiques, soutenir la transition de l'université au marché du travail, de même que fournir de bonnes options de mobilité, dont le transport en commun, la marche et le vélo.

QUESTIONS SOCIOCULTURELLES ET QUALITÉ DE VIE

FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

1. UNE IMMIGRATION ACCRUE POUR UNE PLUS GRANDE DIVERSITÉ CULTURELLE

Compte tenu du faible taux de natalité à Ottawa, l'immigration s'avère essentielle afin de maintenir et d'accroître la population et de soutenir la croissance de sa main-d'oeuvre. En 2016, plus d'un Ottavien sur cinq était né à l'extérieur du Canada, ce qui représentait environ 200 000 personnes. En outre, Ottawa a connu le troisième plus important taux de croissance (23 %) de sa population immigrante parmi les villes canadiennes de 2006 à 2011.⁷

Les immigrants qui s'installent à Ottawa sont attirés par les emplois de professionnel bien rémunérés ou les établissements d'enseignement postsecondaire. Ces personnes ont généralement fait plus d'études et gagnent un salaire plus élevé que les immigrants qui s'installent dans d'autres villes et leur taux d'emploi est habituellement supérieur.⁸

Cependant, un nombre important d'immigrants qui s'installent à Ottawa quitteront la ville pour s'établir dans une autre ville canadienne ou pour retourner dans leur pays d'origine. Ce phénomène est principalement attribuable à un manque d'accès à l'emploi et à des possibilités de croissance commerciale limitées comparativement à des centres urbains plus importants. Parmi les autres facteurs qui contribuent à cette tendance, notons :

- un manque d'accès aux services publics;
- une offre insuffisante de logements abordables;
- des expériences sociales négatives;
- une discrimination systémique persistante à l'endroit des groupes racisés⁹

La distribution de la croissance au sein de la ville poursuivra son évolution, et les endroits urbains permettant d'accéder facilement aux stations du réseau de transport en commun rapide gagneront en importance. La plus grande partie de la

croissance future de la population proviendra de l'immigration, de même que de la migration de Canadiens provenant d'autres régions de l'Ontario et du reste du Canada.¹⁰

Les possibilités d'emploi et la reconnaissance des compétences sont cruciales pour attirer et retenir les immigrants. Tout aussi importante est la présence de collectivités complètes qui offrent :

- une proximité à des moyens de transport abordables pour accéder au travail, à l'école, aux commerces, à des lieux de culte, aux garderies, aux cliniques et aux loisirs;
- des logements adéquats et abordables qui n'obligent pas les nouveaux arrivants à se priver de choses essentielles comme la nourriture et le matériel scolaire afin de pouvoir payer le loyer;
- un accès pratique aux services qui répondent aux besoins des nouveaux arrivants.

Les collectivités complètes sont importantes pour favoriser l'intégration sociale des nouveaux arrivants qui pourraient vouloir chercher un emploi ou apprendre une nouvelle langue, mais n'ont pas accès à une voiture.

Considérations en matière de planification

- Intégration des nouveaux immigrants (emploi, réseaux de soutien, reconnaissance des compétences)
- Création de logements abordables pour les nouveaux arrivants dans des collectivités favorisant les déplacements piétonniers et le transport en commun
- Stratégie d'attraction et de rétention des immigrants à Ottawa (universités, hôpitaux, marketing international)
- Établissement d'Ottawa comme l'une des principales villes ciblées pour les immigrants dans tous les efforts et campagnes du gouvernement fédéral visant à promouvoir l'immigration au Canada
- Mise en place ou renforcement de programmes et mécanismes de soutien à l'incubation qui aident les immigrants à créer leur entreprise



Photo : Ville d'Ottawa

QUESTIONS SOCIOCULTURELLES ET QUALITÉ DE VIE

FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

2. CHANGEMENTS DÉMOGRAPHIQUES

Selon Statistiques Canada, pour 100 personnes en âge de travailler, on comptait 15 personnes âgées en 1971, et 21 en 2006.⁷ D'ici 2056, on prévoit que pour 100 travailleurs, il y aura 50 personnes âgées. De plus, d'ici 2063¹¹, l'espérance de vie devrait se prolonger d'environ 8 ans pour les hommes, pour passer à 88 ans, et de 5 ans pour les femmes, pour s'établir à 89 ans.¹²

En 2016, les personnes âgées représentaient 15 % de la population d'Ottawa. Les personnes âgées constituent le segment de la population connaissant la plus forte croissance et, d'ici 2031, ce groupe représentera plus de 21 % de la population.¹³ Bien que la majorité des personnes âgées habitent présentement dans les secteurs centraux d'Ottawa, on prévoit que la population des banlieues et des zones rurales connaîtra un changement démographique avec l'accélération de la tendance des gens à vouloir vieillir au même endroit.¹⁴

Une population vieillissante comporte son lot de considérations en matière de santé publique et de mobilité. Les dépenses en soins de santé devraient augmenter avec l'espérance de vie, et les maladies chroniques, comme l'obésité, les maladies cardiovasculaires, le diabète, l'asthme et les maladies respiratoires continueront à prendre de l'ampleur.

Les personnes âgées qui continuent à mener une vie active et participent à la vie sociale sont plus heureuses, en meilleure forme physique et mentale et mieux préparées à faire face aux transitions qui viennent inévitablement avec l'âge que les autres.¹⁵

Au-delà de 2036, le profil démographique de la ville pourrait retrouver son équilibre grâce à une plus grande immigration, et la population pourrait commencer à présenter des proportions beaucoup plus élevées de jeunes à partir de 2040 environ. À ce moment, si sa planification s'est concentrée uniquement sur l'aspect du vieillissement de la population, la Ville pourrait avoir négligé les éléments essentiels qui font qu'une ville attire les jeunes, un aspect fondamental pour rééquilibrer notre population. Il faut donc tenter de préserver le délicat équilibre nécessaire pour faire en sorte que la ville demeure accessible aux personnes âgées, tout en étant attrayante pour les jeunes. Fondamentalement, un des principaux aspects de l'habitabilité d'une ville est sa capacité de plaire de façon égale à toutes les générations.

Afin d'encourager une vie active et une participation à la vie sociale au sein de la population, il faudrait être en mesure de répondre à de plus grands besoins en matière de :

- services municipaux qui répondent aux besoins des personnes âgées, en particulier dans les zones rurales et au sein des populations marginalisées;
- services et programmes municipaux qui attirent les plus jeunes générations dans le but que la ville soit attrayante pour les personnes provenant d'ailleurs au Canada ou d'autres pays susceptibles de vouloir s'établir ici;
- accessibilité pour les personnes à mobilité réduite;
- environnement et domaine public sécuritaires pour les piétons, en particulier en hiver lorsque la glace et la neige rendent les déplacements difficiles;
- transports en commun accessibles, fiables et abordables;
- logement adéquat et soutien aux personnes âgées pour les aider à vieillir sur place;
- résidences pour personnes âgées et établissements de soins de longue durée abordables et de qualité, en particulier dans les zones rurales;
- refuges qui répondent aux besoins d'une population vieillissante.

Considérations en matière de planification

- Promotion de communautés complètes
- Prestation des services municipaux ciblant les changements démographiques
- Différentes formes de logements résidentiels et de logements avec assistance
- Politiques en matière d'accessibilité
- Possibilités pour les personnes âgées de vieillir sur place – assistance aux soins accessible, services locaux coordonnés, conception communautaire complète et infrastructure et services favorables à la mobilité
- Promotion de la ville à l'étranger comme d'un bon endroit pour les jeunes et une ville offrant d'excellentes perspectives

QUESTIONS SOCIOCULTURELLES ET QUALITÉ DE VIE

FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

3. PRESSION ACCRUE SUR LA COHÉSION COMMUNAUTAIRE

Une ville habitable est une ville dont toutes les collectivités sont socialement, économiquement et culturellement liées entre elles. La cohésion communautaire crée un sentiment d'appartenance partagé par les résidents de tous les milieux et favorise la diversité. Elle offre l'égalité des chances à tous, et un accès égal aux services, à l'emploi et à l'éducation. Les pressions occasionnées par la croissance de la population et une hausse de l'immigration peuvent, si elles ne sont pas gérées correctement, perturber la cohésion communautaire. Parallèlement, la croissance de la population crée des économies d'échelle qui favorisent le développement de nouvelles commodités, d'offres culturelles, d'espaces publics plus vivants et d'une diversité urbaine.

La tendance à la hausse des communications virtuelles, médias sociaux, magasinage en ligne et applications de rencontres a déjà modifié de façon majeure l'usage que font les résidents du domaine public. Une hausse marquée des sentiments d'isolement et de dépression peut survenir en l'absence, pour les résidents d'options leur permettant de sentir qu'ils sont partie prenante de la vie de la ville.



Photo : Ville d'Ottawa

Il serait nécessaire de mieux comprendre les interrelations entre les différents aspects qui donnent vie aux espaces publics, en commençant par les rues, et d'éliminer les obstacles empêchant le développement de domaines publics animés. Un domaine public dynamique, comportant des aménagements de rue facilitant la circulation des piétons, un design urbain prenant et des espaces de rassemblement publics accessibles qui favorisent les interactions sociales, de manière active et passive, et offrent des lieux de rencontres sociales.

Les pressions accrues provoquées par la croissance, les disparités économiques, la diversité culturelle et les moyens de communication peuvent provoquer des perturbations de la cohésion communautaire et créer des contraintes à la prestation des services, à l'accès aux services sociaux et aux interactions sociales. Elles peuvent également entraîner de plus grandes disparités entre les différentes collectivités. L'accès égal à un logement approprié, aux écoles, aux bibliothèques, aux services et commodités, et à l'emploi présente une importance accrue dans une ville inclusive et dynamique.

Considérations en matière de planification

- Politiques qui contribuent à des domaines publics et des rues dynamiques pour tous les âges et toutes les communautés
- Accès à des écoles, des bibliothèques et d'autres services sociaux de qualité
- Développement économique communautaire

QUESTIONS SOCIOCULTURELLES ET QUALITÉ DE VIE

FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

4. AUGMENTATION DE L'INÉGALITÉ SOCIALE

L'inégalité sociale se trouve aggravée lorsque tous ne disposent pas des mêmes chances et qu'il existe une distribution inégale des ressources et des emplois au sein de la société. Par conséquent, une inégalité extrême peut avoir des répercussions négatives sur un vaste éventail de questions de santé, de société, d'ordre public et d'économie.

Bien que le revenu familial moyen à Ottawa soit relativement élevé, l'écart entre les riches et les pauvres s'accroît. Par exemple, le revenu du dixième des familles monoparentales les mieux rémunérées était 13,8 fois plus élevé que celui du dixième des familles monoparentales les moins rémunérées, contre à 8,7 fois en 2000.¹⁶ En Plus :

- Plus de 115 000 personnes ont un faible revenu à Ottawa, soit plus de 55 000 ménages ;¹⁷
- 62,6 % des familles monoparentales dirigées par une femme avec des enfants de moins de 6 ans vivent dans la pauvreté;¹⁸
- 39 % des ménages à Ottawa qui vivent en logement consacrent 30 % ou plus de leur revenu au loyer, soit plus que ce que la Société canadienne d'hypothèques et de logement qualifie d'abordable;¹⁹
- En 2017, plus de 10 000 personnes étaient sur une liste d'attente pour obtenir un logement abordable, soit une hausse de 5,1 % par rapport à 2016.²⁰

La croissance de la population, l'immigration et la diversité culturelle pourraient entraîner une plus grande inégalité sociale si les besoins de base de la population ne sont pas comblés. De plus, il faut également considérer le risque qu'un nombre important de travailleurs subissent les contrecoups de la transition de l'emploi vers l'économie du savoir. Le remplacement de travailleurs par l'IA entraînera le même type de crises de déplacement de la main-d'œuvre que l'automatisation des chaînes de montage ou l'adoption des technologies numériques au 20^e siècle, ou l'industrialisation au 19^e siècle.

Si la tendance de l'inégalité des revenus se poursuivait, le coût de la vie à Ottawa pourrait devenir un problème plus criant. Cet aspect comprend l'accès à un logement abordable, à des options de mobilité abordables, aux services municipaux et de soins de santé, et à des aliments sains et culturellement appropriés.

De plus, le soutien à l'entrée sur le marché du travail pour les personnes vivant dans la pauvreté et les groupes marginalisés en particulier revêtira une grande importance.

De nouvelles formes de partenariats entre la Ville, le secteur privé, les secteurs philanthropiques et à but non lucratif, et les groupes communautaires pourraient s'avérer nécessaires pour offrir des solutions innovatrices aux problèmes liés à la pauvreté.

Considérations en matière de planification

- Aménagement de logements de qualité abordables
- Options de transport en commun/mobilité abordables, fiables et accessibles
- Occasions et programmes ciblés (aînés, jeunes, résidents ruraux, Autochtones, immigrants)
- Élimination du fossé numérique
- Égalité de l'accès aux services
- Promotion de l'accès à d'une alimentation abordable, locale et culturellement appropriée
- Promotion de l'entreprise sociale et des partenariats
- Atténuation des inégalités potentielles pour les personnes non spécialisées en économie du savoir
- Promotion des possibilités offertes dans les communautés rurales (techniques et non techniques) pour les nouveaux arrivants

QUESTIONS SOCIOCULTURELLES ET QUALITÉ DE VIE

FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

5. IDENTITÉ DE LA VILLE EN ÉVOLUTION

Ottawa est connue à titre de capitale du Canada. Elle est fière de son patrimoine et de son image de capitale canadienne. Cependant, elle comporte de nombreuses autres facettes qui peuvent l'aider à se définir comme ville internationale de taille moyenne. Ces éléments doivent être protégés et mis en valeur par des mesures qui soutiennent et soulignent les particularités d'Ottawa.

Comme son immigration en fait une ville de plus en plus diversifiée, il serait possible de valoriser cette diversité en présentant ses nombreuses offres culturelles par les arts, des festivals, les offres gastronomiques, les innovations des artisans et les technologies émergentes. Ottawa est également une ville rurale; un aspect qui, jusqu'à présent, n'a pas été mis de l'avant dans l'identité de la ville. Il serait peut-être possible de créer une image internationale d'Ottawa comme ville urbaine, doublée de l'image d'Ottawa comme région comprenant divers secteurs ruraux et espaces naturels.

Un domaine public dynamique, la création d'espaces novateurs, la protection et la promotion du patrimoine bâti d'Ottawa, l'identité et l'animation des rues des quartiers, et une plus grande place accordée à la rivière des Outaouais : voilà tous des aspects qui occuperont une place centrale dans l'Ottawa de demain, dont l'identité ne se résumera plus à son rôle de capitale du Canada.

Considérations en matière de planification

- Stratégie de marque présentant la ville autrement que par son rôle de capitale nationale
- Progression de l'offre culturelle d'Ottawa au-delà des institutions nationales (p. ex. : musées nationaux)
- Quartiers culturels distincts ou cohésion et coopération culturelle (voisinages, urbains, ruraux, néo-canadiens)
- Promotion et soutien des industries culturelles à Ottawa
- Stimulation de l'innovation et des secteurs émergents
- Ville verte - accès aux espaces extérieurs
- Consolidation et promotion de la position d'Ottawa à titre de ville gastronomique, de ville de musique et de destination culturelle
- Mettre à profit les villages ruraux de la ville en tant que composante clé de l'identité unique d'Ottawa
- Mise en valeur du patrimoine d'Ottawa en tant qu'élément central de son identité

Vignette : Société / Culture et qualité de vie



Une proportion de plus en plus grande de la population mondiale vit maintenant dans les villes. Celles-ci sont donc devenues le cœur de la vie culturelle et artistique. À titre de capitale nationale, Ottawa a la chance de compter une scène culturelle riche et diversifiée. D'autres capitales de

taille similaire proposent de nombreuses initiatives et idées illustrant comment l'offre culturelle pourrait être élargie. Il s'agit de festivals, d'activités et de groupes culturels qui, habituellement, ne pourraient être présentés par les grandes institutions.

Depuis 1947, l'Edinburgh International Festival, accompagné du Fringe Festival, a offert une imposante programmation de prestations d'artistes célèbres ou émergents, sur de grandes ou petites scènes à l'intérieur et à l'extérieur. Ce festival occupe le cœur de la ville pendant une semaine, offrant ainsi aux résidents et aux touristes l'occasion de voir la ville sous un nouveau jour.

Photo : Edinburgh Fringe Festival, The Globe and Mail

QUESTIONS SOCIOCULTURELLES ET QUALITÉ DE VIE

FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

6. PRESSION ACCRUE SUR LA SANTÉ COMMUNAUTAIRE

La diversification de la population d'Ottawa entraînera la diversification des besoins de ses citoyens. L'accès aux services a déjà été identifié comme l'un des plus importants obstacles à l'intégration. Dans un sondage mené auprès des immigrants en Ontario, 62 % des répondants ont indiqué avoir de la difficulté à avoir accès à des services d'établissement généraux, dont des services de soutien communautaire et social.²¹

Ottawa accueille environ 2 000 réfugiés chaque année. Ce nombre pourrait augmenter en réponse à l'instabilité croissante sur la scène internationale.²² Pour réussir à s'établir à Ottawa, les réfugiés ont besoin de services additionnels, comme des cours de langue, des interprètes, de l'aide psychologique, de l'aide à l'emploi et au logement, et des programmes pour créer des liens au sein de la communauté.

Le type de quartier où vivent les gens a aussi un effet marqué sur la santé publique. Un rapport de 2009 réalisé par le Sénat canadien estime que 10 % des résultats de santé sont reliés au milieu bâti.²³ En favorisant le transport en commun, le transport actif, la cohésion sociale, un éventail d'options de logement, l'accès à l'offre alimentaire, des quartiers verts et piétonniers et un domaine public riche et animé, les collectivités complètes peuvent contribuer à améliorer la santé de la population.

La hausse des températures et les conditions météorologiques extrêmes causées par les changements climatiques entraîneront une pression accrue sur la santé communautaire, avec l'apparition de nouvelles maladies infectieuses, de même qu'une augmentation de la morbidité et de la mortalité par la chaleur et la détérioration de la qualité de l'air.

Considérations en matière de planification

- Amélioration de la promotion et de l'éducation en matière de santé
- Accès et qualité améliorés aux soins et aux services de santé
- Meilleur aménagement des collectivités en vue de promouvoir l'amélioration de l'état de santé et de favoriser l'activité physique quotidienne
- Surveillance améliorée des résultats en matière de santé



Photo : Shutterstock

6.3 ENVIRONNEMENT

Le thème de l'environnement couvre les effets des changements climatiques, notamment la variabilité accrue de la température et le plus grand nombre d'événements météorologiques extrêmes. Il englobe les répercussions associées aux changements climatiques sur les systèmes naturels d'Ottawa, l'agriculture, la santé publique et les infrastructures de la ville, de même que la stratégie de la Ville visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ce thème aborde également les effets de la croissance urbaine sur les systèmes naturels, en particulier les pressions accrues sur la préservation et l'enrichissement des espaces verts et du couvert urbain d'Ottawa, de même que les impacts sur les eaux pluviales et l'augmentation de la demande d'énergie.

Les trois scénarios d'environnement suivants ont été élaborés en se fondant sur l'un des facteurs de changement déterminés par le Conseil de réflexion de l'étude L'Ottawa de demain, après 2036. Les scénarios varient en fonction de ces facteurs de changement qui ont des répercussions différentes – positives ou négatives – sur la ville, de même que des réactions de la Ville à ces facteurs.



Photo : A. MacPherson

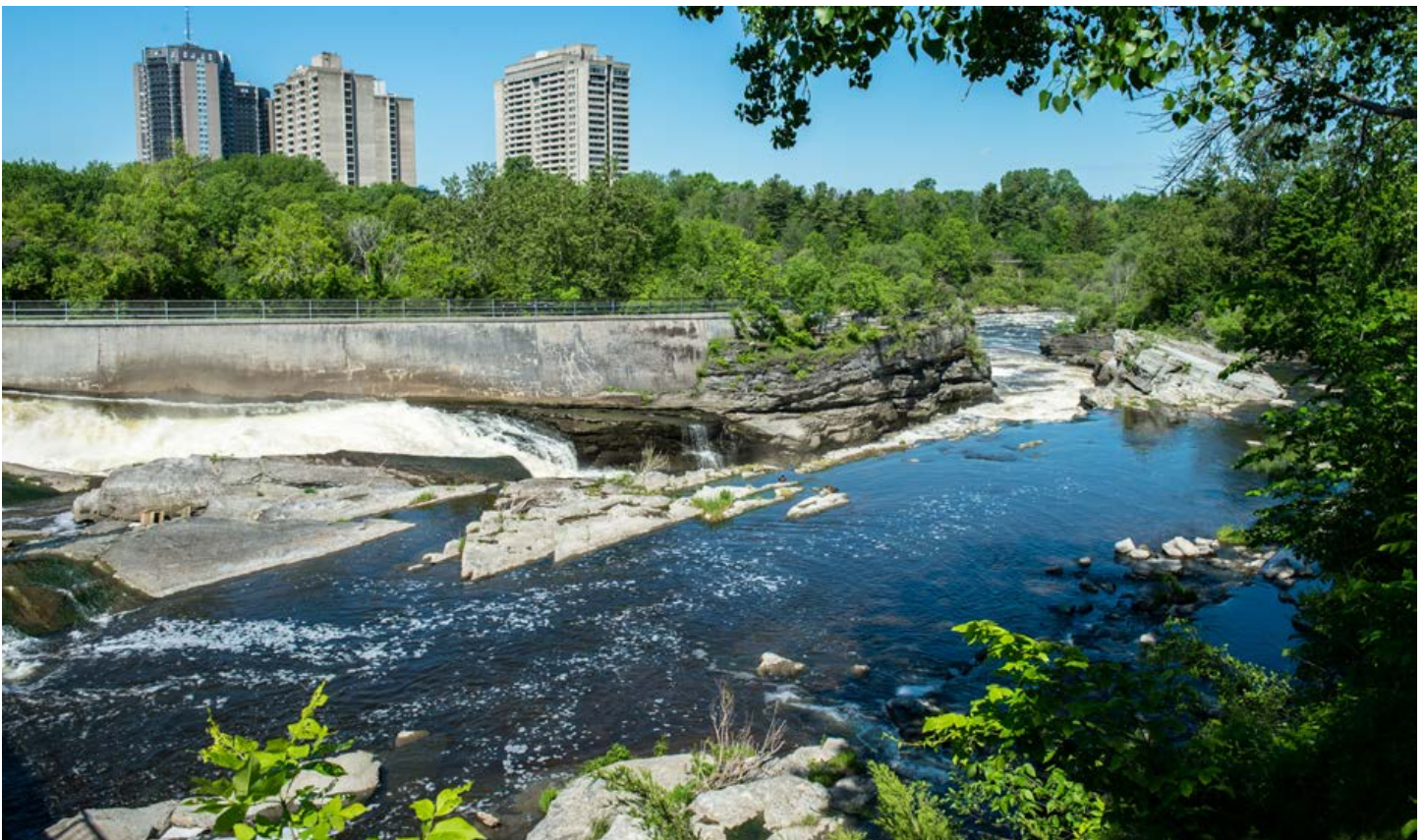


Photo : Ville d'Ottawa

ENVIRONNEMENT SCÉNARIOS

SCÉNARIO 1 : PRESSION CONTINUE SUR L'ENVIRONNEMENT – LA ROUTINE HABITUELLE

Les dérangements climatiques se poursuivent et maintiennent la pression sur les espaces verts d'Ottawa, dont les espaces naturels, les arbres urbains et les milieux humides. Les espèces envahissantes, la présence de polluants et les changements climatiques ont causé une détérioration de la santé globale des espaces verts compris dans la Ceinture de verdure.

De nombreux arbres matures sont morts dans les zones urbaines de la Ville. Dans les communautés rurales et de banlieue à l'extérieur de la Ceinture de verdure de la CCN, les espaces verts continuent de disparaître aux dépens de l'agriculture et du développement immobilier. Le taux de survie des arbres est faible dans les nouveaux quartiers, ce qui signifie que les arbres matures qui disparaissent ne se font pas remplacer.

Les changements climatiques et les progrès en technologie de l'eau ont entraîné une plus longue saison de croissance, ce qui profite au secteur agricole diversifié de la région d'Ottawa. Des terrains ont été déboisés et drainés pour faire place à des pratiques agricoles plus intensives, et les activités de ferme ont augmenté dans la Ceinture verte de la CNN. Le ruissellement croissant des engrais dans les cours d'eau et les lacs augmente les risques pour les poissons et le foisonnement des algues dangereuses.

Les répercussions humaines et économiques d'événements

météorologiques extrêmes et irréguliers comme les inondations, les vagues de chaleur et les tempêtes de verglas continuent de s'accroître, et Ottawa a du mal à moderniser ses infrastructures à temps pour y faire face. Les effets sur la santé comme le stress thermique, l'asthme et l'obésité augmentent, surtout pour les populations vulnérables d'Ottawa.

L'adoption non uniforme de la tarification du carbone n'incite guère à laisser tomber les sources d'énergie à base de combustibles fossiles. La production d'énergie passe des installations nucléaires vieillissantes au gaz naturel. On constate une modeste hausse de la production d'énergie provenant de sources renouvelables.



Photo : A. MacPherson



Photo : M. Copestake

ENVIRONNEMENT SCÉNARIOS

SCÉNARIO 2 : OTTAWA ÉCOLO – DÉVELOPPER NOS ACTIFS NATURELS

Ottawa a investi massivement dans l'infrastructure écologique pour réduire les conséquences des changements climatiques.

Les événements météorologiques extrêmes se multiplient, mais après plusieurs années d'inondations, Ottawa a investi massivement dans des infrastructures plus résistantes et adaptées aux eaux pluviales, notamment par le reverdissement d'un plus grand nombre de rues, l'urbanisme intégrant la nature et la conservation des voies navigables et des zones riveraines, qui constituent des infrastructures permettant de s'adapter à la « nouvelle norme ».

La qualité de l'eau et les débordements de la rivière des Outaouais sont surveillés par un organisme conjoint entre Ottawa et Gatineau, avec le soutien des gouvernements provinciaux.

Les quartiers sont conçus de façon à intégrer dans les aménagements la fonction écologique d'infrastructures et d'éléments verts. Des investissements majeurs dans la protection et la plantation d'arbres ont préservé et amélioré

la santé du couvert forestier urbain. Les espaces verts sont valorisés en tant qu'environnements extérieurs habitables, et comme composant intégral du domaine public urbain.

Les changements climatiques ont entraîné le prolongement de la saison de croissance, mais la météo extrême et les nouvelles espèces envahissantes ont grandement limité la croissance dans le secteur agricole de la région. Des températures plus chaudes et des précipitations imprévisibles ont entraîné des adaptations dans les pratiques agricoles de la région. Des améliorations apportées à la fertilisation et à la gestion des eaux, ont contribué à maintenir la qualité de l'eau des lacs et des rivières.

La production d'électricité est plus décentralisée, et les progrès technologiques permettent aux énergies renouvelables de compter pour une plus grande part de la production. La tarification du carbone continue d'inciter l'industrie à réduire ses émissions. L'électrification des systèmes de chauffage et des transports se poursuit.



Photo : iStock



Photo : A. MacPherson

ENVIRONNEMENT SCÉNARIOS

SCÉNARIO 3 : VIVRE AVEC LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Ottawa fait face à des conséquences majeures des changements climatiques et concentre ses efforts sur l'efficacité des bâtiments et sur l'habitabilité. Des événements météorologiques extrêmes et imprévisibles, l'effet accru des îlots de chaleur et les espèces envahissantes ont eu des répercussions marquées sur le milieu, l'économie et l'habitabilité d'Ottawa.

Les tempêtes de verglas, les pluies abondantes et les vents violents sont fréquents, ce qui entraîne des répercussions sociales et économiques causées par les pannes de courant, les routes bloquées et les coûts des services d'urgence.

Des plans de résilience sont en place, mais les investissements n'ont pas suivi le rythme et ne sont pas suffisants pour contrer les effets des phénomènes météorologiques extrêmes et des espèces envahissantes. Des pans importants des espaces verts urbains et du couvert forestier urbain disparaissent progressivement, et les efforts pour remplacer les arbres perdus n'ont pas été suffisants.

Le climat extrême éloigne la population des espaces naturels extérieurs et lui fait passer plus de temps à l'intérieur, où la température est contrôlée. Les quartiers sont conçus pour refléter cette nouvelle réalité de vie à l'intérieur. Les effets sur la santé comme le stress thermique, l'asthme et l'obésité augmentent, surtout pour les populations vulnérables d'Ottawa.

La climatisation entraîne une hausse de la demande d'énergie. Les émissions de GES, bien qu'atténuées par des sources d'énergie de remplacement, continuent de croître.

Cette tendance mène cependant à des innovations dans la conception éconergétique et verte. Les nouveaux bâtiments sont à consommation énergétique nette zéro, et presque aucun véhicule ne consomme de combustibles fossiles. Les eaux usées sont filtrées sur place dans les immeubles commerciaux, industriels et résidentiels. L'urbanisme communautaire a permis de réduire l'effet des îlots de chaleur urbains.

La demande en énergie par habitant augmente. La production d'énergie est plus centralisée, et sa source principale est l'énergie nucléaire, à laquelle s'ajoute une croissance marquée des sources d'énergie renouvelable.



Photo: Ville d'Ottawa

Vignette : Environnement



Une bonne planification urbaine peut, de plusieurs façons, appuyer des objectifs environnementaux de plus large portée. Parmi ces moyens se trouve la gestion efficace de la croissance urbaine de manière à optimiser l'utilisation du sol et le lien direct entre la densification et un meilleur accès au réseau de

transports en commun. Ces deux stratégies sèges contribuent à réduire le nombre global de déplacements dans la ville et la nécessité d'une utilisation privée de la voiture.

Portland a réussi à bien utiliser ces deux stratégies. Elle a mis en place l'un des plans de gestion de la croissance urbaine les plus poussés en Amérique du Nord et réduit de manière marquée l'étalement urbain. Elle s'est également dotée d'un réseau de train léger sur rail MAX en constante évolution, comptant présentement 5 lignes distinctes desservant 97 stations. Le réseau de train léger sur rail a fourni une structure claire autour de laquelle a émergé un aménagement de plus forte densité.

Photo : Max LRT, nMotion

ENVIRONNEMENT

FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

Dans le contexte de l'environnement, les changements climatiques constituent un facteur de changement majeur qui aura des répercussions sur les espaces naturels, les terres agricoles et , les zones urbaines. En résumé, une planification tenant compte de la résilience s'avère plus importante que jamais pour Ottawa afin de réagir à la hausse des températures, aux changements des conditions météorologiques et aux situations d'urgence.

Le développement urbain accentuera également la pression sur les terres des zones rurales, forestières et agricoles entourant les zones bâties existantes, de même que sur le couvert forestier urbain, et pourrait affecter les espaces verts en place qui contribuent à absorber le carbone et à réduire l'effet des « îlots de chaleur » urbains.

1. **PRESSION PLUS FORTE SUR L'ENVIRONNEMENT NATUREL D'OTTAWA CAUSÉE PAR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN**

Ottawa englobe, à l'intérieur des limites de la ville, des milliers d'hectares de forêts, de milieux humides et d'autres espaces naturels se trouvant à proximité, voire à l'intérieur, des zones bâties de la ville. Ces caractéristiques sont essentielles à ce qui, pour de nombreux résidents, fait d'Ottawa une ville où il fait bon vivre. Cependant, pour s'adapter à une population croissante, Ottawa devra non seulement étendre son territoire, mais aussi devenir de plus en plus dense et compacte au cours des prochaines décennies.

La densification rendra plus difficile la préservation des espaces verts urbains et la création de nouveaux. L'augmentation de la superficie occupée par les bâtiments occasionnée par la densification présentera de nouveaux défis en ce qui a trait à l'intégration adéquate des arbres existants et du volume de terre nécessaire à la plantation de nouveaux arbres. Les zones densément bâties présentent des conditions de culture plus contraignantes et plus difficiles. La croissance urbaine à l'extérieur des limites géographiques actuelles rendra plus difficile la protection des systèmes naturels en place, comme les milieux humides, les corridors naturels et les paysages ruraux. Si la pratique établie consistant à isoler les immeubles, les espaces verts ou corridors naturels, et les fonctions urbaines dans des zones vertes peut, sur papier,

produire un pourcentage plus élevé de zones vertes, dans les faits elle continue à accroître les distances, ce qui mène habituellement à une réduction de l'utilisation des modes de transport actifs.

Considérations en matière de planification

- Protection, restauration et mise en valeur du patrimoine naturel à l'intérieur des espaces naturels et dans les zones urbaines ou en voie d'urbanisation, et capacité d'intégrer des considérations environnementales en accord avec chaque contexte de planification (urbain, suburbain et rural)
- Programmes de gestion intégrée des bassins hydrographiques, avec avantages sociaux, économiques et environnementaux
- Préservation du couvert forestier existant dans l'aménagement suburbain et intercalaire urbain
- Diversification, protection et amélioration des systèmes naturels comme moyen de capter une plus grande part des eaux pluviales
- Programmes d'intendance pour protéger et améliorer les actifs naturels privés (urbains et ruraux)
- Planification environnementale intégrée dans le développement de communautés saines
- Atténuation de l'effet des îlots de chaleur

ENVIRONNEMENT

FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

2. HAUSSE DES TEMPÉRATURES

Selon Environment Canada, la température médiane annuelle moyenne d'Ottawa a déjà augmenté de 1,7 °C au cours du siècle dernier, et le gouvernement de l'Ontario estime que l'est de l'Ontario connaîtra une hausse des températures estivales de l'ordre de 2° à 3°C d'ici 2041-2070, avec une hausse des températures hivernales pouvant aller jusqu'à 4 °C . Outre ces hausses de température, une plus grande variabilité des températures sera également observée. Plus particulièrement, il y aura davantage de vagues de chaleur et de vagues de froid, de même qu'une plus grande fréquence des cycles de gel et de dégel.²⁴

Par conséquent, Ottawa peut s'attendre à connaître de plus fréquents épisodes de pluie verglaçante et de vague de chaleur, des précipitations plus imprévisibles et d'autres menaces environnementales au cours des prochaines années. Parmi les effets directs et indirects de ces changements sur les systèmes naturels d'Ottawa, notons les suivants :

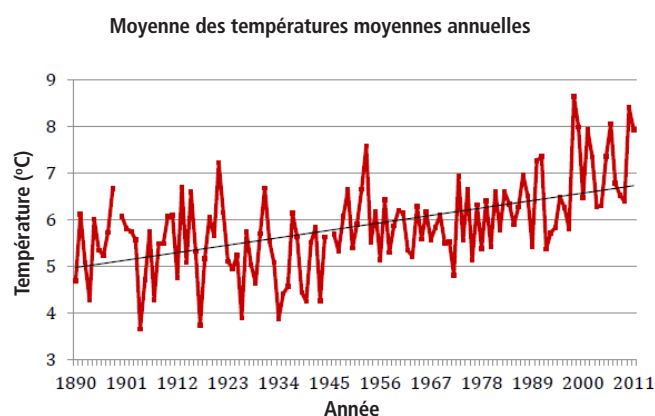
- changements dans les écozones pouvant perturber des animaux qui dépendent de certains types d'habitats, mais ne sont pas en mesure de se déplacer ou de s'adapter facilement;
- risque accru d'invasion d'espèces envahissantes ou non indigènes qui perturbe l'équilibre naturel des écosystèmes;
- intensification des agressions causées par le stress et de la charge attribuable au vent ou à la glace, qui pourrait entraîner une hausse de la mortalité des arbres et une plus grande vulnérabilité aux parasites et aux maladies.

Des répercussions directes et indirectes se font également sentir sur la population humaine et le milieu bâti d'Ottawa, notamment :

- plus grande tendance à vouloir rester à l'intérieur, ce qui entraîne une hausse des besoins d'énergie pour le chauffage et la climatisation
- hausse des coûts de chauffage, de climatisation et d'isolation des édifices, en particulier des bâtiments isolés comportant quatre murs extérieurs soumis aux éléments;
- abandon progressif des espaces publics extérieurs qui n'offrent aucun abri contre les éléments ou sont trop éloignés d'un abri contre les éléments;

- plus grand stress sur les routes, édifices et autres infrastructures à cause des événements météorologiques extrêmes et de la fluctuation des températures;
- hausse de la fréquence des répercussions sur la santé de la variabilité de la température et des conditions météorologiques extrêmes.

**Figure 1: Températures historiques
Tendance pour Ottawa CDA, Ontario**



Considérations en matière de planification

- Normes de conception des infrastructures répondant aux nouvelles conditions climatiques
- Fonctionnement et entretien des infrastructures durables à la lumière d'une utilisation accrue et de coûts plus élevés
- Technologies du bâtiment et stratégies de développement qui maximisent l'efficacité énergétique et réduisent les émissions de gaz à effet de serre
- Protection et établissement d'habitats naturels reliés pour les systèmes de la faune et de la flore.
- Conception d'espaces publics et privés résistants au climat
- Intégration de la résilience dans tous les aspects de planification et d'opérations de la Ville
- Préservation du couvert forestier urbain
- Réactions appropriées aux espèces envahissantes

FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

3. AUGMENTATION DES TEMPÊTES

Avec l'augmentation des taux de dioxyde de carbone dans l'atmosphère et la hausse des températures, les risques de tempêtes intenses et de catastrophes naturelles sont plus élevés. Ottawa est vulnérable aux inondations, de même qu'aux vents violents et aux tempêtes de neige, tous des événements pouvant causer des dommages importants aux biens et aux infrastructures. Par exemple, la tempête de verglas qu'a connue Ottawa en 1998 a nécessité d'importants travaux de reconstruction des infrastructures du réseau d'électricité. Elle a privé d'électricité environ 600 000 résidents, endommagé plus de 100 pylônes de lignes à haute tension et nécessité le remplacement de 10 000 poteaux d'électricité.²⁵

Considérations en matière de planification

- Capacité de réaction coordonnée
- Conception des édifices et des réseaux de distribution d'énergie résistante à la glace, au vent et aux inondations
- Infrastructures pour les eaux pluviales naturelles, ou plus résilientes
- Résilience de la gestion des eaux d'égout et pluviales
- Restrictions appropriées de l'utilisation des plaines inondables dans le but d'atténuer les répercussions de futures inondations
- Surveillance météorologique rehaussée
- Conservation des arbres urbains
- Intégration de la résilience dans la gestion des mesures d'urgence

4. PRESSION PLUS FORTE SUR L'AGRICULTURE ET LES SOURCES ALIMENTAIRES

Ottawa est une ville comportant des secteurs ruraux et des secteurs urbains, ce qui pose des défis uniques. Dans les secteurs ruraux de la municipalité, les terres agricoles occupent environ 40 % de la superficie totale du territoire, et comprennent près de 1 200 exploitations agricoles. Jusqu'à 10 000 emplois dans l'économie globale de la ville sont, directement ou indirectement, liés à l'agriculture.²⁶

Le secteur de l'agriculture d'Ottawa pourrait tirer quelques avantages des changements climatiques, en particulier des périodes de croissance plus longues et plus chaudes. Cependant, bien que cette tendance au réchauffement puisse être avantageuse pour la production de maïs, de soya, de fourrage et de cultures horticoles, une réduction de la disponibilité en eau au cours de la période de croissance pourrait être un facteur limitant important pour la production agricole future. En outre, les changements climatiques peuvent nuire à l'agriculture en modifiant les espèces envahissantes, mauvaises herbes, maladies et parasites présents dans les cultures agricoles.

En résumé, dans un avenir où l'accès à l'eau et le climat seront plus variables plus variable, la technologie jouera un rôle essentiel dans le succès de l'agriculture.

Considérations en matière de planification

- Promotion des sources alimentaires locales et protection des terres agricoles au moyen de politiques d'utilisation du sol et du zonage
- Possibilités d'agriculture de précision
- Gestion de l'eau en cas de sécheresse dans le secteur agricole
- Gestion des éléments nutritifs pour protéger les rivières et les lacs
- Systèmes alimentaires locaux et coordonnés
- Accès à des aliments nutritifs abordables

FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

5. PRESSION PLUS FORTE SUR LA SANTÉ PUBLIQUE ET LES MESURES D'URGENCE

Les principales répercussions des changements climatiques susceptibles de toucher la santé publique à Ottawa consistent des événements météorologiques extrêmes et des dangers naturels comme les tempêtes violentes, les vagues de chaleur, les ouragans, les inondations, les feux de forêt et la sécheresse.

Environnement Canada estime que le nombre de jours où la température excédera 30 °C à Ottawa passera de 22 jours par année comme c'est le cas présentement à plus de 40 par année d'ici la fin du siècle. De plus, le nombre de jours par année où la température est supérieure à 22 °C la nuit passera de 4 par année à 18 par année d'ici la fin du siècle.²⁷

Les effets des changements climatiques sur la santé publique et les mesures d'urgence comprennent notamment :

- une hausse de la mortalité attribuable à la chaleur;²⁸
- une augmentation des maladies à transmission vectorielle telles que la maladie de Lyme et le virus du Nil occidental;
- une hausse de la pollution atmosphérique et une détérioration de la qualité de l'air;
- la contamination de la nourriture et de l'eau;
- l'introduction de nouvelles maladies infectieuses au Canada, de même que la possible réémergence de maladies auparavant éradiquées.²⁹

Considérations en matière de planification

- Amélioration de la capacité d'intervention en cas d'urgence
- Éducation et protection du public en matière de changement climatique
- Aménagement urbain qui favorise la santé publique, notamment un meilleur accès à des espaces publics et des rues ombragés dans la ville
- Surveillance et suivi des répercussions des changements climatiques sur la santé



FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

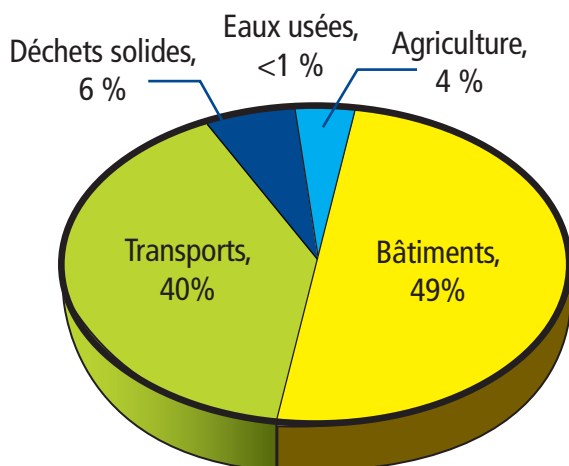
6. PRESSION ACCRUE POUR CONSERVER L'ÉNERGIE, RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET CONCEVOIR UN AVENIR À FAIBLE EMPREINTE CARBONE

En 2016, le Conseil municipal a approuvé une cible de réduction des GES pour Ottawa de 80 % sous les niveaux de 2012 d'ici 2050.

Pour atteindre cette cible de réduction, la Ville devra entreprendre des changements relativement ambitieux afin de soutenir le passage durable des combustibles fossiles à une économie à faibles émissions de GES. Ces transformations devront notamment comprendre, une hausse importante de l'utilisation des transports en commun et des transports actifs, l'électrification des véhicules motorisés publics et privés, la mise en place de systèmes d'énergie de quartier à faible empreinte carbone dans les quartiers, et une hausse de la production locale d'énergie renouvelable. De plus, la Ville devra s'efforcer de réaliser des réductions tout aussi importantes au moyen de la conservation et de l'efficacité énergétique dans les secteurs de la construction et des transports.

Cette démarche exigera des investissements considérables dans les infrastructures (niveaux de service des transports en commun, bornes de recharge pour les véhicules électriques, systèmes énergétiques de quartier), de même qu'un aménagement de collectivités complètes plus compactes.³⁰

Figure 4 : Pourcentage d'émissions de CO₂ par secteur consommateur d'énergie, Ottawa 2012



Considérations en matière de planification

- Atteinte des cibles municipales de réduction des émissions de GES
- Changement de source de production d'électricité et du réseau de distribution; promotion de la production individuelle; production de biogaz renouvelables à partir de déchets
- Amélioration de l'efficacité énergétique par la construction et l'aménagement de bâtiments durables pour les nouveaux bâtiments, et le réaménagement des anciens édifices
- Stratégie exhaustive de mobilité comprenant la réduction de l'utilisation de la voiture et la conception de réseaux de transport en commun et de transport actif plus pratiques
- Nouvelles possibilités de captage d'énergie au moyen de diverses sources, dont la digestion des matières résiduelles
- Innovation dans le déplacement des personnes et des biens dans les secteurs ruraux
- Innovation dans le transport de masse tenant compte des besoins des secteurs urbains et ruraux
- Électrification du parc automobile public et privé, avec expansion du nombre de bornes de recharge
- Soutien pour la collaboration entre le secteur public, le secteur privé et le secteur caritatif pour atteindre les objectifs

FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

7. AUGMENTATION DES COÛTS LIÉS À L'EAU POTABLE ET À LA GESTION DES EAUX USÉES ET DES DÉCHETS

À cause de la fluctuation des températures et du plus grand nombre de tempêtes, les coûts associés à la sécurité en matière d'eau potable et d'eaux usées, de même que les défaillances des infrastructures hydriques et autres coûts causés par les fortes pluies et les inondations sont à la hausse.

De 2006 à 2015, Ottawa a réduit de 80 % les débordements d'égout et continue de faire d'importants investissements afin de prévenir les débordements causés par les tempêtes.³¹ Cependant, à mesure qu'augmenteront la fréquence et la gravité de ces tempêtes, de nouveaux investissements, de même que des partenariats avec de grands propriétaires fonciers, seront nécessaires afin de soutenir une gestion plus résiliente des eaux pluviales, notamment par des infrastructures écologiques.

La gestion des déchets deviendra de plus en plus complexe, compte tenu de la difficulté à trouver un endroit pour établir de nouvelles installations, des problèmes liés au manque de marchés pour de nombreuses matières recyclables, et du resserrement de la réglementation.

Considérations en matière de planification

- Préservation et mise en valeur des milieux humides, des forêts, des cours d'eau et de la biodiversité pour bâtir la résilience environnementale et investissement dans des infrastructures écologiques
- Partenariats innovateurs avec des propriétaires terriens pour la gestion des eaux pluviales
- Préservation de l'équilibre hydrique, en terme de qualité et de quantité
- Mesures de préservation de l'eau
- Transformation des déchets en source d'énergie et possibilité de développement d'une économie circulaire
- Amélioration des programmes de recyclage des déchets et des stratégies de financement
- Augmentation du recours au compostage
- Mesures dissuasives pour réduire l'emballage excessif



Photo : A. MacPherson

6.4 AMÉNAGEMENT URBAIN ET MOBILITÉ

La forme urbaine désigne la structure physique d'une ville et les rapports globaux de toutes ses composantes fondamentales. La mobilité désigne tous les moyens par lesquels les personnes et les biens se déplacent au sein de cette structure. Les divers types de formes urbaines qui peuvent exister dans une ville englobent la façon dont les édifices, les usages de ces édifices, les rues et les espaces verts sont assemblés et agencés. Cet usage présente habituellement une gradation allant de très intensif (centre-ville, quartiers urbains, rues principales) à peu intensif (banlieues, communautés rurales). La forme bâtie reflète également l'époque de construction de chaque secteur de la ville, le type d'options de transport disponibles à ce moment-là, de même que les conditions sociales, culturelles et économiques qui existaient au moment de la construction de chaque strate de la ville.

La mobilité comprend la mobilité personnelle et collective et le transport des marchandises, de même que les infrastructures qui les rendent possibles. La mobilité est une réalité comportant divers degrés, allant de l'autopropulsion (à pied ou à vélo), à la mobilité de masse (transport en commun, covoiturage, train et avion) et à la mobilité personnelle (autopartage, taxi, véhicules personnels). En parallèle se trouve un continuum de coût pour le citoyen et la municipalité associé à chaque mode de mobilité, allant du mode gratuit au plus coûteux.

Le transport des marchandises comporte également une gradation, allant des chariots de livraison poussés à la main et des vélos de livraison, aux camions de livraison, trains de marchandises et avions-cargos.

Forme urbaine et mobilité sont par nature reliées, puisque l'une orientera l'autre, tout en offrant idéalement des choix.

Les trois scénarios de forme urbaine et mobilité se distinguent principalement par les modèles de croissance de la ville et les répercussions possibles de ces modèles de croissance. Le premier est fondé sur une croissance plus compacte dans la zone urbaine située à l'intérieur des limites de la Ceinture de verdure et le niveau de service de transport en commun pour favoriser ce modèle. Le deuxième est fondé sur la croissance et la maturation des grandes banlieues de la ville. Enfin, le troisième scénario porte sur la création d'une nouvelle collectivité d'importance au-delà de la zone bâtie, et sa relation avec le centre urbain et les banlieues existantes.



AMÉNAGEMENT URBAIN ET MOBILITÉ

SCÉNARIOS

SCÉNARIO 1 : CROISSANCE DANS LE SECTEUR URBAIN

Le centre-ville demeure le pôle de l'économie, du transport et de la culture.

Le centre-ville d'Ottawa a doublé de taille par l'achèvement de l'ouest du centre-ville (Lebreton, Zibi, Bayview) et accueille un nombre considérablement plus élevé de travailleurs et de résidents. Les immeubles de moyenne et de grande hauteur définissent l'image du centre-ville. Les communautés résidentielles autour du cœur du centre-ville poursuivent leur densification avec l'ajout d'immeubles de faible et de moyenne hauteur et deviennent des collectivités plus complètes dotées de rues principales dynamiques. Le magasinage expérientiel est florissant dans le noyau urbain d'Ottawa. Les familles magasinent à pied et utilisent le transport en commun pour leurs déplacements.

C'est dans la zone urbaine à l'intérieur de la Ceinture de verdure que se concentre la majorité de la croissance démographique, et cette croissance est le fer de lance du réaménagement graduel des quartiers de la « ceinture de bungalows » en collectivités urbaines plus complètes.

Le train léger sur rail a pris de l'expansion et relie maintenant au centre-ville le centre de toutes les collectivités de banlieue. On a ajouté deux nouvelles lignes urbaines au réseau qui est maintenant intégré à celui de la Ville de Gatineau sous la gouverne d'une Commission de transport régionale afin d'offrir la perception des tarifs intégrée à l'échelle régionale.

Un train à grande vitesse relie Toronto, Ottawa et Montréal, permettant aux navetteurs d'atteindre Toronto en environ deux heures et Montréal, en moins d'une heure. Une nouvelle station de train à grande vitesse/ transport régional a été construite au centre-ville. Le taux de possession de voitures a diminué de façon marquée dans les collectivités urbaines où le transport en commun, les véhicules électriques partagés et le transport actif constituent des moyens plus efficaces pour se déplacer.

Vivre au centre-ville est coûteux. Les logements à prix abordable ont été repoussés vers l'extérieur du noyau urbain et sont situés dans des immeubles de grande hauteur à proximité des stations de transport en commun. Ces secteurs d'immeubles de grande hauteur ont du mal à former des collectivités complètes. De plus, les quartiers situés en dehors des limites de la ville, y compris plusieurs

secteurs de Gatineau, connaissent un afflux de résidents à la recherche d'options de logements abordables, même si cela implique s'éloigner des transports en commun rapides.

En dehors de la Ceinture de verdure, la croissance se poursuit dans les banlieues, mais à un rythme réduit. Les banlieues donnent l'impression de villages urbains, avec un meilleur potentiel piétonnier et une variété limitée d'utilisations.

Les véhicules personnels continuent d'être la principale forme de transport. La distribution des marchandises est surtout effectuée par de plus petits véhicules et provient de nouveaux centres de distribution locaux à la périphérie de la ville.

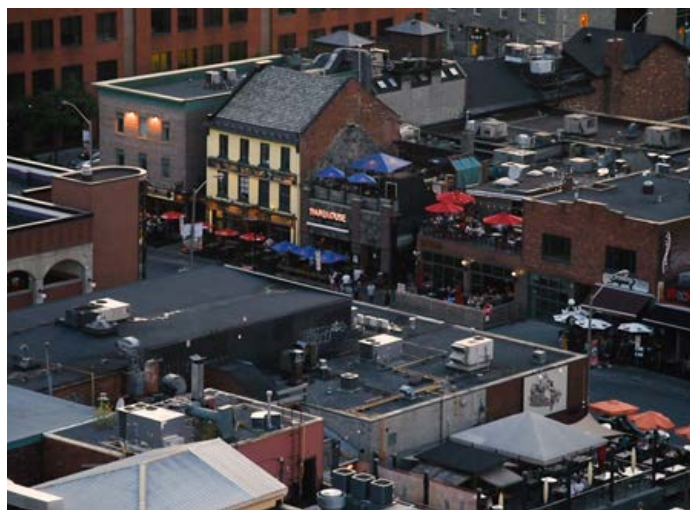


Photo: Ville d'Ottawa

AMÉNAGEMENT URBAIN ET MOBILITÉ

SCÉNARIOS

SCÉNARIO 2 : CROISSANCE DÉCENTRALISÉE

La banlieue attire des employeurs avec ses meilleures liaisons de transport en commun et ses infrastructures modernes.

Les communautés d'Orléans, Kanata et Barrhaven se sont développées de façon importante avec l'arrivée de nouvelles entreprises qui ont choisi de s'établir dans les banlieues. Cette transition est attribuable à la qualité des correspondances de transport en commun, de bonnes occasions immobilières sur de grandes parcelles de terre prêtes pour le réaménagement et de meilleures infrastructures.

Ces banlieues se sont transformées en quartiers plus complets à usages mixtes permettant l'accès à pied, en vélo, en voiture et par le transport en commun aux emplois, aux commerces, à l'éducation, aux espaces ouverts, aux loisirs et autres commodités et services. En dépit d'une augmentation du nombre d'usagers du transport en commun et de l'utilisation partagée des véhicules, le taux de possession de voitures demeure beaucoup plus élevé dans les banlieues qu'à l'intérieur de la Ceinture de verdure.

Le centre-ville d'Ottawa connaît une croissance constante, mais son employeur principal est toujours le gouvernement fédéral. Cependant, quelques nouveaux employeurs du domaine de l'économie du savoir se sont établis à Ottawa.

Les quartiers urbains continuent de se densifier à un rythme constant, profitant de la proximité des stations de TLR pour maintenir un flot continu de projets d'aménagement. La transformation graduelle de la « ceinture de bungalows » est en cours grâce à l'introduction de nouvelles lignes de transport en commun rapide par autobus, reliant les couloirs majeurs à des stations de TLR.

Ottawa demeure un milieu de vie relativement abordable par rapport aux autres grandes villes canadiennes. Le logement abordable est regroupé le long des lignes de transport en commun et à l'extérieur de la Ceinture de verdure.

Le vieillissement de la population entraîne un besoin accru de places dans les résidences pour personnes âgées et les services de soins de longue durée dans les banlieues.

Les schémas de déplacement sont devenus plus compliqués alors que les gens se déplacent entre les banlieues sans avoir à passer par le centre-ville. Comme il a été conçu pour amener les gens depuis les banlieues jusqu'au centre-ville, le réseau de transport en commun n'est pas bien adapté aux nouveaux schémas de déplacement. En conséquence, les voitures demeurent la forme dominante de transport à l'extérieur de la Ceinture de verdure, ce qui entraîne une augmentation de la congestion routière et des difficultés pour les populations vulnérables.



Photo : Ville d'Ottawa

AMÉNAGEMENT URBAIN ET MOBILITÉ

SCÉNARIOS

SCÉNARIO 3 : LE CONTE DE DEUX VILLES

Un important siège social s'est établi sur un terrain non aménagé à l'extérieur des banlieues existantes, créant 100 000 emplois directs et indirects. Le siège social attire également d'autres PME, et sa présence a favorisé la création d'une nouvelle université technique à proximité.

Une nouvelle grande collectivité « intelligente » se développe autour du siège social de l'entreprise en s'appuyant sur la vision d'une main-d'œuvre branchée 24 heures sur 24 et de temps de déplacement minimaux.

S'inspirant des principes de ville intelligente, les maisons, les lieux de travail, les écoles, les bibliothèques, les routes, les trottoirs, les parcs, la distribution d'eau ainsi que la production, la transmission et le stockage d'énergie sont tous reliés afin de communiquer et d'accéder aux services, de surveiller la prestation des services, de recueillir des données et de fournir des analyses.

La nouvelle collectivité est située à proximité d'une station du nouveau train à grande vitesse qui relie Toronto, Ottawa et Montréal, permettant aux navetteurs d'atteindre Toronto en environ deux heures et Montréal, en moins d'une heure. Le site est relié au centre-ville grâce à une ligne de TLR dédiée.

Le centre-ville d'Ottawa continue de croître à un rythme constant et demeure le centre de la vie nocturne et culturelle de la ville, bien que davantage de boutiques et d'installations culturelles ciblant les jeunes déménagent dans la nouvelle collectivité.

La croissance dans les banlieues existantes est axée sur le développement de collectivités complètes dotées de services et de commodités supplémentaires pour leur propre population. Les nouveaux investissements sont toutefois principalement consacrés à la nouvelle collectivité.

Le transport à l'intérieur des collectivités se modifie et vise plutôt un meilleur accès au transport multimodal. Le train léger sur rail prend de l'expansion et relie le centre des banlieues au centre-ville.

Vignette : forme urbaine



Ottawa s'emploie à répondre aux défis de la ville moderne en matière de forme urbaine et d'aménagement : Comment bien orienter la croissance? Comment densifier la ville dans le secteur urbain? Comment relier les nouveaux secteurs aux transports en commun? Comment créer des endroits mémorables et des collectivités complètes? La situation de chaque ville est

unique, et l'une des chances d'Ottawa est d'accroître le rôle que joue la vallée de la rivière des Outaouais dans la vie réelle et symbolique de la ville. Seattle fournit un excellent exemple d'une façon unique de répondre à un défi unique : relier le centre-ville à la zone riveraine.

L'Olympic Sculpture Park du Seattle Art Museum a été le projet retenu dans le cadre d'un concours international de design. Ce parc crée un paysage bâti continu pour des expositions d'arts et forme une plateforme « verte » ininterrompue en forme de Z, sur une dénivellation de 40 pieds faisant le lien entre la ville et l'eau. Mettant à profit le panorama de la ville et de la baie Elliot, il s'élève au-dessus de l'infrastructure existante pour relier le centre urbain au secteur urbain revitalisé.

Photo : Seattle Olympic Sculpture Park, Seattle Art Museum

AMÉNAGEMENT URBAIN ET MOBILITÉ

FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

La forme d'une ville et la façon dont les gens s'y déplacent ont évolué, et continueront d'évoluer avec le temps. La forme bâtie et la mobilité entretiennent des relations de réciprocité distinctes. Au début du 20^e siècle, Ottawa était une ville de petite taille, limitée par les technologies de transport de l'époque : les tramways et les chevaux. Par la suite, une transition nette dans la forme et la fonction de la ville s'est produite avec la domination de l'automobile privée après les années 1940. L'automobile privée offrant une option de mobilité personnelle pratique et peu coûteuse, la ville s'est rapidement étendue par la construction de banlieues de faible densité comportant des secteurs réservés aux résidences, au magasinage et à l'emploi distincts et distants les uns des autres. Aujourd'hui, de grandes collectivités connaissent une croissance à l'extérieur de la Ceinture de verdure et doivent faire des efforts de même mesure pour améliorer les liaisons de mobilité, en particulier pour offrir des solutions de rechange viables et fiables à l'utilisation de la voiture personnelle.

La forme de la ville et la mobilité à l'intérieur de la ville continueront d'évoluer, en particulier à cause du nouveau système de TLR et d'autres nouvelles technologies de transport en commun rapide, de même que l'automatisation de la conduite automobile. En regard de ces changements, il est essentiel de reconnaître l'importance des modes de vie sains, notamment par l'augmentation du potentiel piétonnier, des voies cyclables sécuritaires et des moyens d'améliorer la santé physique, de même que la nécessité de réduire les émissions de GES. Les huit facteurs de changement suivants auront une influence marquante sur cette évolution au cours du prochain siècle.

Vignette: Mobilité



La ville et la région de Lille, dans le nord de la France, ont fait face à d'importants problèmes de transport dans les années 60 et 70. Datant du Moyen-Âge, le cœur de la ville était aux prises avec une grave congestion routière, et l'importante population des banlieues de la ville manquait de densité et de connectivité. En partenariat avec les villes voisines de Roubaix et Tourcoing, la région de Lille a inauguré en 1983 le premier métro sans conducteur au monde et a mis en œuvre une stratégie globale de densification et d'urbanisation des secteurs desservis par ses stations. Trente-cinq ans après la mise en service du métro, la ville de Lille (population de 225 000 habitants) et sa région métropolitaine (population de 1,2 million d'habitants) possèdent un système de transports en commun comportant 2 lignes de métro automatisé avec un total de 60 stations, 2 lignes de tramway et 88 circuits d'autobus.

À la suite de cette hausse du niveau de service des transports en commun, les trajets effectués par des conducteurs se déplaçant seuls dans leur voiture ont chuté de 18 % entre 1998 et 2006, et le nombre d'usagers des transports en commun croît chaque année. Lille a également intégré son système de perception des frais d'utilisation des transports en commun avec les services de partage de vélos et de voitures. Résultat : malgré la faible densité de Lille pour une ville française, 41 % des ménages ne possèdent pas de voiture.

Photo : Tolling, Network For Transport Measures

AMÉNAGEMENT URBAIN ET MOBILITÉ

FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

1. STRUCTURE URBAINE/RURALE EN ÉVOLUTION

Ottawa connaît une croissance rapide : sa population s'établit aujourd'hui à 985 000 personnes et dépassera la marque du 1 million en 2019. En fait, entre 2006 et 2016, Ottawa a connu une croissance de 15%, soit plus rapide que celle de l'Ontario (10,6%) et du Canada dans son ensemble (11,2%).³²

Il n'existe aucune projection fiable allant au-delà de 2041, et de nombreux facteurs pourraient influencer la croissance de la population. Cependant, il apparaît concevable que la population de la région d'Ottawa-Gatineau compte de deux à trois millions d'habitants d'ici la fin du siècle. Cette croissance sera favorisée par l'immigration internationale et la migration à Ottawa de résidents d'autres régions de l'Ontario et d'ailleurs au Canada.

La façon dont la ville est structurée pour accueillir cette croissance de la population aura des répercussions économiques, sociales et environnementales majeures. Des collectivités complètes, compactes et connectées possèdent le potentiel d'améliorer l'habitabilité et de réduire les coûts des infrastructures et de la prestation des services, notamment en ce qui concerne les routes, les transports en commun, l'eau potable et les eaux usées. Des villages ruraux dynamiques et prospères peuvent constituer une solution de rechange aux quartiers urbains d'Ottawa.

Cependant, l'abordabilité du logement est devenue un problème important pour les villes qui tentent d'augmenter leur densité, ce qui entraîne souvent le déplacement des résidents vers des municipalités adjacentes où les options de logement sont plus abordables.

Considérations en matière de planification

- Trouver le juste équilibre pour le cadre stratégique public dans le contexte des besoins de logement dépendant d'un marché changeant, afin de bien guider son évolution
- Transformer les banlieues existantes en des collectivités plus complètes au moyen d'une planification favorisant la mobilité
- Coordination avec la Ville de Gatineau et d'autres municipalités adjacentes en ce qui a trait aux réseaux régionaux de mobilité et au mouvement des gens à la recherche de logements plus abordables
- Répercussions de la densification ou de l'expansion sur les politiques et les coûts
- Collaboration avec l'industrie de l'aménagement afin de concevoir de nouveaux types d'habitations qui peuvent répondre aux demandes en évolution du marché et aux objectifs de développement communautaire
- Création de villages ruraux dynamiques et distincts
- Communication et coordination entre le centre urbain, les banlieues et les communautés rurales

AMÉNAGEMENT URBAIN ET MOBILITÉ

FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

2. DEMANDES LIÉES À L'UTILISATION DU SOL

L'utilisation du sol devient plus complexe et remet en question les stratégies traditionnelles. La nature de la main-d'œuvre change à la suite d'une transition vers une économie du savoir, de l'amélioration des technologies de communications et d'une culture du travail de plus en plus flexible. En parallèle, la possibilité de faire des achats en ligne, les systèmes de livraisons de marchandises, les frais d'exploitation accrus et les préférences changeantes des consommateurs entraînent la transformation des industries du commerce de détail et des services. Ces changements étant en cours, Ottawa devra faire en sorte que ses politiques d'utilisation du sol visent à attirer et à retenir les travailleurs de l'économie du savoir.

Les secteurs urbains d'Ottawa bien établis et desservis par les transports en commun verront une croissance de la demande résidentielle. Cette demande sera étroitement associée à une demande accrue de logements abordables. En même temps, pendant que le marché du commerce de détail procède à des ajustements majeurs de son modèle, notamment par la redéfinition du rôle des magasins « physiques » traditionnels, de nombreuses formes d'établissements commerciaux, dont les grandes zones commerciales de magasins grande surface, auront de la difficulté à rester concurrentielles et pertinentes. Avec l'augmentation du magasinage en ligne et du transport des marchandises, les livraisons par camion contribueront à aggraver la congestion des routes, et augmenteront la circulation dans les quartiers plus tranquilles.

Dans les collectivités se trouvant à l'extérieur de la Ceinture de verdure, la demande accrue de logements abordables entraînera la poursuite d'un aménagement de densité élevée sous la forme d'habitations multifamiliales et de maisons jumelées, puisque les maisons unifamiliales sont rendues trop chères pour la plupart des résidents. Conséquence positive d'une plus grande densité dans les zones vertes, une forme bâtie compacte permet l'implantation de carrefours de transport en commun plus économiques.

Considérations en matière de planification

- Demande de souplesse et de diversité dans les catégories d'utilisation du sol
- Évolution des exigences en ce qui concerne l'offre de terrains destinés à l'emploi
- Implications de l'évolution du commerce de détail
- Réduction de la superficie par habitant pour l'espace de travail, les commerces de détail et le logement
- Avenir des espaces verts
- Protection du patrimoine bâti



AMÉNAGEMENT URBAIN ET MOBILITÉ

FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

3. PRESSIONS SUR LES COLLECTIVITÉS

Avec la croissance et la transformation d'Ottawa, les collectivités feront face à de nouvelles possibilités et de nouveaux défis. Le centre-ville se densifiera et connaîtra une croissance verticale, et l'afflux de nouveaux résidents créera une pression sur les commodités, les services et les espaces publics. Les quartiers urbains poursuivront leur transformation par l'aménagement suburbain, ce qui menacera la préservation du caractère des quartiers. Il deviendra également de plus en plus difficile d'assurer l'abordabilité du logement dans ces quartiers. Parallèlement, cette intensification pourrait dynamiser le domaine public, accroître la diversité de l'offre culturelle et multiplier les emplois et commerces se trouvant à distance de marche.

Les banlieues pourraient se transformer en des collectivités plus complètes, comptant davantage de commerces, de services, d'emplois et d'établissements scolaires. Toutefois, la dépendance persistante à l'automobile risque d'intensifier la congestion routière locale et de nuire aux efforts visant à rendre ces collectivités plus complètes. La mise en place d'une offre plus équilibrée d'options de mobilité dans ces collectivités constituera un défi majeur.

Les villages ruraux pourraient attirer les citoyens à la recherche d'un logement plus abordable, mais ils pourraient éprouver des difficultés à préserver leur identité distincte si les limites du secteur urbain continuaient de reculer. La capacité de ces villages à préserver leur identité et à maintenir un vaste éventail de choix d'écoles, de commerces et de services communautaires sera d'importants facteurs à considérer dans le cas où la frontière entre les zones rurales et les banlieues devenait plus floue.

Considérations en matière de planification

- Exigences pour les collectivités complètes (conception adaptative, installations et services locaux, infrastructures, options de mobilité, emploi, diversité de types de logements, densité, parcs, forêt et couvert urbains, etc.)
- Réponses adaptées aux besoins des différentes collectivités pour les aider à devenir plus complètes
- Réaction aux changements dans le cycle de vie d'une collectivité
- Initiatives de créations de lieux mémorables
- Avenir des espaces publics



Photo : Ville d'Ottawa

AMÉNAGEMENT URBAIN ET MOBILITÉ

FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

4. ÉVOLUTION DE LA DEMANDE EN MATIÈRE DE LOGEMENT

L'offre de logements à Ottawa est confrontée à une demande posant de multiples problèmes. Bien qu'Ottawa demeure un milieu de vie encore abordable en comparaison d'autres grandes villes canadiennes comme Toronto et Vancouver, l'accès à un logement abordable devient de plus en plus problématique. Près de 12 % des résidents d'Ottawa-Gatineau avaient un besoin impérieux de logement en 2017, et plus de 10 000 personnes étaient sur une liste d'attente pour obtenir un logement subventionné, avec des temps d'attente pouvant aller jusqu'à 5 ans.³⁴

La hausse des coûts de logement incite les gens à rechercher des options de logement abordables, comme le partage de logements ou le déménagement dans des banlieues où les logements sont plus abordables. Cette transition crée une pression supplémentaire sur le budget des ménages en matière de transport et, en retour, a des répercussions sur l'abordabilité. Le manque d'options de logement abordables entraîne des risques sociaux et économiques à long terme, notamment l'incapacité d'attirer et de retenir les travailleurs, une augmentation du nombre de sans-abri et une fracture plus marquée entre les quartiers nantis et défavorisés.

Le marché du logement à Ottawa présente déjà un éventail de types d'habitation plus varié que les villes nord-américaines typiques de même taille. Les données sur les mises en chantier résidentielles indiquent que le marché d'Ottawa absorbe en moyenne 5 000 unités par année, dont le 1/3 sont des maisons individuelles, les 2/5 des maisons en rangée, le 1/5 des appartements en copropriété, et le reste des maisons en rangée en copropriété ou à étages. Environ quatre habitations sur cinq sont de faible hauteur, et le marché présente une demande saine pour les formes d'habitation dites « maillon intermédiaire manquant » (maisons en rangée, maisons en rangée à étages et maisons en rangée en copropriété).³⁵

L'évolution du profil démographique de la population et de ses préférences continuera à transformer les besoins en matière de logement. Une population plus âgée nécessitera des logements qui permettent aux aînés de vieillir sur place, en plus de collectivités qui sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. Il est possible que les Néo-Canadiens recherchent des options de logement flexibles pour une famille élargie. Par ailleurs, les jeunes déménageant à Ottawa pour

poursuivre leurs études ou se lancer en affaires pourraient rechercher des options pour leur travail et leur vie personnelle qui leur donnent accès de façon rapide et peu coûteuse aux services et aux mécanismes de soutien commercial.

Considérations en matière de planification

- Veiller à offrir une combinaison d'options de logement abordables qui répond aux besoins à venir
- Offrir des logements abordables dans divers emplacements : au centre-ville, dans les banlieues et dans les communautés rurales
- Permettre l'évolution graduelle des secteurs établis au moyen de l'ajout de types d'habitations appropriées qui répondent aux besoins de la population
- Comprendre la corrélation entre le cycle de vie des habitations et le cycle de vie des infrastructures urbaines afin de mieux cerner le secteur à améliorer



Photo : Ville d'Ottawa

AMÉNAGEMENT URBAIN ET MOBILITÉ

FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

5. DEMANDES POUR DU LOGEMENT ET DE L'EMPLOI À PROXIMITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN

La demande pour du logement et de l'emploi à proximité des transports en commun est générée par les relations de réciprocité entre un meilleur niveau de service des transports en commun, une plus grande densité et une plus grande vitalité de la ville, et un nombre plus important d'usagers des transports en commun. Les secteurs résidentiels situés près d'un transport en commun rapide permettent aux résidents et aux entreprises de réduire leurs frais de transport et de profiter des possibilités qu'offrent des secteurs achalandés, où une diversité de services est à leur disposition. En même temps, la plus grande distance et la plus grande proportion de trajets réalisés en transport en commun permettent de réduire la congestion routière et, ainsi, la pression sur les budgets municipaux consacrés aux routes. Alors que la Ville se prépare à d'importantes transformations dans les modèles de mobilité avec le lancement du service de l'O-Train, une plus grande attention doit être accordée au soutien de l'aménagement ou de l'évolution de collectivités complètes, se trouvant à distance de marche d'une station. En outre, il faut améliorer la coordination entre le réseau de l'O-Train et celui des autobus de ville afin d'étendre le rayon d'accessibilité de ces stations aux secteurs avoisinants. L'impulsion pour accélérer ces changements exige des considérations importantes en matière de consultation, de planification et de finance.

L'amélioration de l'offre d'options permettant de vivre et de travailler près des services de transports en commun présente de nombreux avantages. En pouvant compter sur un transport en commun fiable à 5 ou 10 minutes de marche de la maison ou du travail, la nécessité de posséder plus d'une voiture est réduite. Si l'on considère que les coûts d'achat, d'entretien et de fonctionnement d'une automobile représentent en moyenne 12 000 par année, l'élimination ou la réduction de cette dépense constitue une importante économie dans le budget des ménages. De plus, le fait de ne pas posséder de voiture a un effet important sur la réduction des émissions de GES et, en favorisant le transport actif pour se rendre aux points de service des transports en commun, il permet de pratiquer une activité physique quotidienne.

Des carrefours de transport en commun à usages mixtes permettent d'offrir un éventail d'options de logement abordables, en plus de concourir à l'établissement de commerces, services et espaces publics se trouvant à distance de marche. Pour les employeurs, les petites entreprises et les détaillants, les locaux où il n'est pas nécessaire d'offrir des places de stationnement hors de la rue sont moins chers, plus faciles à exploiter et peuvent être renforcés par la présence à proximité d'autres employeurs et entreprises qui augmente la valeur de l'emplacement. Cet aspect constitue un facteur de premier plan pour promouvoir la diversification de l'emploi et l'incubation de petites entreprises.

Considérations en matière de planification

- Éliminer les obstacles financiers liés à la création de nouveaux districts à usages mixtes autour des stations
- Trouver le juste équilibre dans le cadre stratégique, réglementaire et financier pour permettre l'évolution des secteurs existants où se trouve une station de transports en commun de devenir des quartiers à usages mixtes offrant des services complets à distance de marche
- Utilisation stratégique des terres publiques
- Attribution d'une densité et d'une variété d'utilisations appropriées
- Abordabilité des logements à proximité des transports en commun
- Accès aux stations de transports en commun à partir des communautés environnantes (notamment pour les personnes à mobilité réduite)
- Faire en sorte que les services de transports en commun répondent aux besoins changeants en matière de déplacements
- Établir des relations plus étroites entre l'urbanisme et la planification des itinéraires de transports en commun pour tous les modes de transport (rail et autobus)

AMÉNAGEMENT URBAIN ET MOBILITÉ

FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

6. DEMANDE ACCRUE POUR UNE INTÉGRATION DE LA MOBILITÉ ET DU TRANSPORT DES MARCHANDISES

La prospérité future d'Ottawa est étroitement liée au déplacement efficace des personnes et des marchandises. S'il est bien géré, un réseau de mobilité intégré et solide permettra à Ottawa de rivaliser avec les autres villes au pays et dans le monde.

La mobilité des personnes et des marchandises a d'importantes répercussions sur la vie quotidienne des résidents. La pression s'intensifiera pour avoir des systèmes de mobilité intégrés, qui permettent aux personnes et aux marchandises de se déplacer dans la ville de la manière la plus efficace possible. Pour un nombre de plus en plus grand de personnes, cela signifiera un abandon des modèles de transport existants pour passer à un continuum intégré de mobilité à la demande. Cette transition sera favorisée par l'arrivée de nouvelles technologies comme le TLR, les services d'appel de voiture avec chauffeur, le partage de voitures et le partage de vélos.

Les services de livraison le jour même et la tendance en plein essor des achats en ligne transforment les attentes du public en ce qui a trait au déplacement des marchandises. Cet aspect comporte une considération particulière des moyens par lesquels les marchandises sont expédiées, non seulement vers des secteurs urbains comme le centre-ville d'Ottawa, mais également les banlieues et les communautés rurales. D'autres villes du monde voient émerger des tendances comme les points de cueillette des achats en ligne dans les stations de transport en commun ou dans des commerces de quartier se trouvant à distance de marche. À plus grande échelle, la livraison des marchandises et aliments poursuit son évolution. La Ville doit prendre en considération les répercussions des changements apportés à la logistique du transport des marchandises et la possibilité d'exploiter des installations, comme l'aéroport ou des emplacements le long de routes clés.

L'arrivée de nouvelles technologies, comme les véhicules, sans chauffeur ou les drones, entraînera la nécessité d'adopter de nouvelles politiques et réglementations. Celles-ci devront être soigneusement examinées afin de promouvoir des résultats positifs pour les résidents.

Considérations en matière de planification

- Intégration du réseau (tous les modes de transport)
- Innovation en ce qui a trait aux systèmes de paiement et de service
- Intégration du réseau de transport actif à l'aménagement urbain
- Gestion de la circulation locale
- Répercussions de la distribution au détail sur l'utilisation des terres
- Répercussions des restrictions concernant les drones/l'espace aérien
- Rôle des véhicules automatisés (y compris en matière de transport en commun)
- Transport des marchandises entre Ottawa et Gatineau et répercussions
- Liaisons de transport entre Ottawa et Gatineau
- Liaisons de transport actif entre Ottawa et Gatineau
- Options de mobilité pour les communautés rurales

AMÉNAGEMENT URBAIN ET MOBILITÉ

FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

7. IMPORTANCE CROISSANTE DE L'EXPÉRIENCE DU CONSOMMATEUR ET DE SA NÉCESSITÉ DE SE DÉPLACER

Les besoins de transports pour se déplacer entre la maison, le travail et les diverses activités de la vie quotidienne ont été principalement comblés par l'automobile personnelle. Or, les tendances émergentes indiquent que les consommateurs recherchent une grande variété d'options de mobilité. Actuellement, le parc automobile dans les grandes villes nord-américaines double tous les 20 ans. La principale raison de la popularité de cette option tient au fait que la voiture est souvent le choix le plus viable pour les gens qui habitent dans des secteurs éloignés, l'utilisation du sol est clairement répartie.

Au cours des dernières décennies, on a pu observer une baisse du nombre de jeunes qui choisissent d'acheter une voiture, ou même d'obtenir leur permis de conduire.³⁶ Grâce aux appareils mobiles, aux médias sociaux et à la capacité de travailler et de communiquer à partir de la maison, le besoin de se déplacer en voiture pour répondre aux besoins quotidiens a commencé à décliner. De plus, les coûts élevés d'entretien et d'utilisation d'un véhicule sont souvent considérés comme trop élevés pour les moyens des jeunes, qui préfèrent garder leur argent pour se payer un téléphone intelligent ou des loisirs, ou encore pour rembourser leur prêt étudiant ou épargner en vue d'acheter une maison. Avec l'amélioration de la fréquence, de la sécurité et du confort des transports en commun (p. ex. le wifi offert dans les autobus) et des systèmes de transport actif mieux reliés entre eux (p. ex. voies réservées aux cyclistes), les résidents considèrent que ces modes de déplacement sont plus économiques que la voiture.

Une transition dans les priorités et les choix personnels en matière de transport aura des répercussions dans les secteurs des transports, de la forme bâtie, de l'emploi et des loisirs à Ottawa. La demande pour un éventail complet de moyens de transport pratiques et abordables continuera à augmenter.

Considérations en matière de planification

- Changement des préférences du consommateur – incidence comparative sur le choix du mode de transport (confort, sécurité, commodité et fiabilité)
- Recherche de façons de rendre plus rapides et plus pratiques les moyens de transport les plus efficaces
- Équité et choix de la mobilité (possession d'un véhicule, disponibilité du transport en commun, etc.)
- Évolution de la mobilité selon le style de vie
- Évolution dynamique dans la nature du travail, le lieu de travail et la socialisation



Photo : Ville d'Ottawa

AMÉNAGEMENT URBAIN ET MOBILITÉ

FACTEURS DE CHANGEMENT ET CONSIDÉRATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

8. DEMANDE CROISSANTE DE MOBILITÉ RÉGIONALE ET INTERNATIONALE

La mobilité régionale et internationale est essentielle à l'économie d'Ottawa et à sa croissance. Des améliorations aux liaisons entre Ottawa, Toronto et Montréal s'intensifient. Les déplacements personnels entre les villes et les pays continuent de s'accroître, grâce aux options pratiques et abordables qui sont offertes aux voyageurs. Bien que déjà établies, les liaisons par voie terrestre, par train et par avion devront évoluer pour répondre à la demande croissante d'itinéraires plus rapides et mieux intégrés, de même que pour accroître leur capacité au cours des prochaines décennies. Compte tenu de la demande accrue de livraisons d'achats en ligne (c.-à-d. livraisons le jour même), la logistique du transport des marchandises devra être complètement repensée, puisque sa présence continue de s'accroître sur des routes déjà très achalandées.

Les voyages internationaux constituent déjà une priorité pour Ottawa dans son rôle de capitale nationale. Cependant, les options de mobilité pour se rendre à l'aéroport doivent être améliorées, et la capacité de l'aéroport, en réponse au rôle plus important d'Ottawa à titre de ville internationale et de destination de tourisme et d'affaires, devra croître considérablement.

À l'échelle métropolitaine, les réseaux de mobilité entre Ottawa, Gatineau et les municipalités environnantes dans l'est de l'Ontario et l'ouest du Québec devront être sérieusement analysés. Déjà, plusieurs compagnies de transport régionales desservent Ottawa et Gatineau, les deux villes principales, à partir de diverses régions périphériques. L'intégration des réseaux et des tarifs, la coordination des points de correspondance et de la numérotation des circuits, et les niveaux de service de transports en commun aux municipalités environnantes peuvent avoir un impact positif sur la congestion routière dans les deux villes principales et sur les modes d'aménagement dans toutes les municipalités.

Comme l'expansion des réseaux de transport par voie terrestre, train ou avion devra entraîner le minimum de perturbations possible à ces services, cette demande accrue pour une mobilité améliorée et mieux intégrée exigera une planification minutieuse. Le lien routier menant à l'aéroport subira une pression pour accroître sa capacité, mais une liaison directe par transports en commun permettrait égale-

ment d'atténuer la congestion. Remplaçant le transport en voiture ou par avion, tout en offrant une capacité adaptable, un train à grande vitesse entre les villes d'Ottawa, de Montréal et de Toronto, de même que des villes de la côte est américaine, peut fournir des options de transport pratiques et rapides aux secteurs du voyage et des affaires. La protection du corridor, l'emplacement des stations et l'intégration aux réseaux de mobilité urbaine sont des considérations de premier plan dans la planification d'un futur train à grande vitesse.

La circulation accrue des camions sur les réseaux d'autoroutes a déjà du mal à se concilier avec l'utilisation de la voiture. La logistique du transport des marchandises est essentielle aux activités des entreprises et à leur compétitivité financière. Des voies réservées aux camions ou des heures de circulation limitées sont des possibilités déjà à l'étude dans d'autres villes. Toute amélioration aux itinéraires de transport des marchandises nécessitera une planification minutieuse. De plus, même si ces changements logistiques peuvent entraîner des coûts importants et des inconvénients, ils sont essentiels à la croissance future d'Ottawa.

Considérations en matière de planification

- Capacité aéroportuaire et liaison vers l'aéroport
- Train à grande vitesse, couloirs appropriés à la capacité ferroviaire et aux liaisons, emplacement des stations
- Meilleure intégration des divers modes de transport des personnes et des marchandises
- Changement dans la logistique relative au transport et à la livraison des marchandises – l'avenir de la circulation sur les autoroutes et du camionnage
- Favoriser la création d'emplois à l'aéroport et dans le domaine ferroviaire (train à grande vitesse)

7.0 CONCLUSION

Avec une croissance qui amènera sa population jusqu'à un total de deux ou trois millions d'habitants d'ici la fin du siècle, la région d'Ottawa connaîtra des transformations majeures. Sa forme et son apparence se modifieront, façonnées par des transformations démographiques et technologiques, les changements climatiques et une économie en mutation. Lorsqu'elle passera à la prochaine catégorie de villes en terme de taille, elle commencera également à profiter d'économies d'échelle et des liens internationaux découlant du fait d'être une plus grande ville.

Au moyen de l'élaboration de scénarios sous chacun des thèmes, l'étude L'Ottawa de demain, après 2036 a exposé des idées sur la façon dont pourrait se dérouler certains de ces changements dans l'avenir. Bien qu'ils ne soient ni prédictifs ni exhaustifs, ces scénarios nous incitent néanmoins à considérer la façon dont nous planifions aujourd'hui en vue des incertitudes de l'avenir.

En adoptant une perspective qui dépasse le cadre de planification habituel de 20 ans et en analysant les stratégies adoptées par d'autres municipalités, l'étude L'Ottawa de demain, après 2036 fournit une perspective pour analyser les documents de gestion de la croissance de la Ville, en particulier pour veiller à ce qu'ils favorisent la résilience et l'adaptabilité à long terme. Voici certaines des questions clés :

- L'économie d'Ottawa est stable et les logements y sont relativement abordables en comparaison d'autres grandes villes. Il n'y a toutefois pas suffisamment de choix de logements abordables pour tous les segments de la population. Comment pouvons-nous collaborer avec le secteur privé, le secteur à but non lucratif et d'autres municipalités afin d'offrir un plus grand choix?
- La Ville fait des pas de géants dans la diversification des options de mobilité. Elle ne peut cependant pas prévoir les effets de l'innovation technologique et du contexte changeant de l'emploi sur les besoins futurs en matière de transport. Comment pouvons-nous préparer la Ville à pouvoir mieux s'adapter à cet égard?
- La croissance est gérable, et la Ville a fait d'excellents progrès vers la réalisation de ses objectifs de densification. Cependant, avec la croissance de la ville, quel type de terrains urbains seront nécessaires pour répondre aux besoins futurs en matière d'emploi et de logement, tout en répondant aux problèmes d'habitabilité et d'abordabilité des collectivités en matière d'infrastructures et de logements?

- Dans le contexte des changements climatiques et d'une croissance accrue, comment Ottawa s'y prendra-t-elle pour protéger et mettre en valeur le couvert forestier urbain, de même que les espaces naturels et les cours d'eau? En quoi la croissance affectera-t-elle la capacité d'Ottawa à se transformer en une ville prospère fonctionnant à l'énergie renouvelable?
- Les collectivités du centre-ville ont l'impression de ne pas voir tous les avantages normalement associés à la densification, et les banlieues nous rappellent qu'il y a encore des lacunes dans la diversité des emplois et les déplacements sur de longues distances. Les communautés rurales ont l'impression que le manque d'occasions de croissance contribue à la perte de services locaux et que le développement résidentiel rapide dans certains villages brouille les frontières entre les banlieues et les zones rurales. Comment notre cadre de planification peut-il mieux répondre à chaque contexte?

Le prochain Plan officiel de la Ville constitue une occasion d'utiliser les observations de l'étude L'Ottawa de demain, après 2036 pour formuler les questions fondamentales qui formeront la base de la préparation d'un cadre stratégique reflétant les nouvelles réalités d'Ottawa. Ce cadre prendra en considération Ottawa sous sa forme actuelle, et la façon dont elle pourrait évoluer, en tenant compte des facteurs de changement et des divers scénarios abordés dans les présentes, leurs incidences et les considérations en matière de politiques qui sont associées à chacun des thèmes.

Par son prochain Plan officiel, la Ville fournira un cadre stratégique flexible et adaptable qui permettra à Ottawa de faire preuve de résilience en s'adaptant aux changements imprévus qui peuvent avoir d'importantes répercussions sur la façon dont nous devons gérer la croissance et les changements pour l'avenir. En se penchant sur les éléments plus traditionnels de l'utilisation du sol, de la forme urbaine et de la mobilité, le prochain Plan officiel devra être guidé de façon plus stratégique par des questions associées à la croissance et à la diversification, aux changements climatiques, et aux questions socioculturelles et de qualité de vie.

SOURCES

1. Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe, 2017. Sur Internet (anglais seulement) : http://www.placestogrow.ca/index.php?Itemid=14&id=430&option=com_content&task=view&lang=fr
2. Brookfield institute for innovation + entrepreneurship. Data Insights Automation Across the Nation: Understanding the potential impacts of technological trends across Canada, préparé par C. Lamb et M. Lo, Toronto (On.), 2017.
3. PwC. AI to drive GDP gains of \$15.7 trillion with productivity, personalization improvements, 2017. Sur Internet (anglais seulement) : <https://press.pwc.com/News-releases/ai-to-drive-gdp-gains-of--15.7-trillion-with-productivity--personalisation-improvements/s/3cc702e4-9cac-4a17-85b9-71769fba82a6>
4. Florida, R. The Economic Power of Cities Compared to Nations, Sur Internet (anglais seulement): <https://www.citylab.com/life/2017/03/the-economic-power-of-global-cities-compared-to-nations/519294/>
5. Morphet, H., et C. Bottini. Air connectivity: Why it matters and how to support growth, PwC, Connectivity and growth (s.d.). Sur Internet (anglais seulement) : <https://www.pwc.com/gx/en/capital-projects-infrastructure/pdf/pwc-air-connectivity.pdf>
6. Youthfulcities. Indice canadien 2018 de Youthfulcities. Sur Internet : https://docs.wixstatic.com/ugd/3a3a66_36da9748187e4993a4c87a709c25cd51.pdf
7. Ville d'Ottawa. Profil et statistiques économiques, 2016. Sur Internet : <https://ottawa.ca/fr/hotel-de-ville/decouvrir-votre-ville/profil-et-statistiques-economiques/statistiques/population>
8. Ibid.
9. Conseil de planification sociale d'Ottawa. Intégration économique des immigrants : réussites et obstacles – Profil des immigrants à Ottawa, Ottawa (On.), 2009.
10. Ville d'Ottawa. Projections de croissance pour 2006-2031 (s.d.). Sur Internet : <https://ottawa.ca/fr/hotel-de-ville/decouvrir-votre-ville/profil-et-statistiques-economiques/statistiques/projections-0/10-projections-demographiques>
11. Statistique Canada. Dependency ratio (s.d.), Sur Internet (anglais seulement): <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/82-229-x/2009001/demo/dep-eng.htm>
12. Statistique Canada. Projections démographiques pour le Canada (2013-2063) Tableaux 91-520-X, 2018.
13. Ville d'Ottawa. Growth Projects for Ottawa: Prospects for Population, Housing, Employment and Land, 2014-2036. 2016.
14. Ville d'Ottawa. Les personnes âgées : Optique d'équité et d'inclusion - Portrait, 2016. Sur Internet : https://documents.ottawa.ca/sites/documents.ottawa.ca/files/ol_adult_ss_fr.pdf

SOURCES

15. Ville d'Ottawa. Plan relatif aux personnes âgées de la Ville d'Ottawa 2012-2014, 2012. Sur Internet : <https://ottawa.ca/fr/plan-relatif-aux-personnes-agees>
16. La Fondation communautaire d'Ottawa. 2008 Signes vitaux d'Ottawa, 2008. Sur Internet : https://www.ocf-fco.ca/wp-content/uploads/2012/05/VitalSigns_final_f.pdf
17. Ville d'Ottawa. Plan décennal de logement et de lutte contre l'itinérance : Rapport d'étape 2014 à 2017, 2018. Sur Internet : <https://documents.ottawa.ca/sites/documents.ottawa.ca/files/Ottawa-Housing-Homelessness-Report-FRE.pdf>
18. Ville d'Ottawa. Personnes vivant dans la pauvreté : Optique d'équité et d'inclusion- Portrait, 2017. Sur Internet : https://documents.ottawa.ca/sites/documents.ottawa.ca/files/poverty_ss_fr.pdf
19. Ibid.
20. Ville d'Ottawa. Plan décennal de logement et de lutte contre l'itinérance : Rapport d'étape 2014 à 2017, 2018. Sur Internet : <https://documents.ottawa.ca/sites/documents.ottawa.ca/files/Ottawa-Housing-Homelessness-Report-FRE.pdf>
21. Ontario Council of Agencies Serving Immigrants. Making Ontario Home 2012, 2012. Sur Internet: http://www.ocasi.org/downloads/OCASI_MOH_FRENCH.pdf
22. Ville d'Ottawa. Stratégie de la Ville d'Ottawa en matière d'immigration 2016-2018. Sur Internet : https://documents.ottawa.ca/sites/documents.ottawa.ca/files/municipal_immigration_strategy_fr.pdf
23. Keon, W. J., et L. Pépin. Un Canada en santé et productif : une approche axée sur les déterminants de la santé, 2009. Sur Internet : http://publications.gc.ca/collections/collection_2009/sen/YC17-402-3-01F.pdf
24. Ville d'Ottawa. Plan de gestion de la qualité de l'air et des changements climatiques (PGQACC) (s.d.). Sur Internet : <https://ottawa.ca/fr/hotel-de-ville/urbanisme-et-amenagement/plans-officiel-et-directeurs/plan-de-gestion-de-la-qualite>
25. Ibid.
26. Ville d'Ottawa. Entreprises et tourisme (s.d.). Sur Internet : <https://ottawa.ca/fr/residents/residents-des-secteurs-ruraux/entreprises-et-tourisme>
27. Ville d'Ottawa. Plan de gestion de la qualité de l'air et des changements climatiques (PGQACC) (s.d.). Sur Internet : <https://ottawa.ca/fr/hotel-de-ville/urbanisme-et-amenagement/plans-officiel-et-directeurs/plan-de-gestion-de-la-qualite>
28. Martin, S. L., S. Cakmak, C. A. Hebborn, M. L. Avramescu, et N. Tremblay. « Climate change and future temperature-related mortality in 15 Canadian cities », International Journal of Biometeorology, vol. 56, p. 605-619, 2012. Doi : 10.1007/s00484-011-0449-y.

SOURCES

29. Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat. Changements climatiques 2014 : Rapport de synthèse, 2015. Sur Internet : https://www.ipcc.ch/home_languages_main_french.shtml
30. Ville d'Ottawa. Évolution de l'énergie : La stratégie de la collectivité d'Ottawa pour la transition énergétique – Phase 1. Sur Internet : https://documents.ottawa.ca/sites/documents.ottawa.ca/files/energy_evolution_phase1_fr.pdf
31. Ville d'Ottawa. Plan de gestion de la qualité de l'air et des changements climatiques (PGQACC) (s.d.). Sur Internet : <https://ottawa.ca/fr/hotel-de-ville/urbanisme-et-amenagement/plans-officiel-et-directeurs/plan-de-gestion-de-la-qualite>
32. Statistique Canada, Recensement de la population, 2016. 2018.
33. Simpson, B., et A. Miguelez. « Ottawa's Proactive Approach to Retail Disruption », Ontario Planning Journal, mai 2018.
34. Ville d'Ottawa. Plan décennal de logement et de lutte contre l'itinérance : Rapport d'étape 2014 à 2017, 2018. Sur Internet : <https://documents.ottawa.ca/sites/documents.ottawa.ca/files/Ottawa-Housing-Homelessness-Report-FRE.pdf>
35. PMA Brethour Realty Group. Greater Ottawa New Home Market Report, série de données 2009-2018 (s.d.).
36. Beck, J. « The Decline of the Driver's License », The Atlantic, janvier 2016.

REMERCIEMENTS

Les personnes et les organisations suivantes ont joué un rôle déterminant dans la création du rapport L'Ottawa de demain, après 2036 :

Les membres du Conseil de réflexion

Robert Arnold	Shawn Hamilton	Marco Pagani
Janice Ashworth	Linda Hoad	Jason Pearman
Lucie Bureau	Ronald Jack	Bob Perkins
Frank Cairo	David Jeans	Sheila Perry
Michael Carson	Paul Johanis	Ted Phillips
Sommer Casgrain-Robertson	Laine Johnson	Kevin Radford
Daniel Champagne	Mark Kaluski	David Renfroe
James Chan	Dean Karakasis	Megan Richards
Ron Clarke	Kathy Kennedy	Bruce Ringrose
Angela Coleman	Paul Lehman	Akash Sinha
Magdalena Dudek	Donna Leith-Gudbranson	Jenna Sudds
Pierre Dufresne	Cameron Love	Grace Thrasher
Ian Faris	Nicole McCallion	Joel Tkach
Mark Fernandes	Jonathan Mcleod	Michael Tremblay
Stéphane Giguère	Dan Monafu	Jean-Pierre Valiquette
Rebecca Grandis	Brenda Norman	John Westeinde
Trevor Haché	Doug Norris	

Le département de géographie et d'urbanisme de l'Université Queen's

Dr. David Gordon	Taylor Sharpe	Sydney Tasfi
Emily Goldney	Jilian Simpson	Robert Tran
Ben McCauley	Mark Tanner	

Le Comité d'engagement jeunesse d'Ottawa

L'équipe de conseillers du projet

Dan Leeming – The Planning Partnership
Stacey McCulloch - The Planning Partnership
Joe Berridge – Urban Strategies Inc.
Lauren Haein An – Urban Strategies Inc.
Jack Stirling – The Stirling Group

Conseillère Jan Harder – présidente du Comité de l'urbanisme de la Ville d'Ottawa, quartier 3, Barrhaven

Équipe de projet de Planification, Infrastructure et Développement économique

Stephen Willis	Bruce Finlay	Sarah Newell
John Smit	Royce Fu	Elisa Di Chiara
Charmaine Forgie	George Claydon	Guylaine Chartier
Alain Miguelez	Natalie Pulcine	
Francine Somerville	Lindsay Fowler	

Personnel et membres de la haute direction de la Ville d'Ottawa

Nous tenons particulièrement à remercier les nombreux résidents d'Ottawa qui nous ont fait part de leurs idées, opinions et réflexions sur l'avenir d'Ottawa.

ANNEX 1

L'OTTAWA DE DEMAIN, APRÈS 2036
SONDAGE PUBLIC

DU 23 JANVIER AU 4 AVRIL 2018

ANNEX 1

SONDAGE PUBLIC

1.0 Introduction

L'étude de planification L'Ottawa de demain, après 2036 est une initiative du Conseil lancée en octobre 2017, qui vise à relever les tendances et les éléments perturbateurs qui façonneront Ottawa dans le futur ainsi que les répercussions stratégiques de ceux-ci.

Plus précisément, les objectifs de l'étude sont les suivants :

- Cerner les tendances et les éléments perturbateurs qui influenceront la ville au-delà de l'horizon de planification actuel de 20 ans;
- Décrire des scénarios possibles pour l'avenir dépassant les cadres temporels usuels et découlant des tendances et éléments perturbateurs relevés;
- Cibler les grandes politiques et orientations qui permettront à la Ville de créer des collectivités complètes ainsi que d'être novatrice, flexible, résiliente et capable de s'adapter aux changements futurs.

L'étude doit servir à guider l'élaboration du prochain Plan officiel et d'autres initiatives stratégiques de la Ville d'Ottawa.

Dans le cadre de la stratégie d'engagement du public de l'étude, la Ville a consulté les résidents d'Ottawa par l'intermédiaire d'un sondage en ligne, sur la page de L'Ottawa de demain, après 2036 (<https://ottawa.ca/ottawademain>), du 23 janvier au 4 avril 2018. Au total, 302 personnes y ont répondu, ce qui représente un taux de réponse global de 76 %.

2.0 Questions

Le sondage se composait des quatre questions suivantes :

1. Que signifie l'habitabilité pour vous?
2. Quelles sont les forces d'Ottawa dans chacun de ces domaines?
 - a. Mobilité
 - b. Emplois, sécurité économique et perspectives économiques
 - c. Logement
 - d. Environnement naturel
 - e. Arts, culture et loisirs
 - f. Sentiment d'appartenance à la ville
 - g. Quartiers sains, inclusifs et dynamiques
3. Quel avenir a Ottawa dans chacun de ces domaines?
 - a. Mobilité
 - b. Emplois, sécurité économique et perspectives économiques
 - c. Logement
 - d. Environnement naturel
 - e. Arts, culture et loisirs
 - f. Sentiment d'appartenance à la ville
 - g. Quartiers sains, inclusifs et dynamiques
4. Avez-vous d'autres idées ou suggestions?

3.0 Méthodes

L'équipe de projet de L'Ottawa de demain, après 2036 s'est servie d'un outil d'apprentissage automatique pour dégager les tendances des réponses. En résumé, cet outil a regroupé les réponses en fonction de leur degré de similitude. Cette approche contribue à relever les tendances les plus marquées au sein de l'ensemble de données et produit un échantillon représentatif des réponses.

4.0 Synthèse des résultats

Les cinq thèmes suivants ont été générés automatiquement à partir des réponses au sondage :

1. Sentiment d'appartenance (426 réponses)
2. Transport (293 réponses)
3. Logement abordable (239 réponses)
4. Développement économique (190 réponses)
5. Environnement (165 réponses)

Les thèmes dégagés du sondage rejoignent considérablement les quatre thèmes relevés par le Conseil de réflexion et l'équipe de projet de L'Ottawa de demain, après 2036 :

1. Aménagement urbain et mobilité
2. Développement économique
3. Environnement
4. Questions socioculturelles et qualité de vie

Cependant, le thème du logement abordable, mentionné dans 239 réponses, n'a pas été désigné comme thème distinct par le Conseil de réflexion, mais plutôt comme tendance générale dans le rapport. Cette différence a poussé l'équipe de projet à faire l'examen du rapport final, particulièrement en ce qui concerne les facteurs de changements et les répercussions stratégiques. L'examen visait essentiellement à vérifier que les valeurs et les orientations associées aux commentaires relatifs au logement abordable étaient prises en compte.

5.0 « Ce qui a été dit » – Réponses représentatives par question et par thème

Afin de donner un aperçu général de ce qui a été dit dans le cadre du sondage, le tableau ci-dessous présente un échantillon de 10 réponses représentatives pour chaque question. Les réponses ont été sélectionnées par l'outil d'apprentissage automatique d'après leur degré de pertinence par rapport à la question.

ANNEX 1

SONDAGE PUBLIC

Q1: Que signifie l'habitabilité pour vous?

Numéro de répondant	Thème	Réponse
307	Transport	L'habitabilité, c'est disposer de bonnes routes, tant pour les voitures que pour les camions, ainsi que d'un réseau de transport en commun, ce qui signifie d'avoir des routes suffisamment larges et des axes nord-sud qui traversent la ville pour permettre la libre circulation des gens et des biens et garantir l'accessibilité (infrastructure logistique, véhicules de service et travailleurs canadiens).
320	Sentiment d'appartenance	Pour moi, c'est pouvoir vaquer à mes occupations quotidiennes – travail, loisirs, rencontres sociales, garderies, courses – efficacement et avec un minimum de stress. Ça veut dire pouvoir se déplacer facilement, vivre dans un environnement agréable et sécuritaire et avoir des quartiers dynamiques dans lesquels il fait bon se promener.
10	Sentiment d'appartenance	L'habitabilité, c'est la somme des facteurs sociaux, économiques, politiques et individuels qui font en sorte que les gens choisissent de vivre et de travailler dans un endroit donné et de le visiter.
294	Sentiment d'appartenance	C'est l'inclusion et la diversité; des possibilités concrètes d'engagement et de participation, tant officielles que ponctuelles; du plaisir et de la fantaisie; et un accès facile à la nature et à des jardins. C'est aussi l'accessibilité et l'abordabilité; la proximité des commerces, des services et des lieux de travail et de loisirs; de beaux espaces publics, accueillants pour tous. Ça comprend également l'art et la culture; l'aménagement d'espaces pour l'activité physique (terrains de sport, aréna, centres communautaires), et ça laisse une place importante aux modes de transport sains, équitables et inclusifs. Enfin, cela comprend des services de soutien pour les personnes dans le besoin ainsi que de solides services d'intervention en situation d'urgence.
73	Sentiment d'appartenance	C'est pouvoir se déplacer et vaquer à ses occupations avec efficacité au quotidien, ce qui signifie d'avoir des temps de trajets réduits, d'être à proximité de tous les services et que tout soit accessible pour tous (adultes, enfants, personnes handicapées, etc.).
106	Sentiment d'appartenance	J'ai récemment déménagé à Ottawa, en novembre 2017, et j'habite dans Centre-Ville-Ouest; j'aime de plus en plus le quartier. Pour moi, l'habitabilité, c'est un quartier bien établi, des services accessibles et un sentiment de bien-être et de sécurité. Je suis d'avis que la sécurité pourrait être améliorée. Je vois énormément de gens qui sont en état d'ébriété ou qui troublent l'ordre public; je ne me sens pas en sécurité lorsque je marche dans le quartier le soir, et on m'a déjà volé des paquets qui avaient été laissés sur mon perron.
6	Sentiment d'appartenance	C'est vivre, travailler, se divertir et apprendre au même endroit, ou du moins, à proximité de son chez-soi. L'habitabilité, c'est des quartiers complets et intégrés; c'est pouvoir faire les magasins et l'épicerie, marcher pour se rendre dans un bar ou un lieu de divertissement, faire ses courses quotidiennes. C'est aussi avoir des possibilités d'emploi et de développement personnel.
285	Sentiment d'appartenance	Pour moi, l'habitabilité se définit comme la mesure dans laquelle il est agréable de vivre dans un endroit donné, ce qui dépend de nombreux facteurs, selon le lieu. Pour une ville, les gens qui y habitent, la culture artistique, la disponibilité des services et le réseau de transport en commun sont tous des facteurs importants qui font en sorte qu'il fait bon y vivre, selon moi.
264	Sentiment d'appartenance	Propreté, sécurité, dynamisme. Un accès facile aux parcs, aux bibliothèques et aux centres sportifs pour toutes les communautés.

ANNEX 1

SONDAGE PUBLIC

Q2. Quelles sont les forces d'Ottawa dans chacun des domaines ci-dessous?

i. Mobilité

Numéro de répondant	Thème	Réponse
39	Transport	Ottawa est sur la « bonne voie » avec le prolongement du train léger et est en bonne position pour poursuivre sur cette lancée (aéroport, Orléans, Kanata, Barrhaven et Gatineau). De même, l'expansion du réseau de pistes et de sentiers cyclables est une bonne chose pour Ottawa. Avec un peu de chance, les piétons du centre-ville pourront profiter de la revitalisation de la rue Sparks pour les prochaines décennies; la Ville devrait – doit! – ensuite s'attaquer à la revitalisation de Lansdowne et de l'extrémité ouest de la rue York.
331	Transport	Nous avons un bon réseau de transport en commun (je pense notamment à Para Transpo), mais les retards, les points de correspondance et les travaux causent encore beaucoup de problèmes. Nous avons de magnifiques pistes cyclables et sentiers pédestres, mais de nombreuses personnes, particulièrement les conducteurs, nuisent à la circulation des cyclistes. Nos routes sont en très mauvais état malgré les travaux constants. Il est difficile pour les personnes en fauteuil roulant de circuler sur les trottoirs puisque beaucoup d'entre eux sont fissurés et endommagés, et certains ne sont même pas dotés des bordures qui permettent d'y accéder et d'en descendre. L'entrée de plusieurs commerces comporte une marche, ce qui les rend complètement inaccessibles aux personnes en fauteuil roulant.
224	Transport	Le transport en commun s'améliore, mais il faudrait coordonner les feux de circulation en fonction de la circulation automobile et piétonnière pour que les voitures puissent circuler et les piétons, traverser les intersections en toute sécurité. Il faudrait aussi aménager des passages toutes directions à de nombreuses intersections du centre-ville.
201	Transport	Il faut faire preuve d'innovation en matière de transport en commun rapide et davantage s'adapter aux besoins des personnes âgées. L'aménagement de bandes cyclables est un bon départ. Je n'aime pas conduire sur le Queensway, je préfère les routes comme le chemin Hunt Club.
273	Transport	Bon réseau de pistes cyclables, réseau de train (enfin), beaucoup d'allées piétonnières et bon réseau de promenades.
266	Transport	Le service d'OC Transpo est horrible. L'organisation doit faire en sorte que ses autobus soient à l'heure et simplifier les choses pour les usagers. J'étais impatient d'avoir un véhicule pour pouvoir cesser d'utiliser ce service exécrationnel. Il n'y a pas assez de pistes cyclables.
253	Transport	Bonnes pistes cyclables et belles passerelles; la rue Main est magnifique, et mon trajet automobile pour me rendre au travail est d'une durée raisonnable.
325	Transport	Il faut des services de transport en commun du sud d'Ottawa jusqu'à Greely, et l'aéroport devrait offrir un service de navette par train à destination du centre-ville d'Ottawa et de la Place du Portage, à Hull.
290	Transport	Les voies réservées aux autobus sont un bel atout. Les voies cyclables séparées et les sentiers piétonniers d'Ottawa sont incroyables.
297	Transport	La Ligne de la Confédération est un bon investissement, un bon point de départ vers un réseau de transport en commun durable. Les infrastructures cyclables s'améliorent.

ANNEX 1

SONDAGE PUBLIC

ii. Emplois, sécurité économique et perspectives économiques

Numéro de répondant	Thème	Réponse
106	Développement économique	Les possibilités sont nombreuses, et le bilinguisme ouvre des portes à Ottawa. Outre les postes au gouvernement, évidemment, je crois que les perspectives dans le secteur du marketing et les possibilités de collaboration interentreprises représentent une force pour Ottawa.
201	Développement économique	Les emplois spécialisés sont un atout pour Ottawa, et les postes au gouvernement fédéral sont généralement synonymes de sécurité d'emploi. La présence d'une main-d'œuvre qualifiée a contribué à la création d'emploi dans le secteur des technologies.
87	Développement économique	De façon générale, j'ai l'impression que les possibilités d'emploi et les débouchés économiques sont intéressants, mais c'est ma perception en tant que personne ayant fait des études supérieures. Il manque peut-être d'emplois payants pour les personnes qui n'ont pas fait d'études; s'il y avait par exemple un secteur manufacturier à Ottawa, cela diversifierait un peu les possibilités d'emploi et atténuerait les répercussions globales des suppressions de poste au gouvernement.
144	Développement économique	Avec le gouvernement comme principal employeur, suivi du secteur de la technologie de pointe, Ottawa se démarque de par son économie généralement à l'abri des récessions.
204	Développement économique	Avec la présence du gouvernement fédéral et des secteurs de la technologie de pointe et des services, entre autres, je trouve que les possibilités d'emploi et les débouchés économiques sont très nombreux.
312	Logement abordable	Trop de gens vivent dans des conditions horribles parce que leur revenu ne leur permet pas d'assumer le coût de la vie à Ottawa.
228	Développement économique	Combinaison d'emplois stables au gouvernement fédéral et dans les secteurs de la technologie de pointe et de la vente au détail. Le lent déclin que connaît le secteur des technologies est préoccupant, et il est rassurant de constater que des centres d'innovation ont été créés (Centre d'innovation dans les cours Bayview, etc.).
226	Développement économique	Ottawa demeure essentiellement une ville gouvernementale. Il y a de belles possibilités dans le secteur de la technologie de pointe.
284	Développement économique	J'ai la chance d'avoir un excellent emploi chez Shopify, et une politique pour un milieu sans parfum a été instaurée dans le bureau d'Ottawa.
210	Transport	Le service est bon dans les secteurs central et ouest; la Ville doit investir dans l'est d'Ottawa.

ANNEX 1

SONDAGE PUBLIC

iii. Logement

Numéro de répondant	Thème	Réponse
48	Logement abordable	Il n'y a pas d'examen de l'architecture des nouveaux bâtiments (résidentiels et commerciaux), ce qui se donne des bâtiments moches ou ternes, qui ne s'intègrent pas bien au quartier. Ce sont les promoteurs qui contrôlent dans les faits la planification urbaine, les règlements et les plans à long terme de la Ville n'ont pas d'importance. Il n'y a pas assez de petits immeubles, on met trop l'accent sur les immeubles de grande hauteur (logements et condominiums). Il manque définitivement de logements abordables, et ceux qui existent ne sont pas bien entretenus par les propriétaires.
216	Logement abordable	L'abordabilité des logements constitue le principal défi de la ville, particulièrement pour les familles, un peu comme c'est le cas à Montréal, Toronto et Vancouver. Tous les nouveaux logements bâtis sont destinés aux personnes seules ou aux couples, ce qui ne fait qu'accentuer la demande pour des logements comportant trois ou quatre chambres à coucher et suffisamment d'espace de rangement. Une famille de la classe moyenne n'a pas les moyens de vivre à Ottawa même, elle doit s'établir en banlieue, où elle ne peut profiter des services de transport (première réponse) ni contribuer à la revitalisation des rues principales.
166	Logement abordable	Notre parc de logements est apparemment globalement abordable et diversifié. Cependant, l'architecture des nouvelles maisons en rangée en secteur suburbain est parfois moche et sans intérêt.
16	Logement abordable	Les options de logement pour la classe moyenne, qui disparaît peu à peu, et les gens riches sont généralement correctes, mais sont limitées pour les personnes pauvres, particulièrement les familles. Il y a de plus en plus de logements pour étudiants.
197	Logement abordable	Le logement pour les personnes à faible revenu demeure un énorme défi. Je suis définitivement sceptique quant à l'approche choisie pour l'approbation de l'installation de l'Armée du Salut sur le chemin de Montréal.
259	Logement abordable	Je constate qu'il existe une certaine densification et différentes options de logement (condominiums, maisons individuelles, logements à louer); on trouve aussi des logements abordables.
321	Logement abordable	Il faut permettre une densité accrue dans les secteurs résidentiels (quatre logements avec une chambre ou deux logements avec deux ou trois chambres, et non de quatre à six logements avec quatre chambres).
120	Logement abordable	Bien qu'il y ait une large gamme d'options de logement, la plupart des loyers sont élevés, et donc inabordables pour les personnes à faible revenu.
278	Logement abordable	Nous n'avons pas les moyens d'acheter, mais l'accès à la propriété demeure possible, comparativement à Toronto ou Vancouver. Nous avons opté pour une coopérative d'habitation, plutôt que d'acheter une propriété. J'aimerais qu'il y ait plus d'investissement dans le modèle de coopérative d'habitation afin de favoriser la construction de logements abordables de qualité.
243	Logement abordable	Les loyers et les prix des maisons continuent d'augmenter, ce qui fait que les jeunes sont laissés pour compte.

iv. Environnement naturel

Numéro de répondant	Thème	Réponse
39	Environnement	Ottawa comporte énormément d'espaces verts par rapport à sa taille et a un couvert forestier enviable (qui peut malgré tout être élargi). La ville dispose de l'espace nécessaire pour se développer à l'intérieur de la Ceinture de verdure et prévenir l'étalement urbain, et ainsi préserver les terrains non aménagés pour les générations futures.
69	Environnement	Des parcs, des parcs et encore des parcs : la ville a été bien planifiée et est dotée d'un grand nombre de magnifiques parcs. J'aimerais qu'il y ait plus de sentiers balisés et accessibles à côté de cours d'eau et de ruisseaux.
310	Environnement	La Ceinture de verdure est magnifique, et nous avons de beaux espaces extérieurs. La Ville semble déterminée à fournir sa part d'efforts pour nettoyer la rivière des Outaouais et éviter d'y déverser des eaux usées.
194	Environnement	Les rivières et le canal et l'environnement naturel qui les entoure; le secteur de la Ceinture de verdure avec ses sentiers; la Ferme expérimentale; et nos terrains à vocation de parc, y compris certains parcs linéaires.
294	Environnement	La proximité du parc de la Gatineau; l'accessibilité du canal et des rivières; la Ferme expérimentale et Arboretum; les plages; et Hidden Harvest.
120	Environnement	Tant les secteurs urbains que ruraux d'Ottawa ont la chance d'être dotés d'un grand nombre d'espaces naturels, bien préservés et accessibles au public.
270	Environnement	Bâtir sur les berges de cours d'eau et de rivières (Carp, Jock et Rideau), c'est une recette parfaite pour les inondations.
59	Environnement	La ville est très bien située; entre les rivières, le canal, la ferme et la proximité de Gatineau, la vie est belle ici.
197	Environnement	La rivière, le canal, les parcs et la proximité du parc de la Gatineau sont tous des atouts fantastiques.
168	Environnement	Nous sommes entourés par la nature, et il est facile d'en profiter.

v. Arts, culture et loisirs

Numéro de répondant	Thème	Réponse
331	Sentiment d'appartenance	La ville est très active dans le domaine des arts, de la culture et des loisirs. Il y a de nombreux festivals musicaux, de tous les genres et de toutes les cultures, et les jeunes sont encouragés à s'exprimer. Je suis triste de voir les programmes de musique disparaître dans les écoles – ils sont si importants.
32	Sentiment d'appartenance	Il y a trop de festivals subventionnés à Ottawa. Il nous faut plus de marchés, de halles alimentaires, de pièces de théâtre et d'opéras extérieurs durant l'été, ainsi que davantage d'options de camp d'été pour les enfants.
116	Sentiment d'appartenance	Génial! Un des grands atouts d'Ottawa – des événements dignes d'une grande ville sans les inconvénients. Les événements sont aussi très variés, et il y en a pour tous les goûts, en toute saison.
220	Sentiment d'appartenance	Fêtes de quartier, événements à l'hôtel de ville, terrains de jeux, concerts et événements spéciaux sur la Colline du Parlement.
19	Sentiment d'appartenance	Il y a beaucoup de petits événements ponctuels partout dans la ville – on voit que la population active souhaite faire d'Ottawa une ville intéressante et agréable!
197	Développement économique	Le Centre national des Arts et le Musée des beaux-arts proposent aux résidents des événements artistiques et culturels de qualité, ce qui est peu commun pour une ville de cette taille.
161	Transport	C'est bien qu'il y ait beaucoup de sentiers récréatifs et de secteurs accessibles et gratuits, particulièrement pour faire de la raquette et du ski de fond.
319	Sentiment d'appartenance	Ottawa a la réputation d'être une ville morte, mais la Ville semble faire le nécessaire pour changer cette perception. Il y a beaucoup plus d'activités depuis les dernières années, par rapport à 2012, quand j'ai déménagé ici. Lansdowne a considérablement dynamisé mon quartier.
312	Sentiment d'appartenance	Les programmes devraient être subventionnés par la Ville pour que tout le monde puisse en profiter; la plupart des gens que je connais n'ont pas les moyens de participer aux programmes offerts par leur centre communautaire.
218	Sentiment d'appartenance	Ottawa a tellement à offrir et, comme famille, nous sommes dépassés par les possibilités qui s'offrent à nous en matière de programmes d'arts et de loisirs abordables.

vi. Sentiment d'appartenance

Numéro du répondant	Thème	Réponse
168	Sentiment d'appartenance	La Ville compte plusieurs quartiers établis avec des résidents de longue date qui savent comment les choses fonctionnent, et avec des associations communautaires actives qui ont un grand poids ou une grande influence politique.
259	Sentiment d'appartenance	Bien des résidents d'Ottawa n'y sont pas nés, alors les liens se créent autour du fait que l'on vient d'ailleurs, et des amitiés solides se forment. À certains endroits, le sentiment d'appartenance est très fort, par exemple dans les quartiers Glebe et Westboro.
46	Sentiment d'appartenance	Les événements locaux sont super, et dans certains quartiers (Glebe, Westboro), les groupes communautaires sont actifs et ont une identité forte.
34	Sentiment d'appartenance	Tout dépend du quartier. Ottawa semble accueillir une grande population de passage, mais aussi beaucoup de gens qui s'intéressent à leur quartier.
229	Sentiment d'appartenance	Ottawa est une grande ville qui a l'atmosphère d'une petite. C'est un endroit formidable pour élever des enfants.
6	Sentiment d'appartenance	Tout dépend du quartier. Dans certains, l'esprit de communauté est fort, alors que pour d'autres, les résidents préfèrent ne pas révéler qu'ils y habitent.
16	Sentiment d'appartenance	Les associations communautaires me semblent actives, mais je ne sais pas s'il en découle un sentiment d'appartenance à Ottawa.
73	Sentiment d'appartenance.	Les quartiers établis, par exemple le Glebe et Westobo, sont forts. Il suffit de penser à leurs associations communautaires.
4	Sentiment d'appartenance	Chaque endroit de la Ville est différent, et chacun reflète la diversité de ce que les résidents ont à offrir.
80	Sentiment d'appartenance	La Ville appuie fortement les associations communautaires et doit continuer comme ça.

ANNEX 1

SONDAGE PUBLIC

vii. Quartiers sains, inclusifs et dynamiques

Numéro du répondant	Thème	Réponse
312	Logement abordable	Il faut varier les options de logement à l'intérieur des bâtiments. Chaque tour d'habitation ou immeuble en copropriété devrait pouvoir loger des personnes ayant des situations financières et des revenus variés. Chaque nouvel aménagement devrait comprendre des logements abordables.
184	Sentiment d'appartenance	Les résidents d'Ottawa sont extrêmement sympathiques et polis, et très actifs. Il est manifeste que la majorité des gens s'adonnent à la marche, à la course et au patinage.
253	Sentiment d'appartenance	Certains quartiers sont suffisamment adaptés aux piétons pour que les résidents marchent jusqu'aux restaurants et participent aux activités locales. Les quartiers Glebe et Hintonburgh sont de parfaits exemples.
179	Sentiment d'appartenance	En plus de ce que j'ai déjà indiqué à la section sur le sentiment d'appartenance, des marches et d'autres activités sont organisées dans notre quartier. Ottawa est déjà inclusive sur tous les plans. Notre quartier le devient davantage, et, encore une fois, je crois que le fait que M. Darouze soit notre conseiller nous donne plus d'occasions d'organiser des événements qui sont de plus en plus inclusifs.
320	Logement abordable	Quartiers du centre-ville avec plusieurs options de logement, y compris des logements abordables, ainsi que des services de soutien là où ils sont nécessaires.
116	Sentiment d'appartenance	C'est la raison pour laquelle je vis dans un petit village, même s'il est difficile d'y maintenir le dynamisme.
10	Sentiment d'appartenance	Les quartiers ont chacun leur personnalité et présentent différentes atmosphères et cultures. Le fait de les rassembler en un quartier commun améliorerait le climat ambiant et protégerait les normes bien établies.
323	Transport	Oui, mais il faudrait repenser les secteurs commerciaux (chemin Merivale, Bells Corners, chemin Hazeldean, etc.). Il semble que seuls les automobilistes aient été pris en compte. Pour tout dire, marcher sur les trottoirs me fait peur!
142	Logement abordable	Fortement, sauf dans certains quartiers connus pour leur criminalité, pour lesquels il faudrait adopter une nouvelle approche afin de réduire la violence inhérente.
218	Sentiment d'appartenance	Profusion de centres communautaires, de parcs et de patinoires extérieures.

ANNEX 1

SONDAGE PUBLIC

Q3. Quel avenir a Ottawa dans chacun de ces domaines?

i. Mobilité

Numéro du répondant	Thème	Réponse
329	Transport	Dégager les trottoirs et régler le cas des déplacements piétonniers en général, et de ceux des personnes âgées et des personnes en fauteuil roulant. Ne pas installer de piste cyclable dans des rues passantes comme le chemin Hunt Club. On pourrait y aménager une voie séparée comme sur l'avenue Woodroffe, entre les chemins Slack et Fallowfield. Continuer d'étendre le réseau de transport en commun, y compris le train léger, pour réduire la congestion routière.
308	Transport	Ottawa a les pires routes du Canada, particulièrement celles en gravier. C'est d'ailleurs incroyable qu'il en existe encore! On gaspille 2,2 milliards de dollars dans un train électrique susceptible de causer de très nombreux problèmes et de ne pas parvenir à éliminer une seule voiture des routes. Cet argent aurait dû servir à construire un boulevard périphérique. Il y a des trottoirs et des pistes cyclables là où il en faut.
73	Transport	Le réseau cyclable est nettement insuffisant. Les investissements récents sont une bonne chose, mais beaucoup reste à faire. Utiliser son vélo est très rentable. En ce qui concerne les déplacements à pied pendant l'hiver, il faut accorder une plus grande priorité au déneigement des trottoirs. Les rues sont dégagées, mais les trottoirs sont glacés. C'est inacceptable.
220	Transport	Élargir les trottoirs des nouveaux secteurs ou des endroits rénovés, augmenter le nombre de bandes cyclables plus sécuritaires et de signaux pour passages piétonniers, réduire la vitesse sur l'avenue Parkdale et d'autres rues rejoignant les autoroutes (comme le Queensway), et améliorer le transport en commun.
177	Transport	Fixer des objectifs bien plus ambitieux pour accroître la proportion de déplacements à pied, à vélo et en transport en commun, en plus d'augmenter considérablement les investissements budgétaires requis et d'écourter grandement les échéanciers pour atteindre ces objectifs (par rapport aux cibles et échéanciers actuels).
184	Transport	Il y a peu d'options de transport en commun fiables le jour et la nuit. J'habite à 24 minutes au sud de l'Université Carleton et il ne m'est pas possible de faire tout le chemin à vélo en toute sécurité, ni de m'y rendre en autobus ou en train léger. Il existe un sentier sur le terrain du CN qui est utilisé par les motoneigistes, mais il ne rejoint pas de façon sécuritaire la piste cyclable le long du chemin Limebank. Les routes est-ouest qui me permettraient d'y aller sont toutes des routes sans accotement où circulent principalement de gros camions et des voitures roulant à vive allure. Mortel.
153	Transport	Ajouter des voies réservées aux autobus, améliorer la circulation autour de la ville. Possibilité de modifier plusieurs intersections pour y ajouter des voies de virage. Réfléchir aux zones d'embouteillage sur l'autoroute. Veiller à ce que les gens ne roulent pas trop lentement sur l'autoroute. Améliorer l'état des routes et les repaver. Mieux coordonner les feux de circulation. Aménager des voies à double sens pour l'entrée et la sortie des lotissements. Construire une nouvelle autoroute. Faire en sorte que toutes les nouvelles routes comportent deux voies dans chaque direction.
330	Transport	Aménager un réseau de train léger allant loin à l'ouest, à l'est et au sud, combiné à un solide réseau d'autobus. Ne pas oublier les routes, puisque les voitures électriques y circuleront bientôt. Il faudra être prêt.
98	Transport	Régler le problème des camions interprovinciaux qui passent par le centre-ville! Rendre un plus grand nombre de routes moins dangereuses pour les cyclistes. Ajouter des options de vélo en libre-service dans les stations de transport en commun à l'extérieur du centre-ville.
205	Transport	Élargir le réseau de transport en commun pour diminuer les temps d'attente et de déplacement, prolonger le réseau de bandes cyclables, réduire la circulation automobile en offrant plus d'options.

ii. Emplois, sécurité économique et perspectives économiques

Numéro du répondant	Thème	Réponse
312	Logement abordable	Ne plus aménager de résidences pour personnes âgées ni de tours d'habitation pour personnes à faible revenu. Rendre les quartiers diversifiés, particulièrement au centre-ville.
222	Développement économique	Le gouvernement du Canada assure un marché du travail relativement stable, mais Ottawa devrait approfondir l'idée d'un couloir de haute technologie.
305	Développement économique	Accroître la densité de logements au centre-ville, afin que l'augmentation du nombre de logements abordables profite aussi aux personnes à plus faible revenu.
54	Développement économique	Favoriser les investissements externes directs de firmes canadiennes et étrangères pour créer des emplois et des débouchés pour les petites entreprises.
330	Logement abordable	Diversifier, outre le gouvernement et la haute technologie. Offrir plus de soutien aux petites entreprises et aux industries du tourisme et de la culture.
322	Développement économique	Les ingénieurs en mécanique et en biochimie ont de la difficulté à trouver un emploi à Ottawa. Faire de la ville un carrefour pour la biotechnologie et les technologies propres.
329	Développement économique	Attirer des entreprises lucratives, de technologie et autres. Nouer des partenariats avec les universités et les collèges pour attirer les talents.
200	Développement économique	Voir à la diversification. Ottawa est un exemple de ville bâtie autour d'une usine, où le gouvernement serait le propriétaire de l'usine.
228	Logement abordable	Augmenter les investissements dans les incubateurs de technologie et tenter de diversifier l'économie pour qu'elle ne soit pas tributaire des emplois fédéraux.
319	Développement économique	J'ai récemment obtenu mon diplôme et je ne parviens pas à décrocher un emploi dans mon domaine (ni même à passer une entrevue). Je ne sais pas si c'est parce que la ville compte peu de possibilités pour les scientifiques ou parce qu'il n'y a simplement pas d'emploi offert en ce moment, mais ce serait bien de créer plus d'emplois en science, pour que les prochains diplômés ne connaissent pas la même inactivité que moi.

ANNEX 1

SONDAGE PUBLIC

iii. Logement

Numéro du répondant	Thème	Réponse
320	Logement abordable	Si la densification vise à réduire l'étalement, alors nous avons besoin de logements assez grands pour les familles (deux ou trois chambres). Il faut arrêter l'étalement, et il est possible de le faire, mais cela requiert d'interdire strictement les aménagements qui causent ce phénomène, ainsi que d'établir des politiques qui facilitent la densification.
5	Logement abordable	Améliorer la viabilité économique des logements à plus grande densité. Arrêter de financer les logements à faible densité avec les redevances d'aménagement et les frais du service de transport en commun et des services publics.
208	Logement abordable	Aménagements mieux adaptés. Il y a bien assez de minuscules condos, et il manque de parcs de logements pour les familles (logements avec deux ou trois chambres). Établir une taxe sur la spéculation pour ceux qui achètent en vue de revendre quasi simultanément.
209	Logement abordable	Où commencer? Offrir un réel soutien aux nouveaux arrivants. Aménager des quartiers et des rues à utilisation polyvalente, comportant différentes options de logement à prix variés. Arrêter de satisfaire les promoteurs. Construire de vrais logements abordables, bien conçus et résistants, pour que les résidents se les approprient et soient fiers de les habiter. Concevoir des habitations urbaines plus petites et plus durables.
95	Logement abordable	L'impôt foncier est bien trop élevé au centre-ville en comparaison avec les banlieues. Il est deux fois plus élevé pour les condos que pour les plus grandes maisons.
49	Logement abordable	Accroître la densité au centre-ville, mais exiger le respect des normes de conception. Des tours laides sont prévues, par exemple sur la rue Albert. On ne veut plus de laideur.
60	Logement abordable	Intégrer des logements pour les personnes à faible revenu dans les quartiers plus cossus pour éviter de créer des ghettos.
242	Logement abordable	Plus de quartiers denses à utilisation polyvalente. Moins de condos « de luxe ». Plus d'immeubles de logements normaux et abordables!
221	Logement abordable	Arrêter de permettre l'aménagement de tant d'horribles lotissements de banlieue. Exiger un réseau de voies URBAINES, au lieu de culs-de-sac à la con.
75	Logement abordable	Baisser les loyers. Les augmentations de loyer annuelles sont dures pour les familles. Diminuer le coût des logements et des services publics.

ANNEX 1

SONDAGE PUBLIC

iv. Environnement naturel

Numéro du répondant	Thème	Réponse
112	Sentiment d'appartenance	Favoriser les activités récréatives de plein air et les espaces nécessaires à celles-ci pour les ados et les jeunes ainsi que pour les aînés.
221	Environnement	Asphalter. Je blague, mais pas tant que ça. Il faut concevoir plus intelligemment les espaces verts et les parcs, et non pas aménager des espaces verts juste pour dire qu'il y en a.
61	Environnement	Il serait possible d'agrandir nos espaces verts. La Ville devrait créer plus de parcs urbains sur des terrains bétonnés inutilisés.
96	Environnement	Il faut trouver une solution au débordement d'eaux usées. Je dirais aussi qu'il faut principalement protéger les espaces verts de la Ville. Il n'est pas durable d'augmenter continuellement la population d'un espace délimité (comme notre ville) et de l'aménager sans cesse. Son habitabilité en pâtira.
33	Environnement	La Ville n'aménage pas de parcs dans la Ceinture de verdure et se fie beaucoup trop à la CCN pour les espaces verts.
152	Environnement	Il faut tirer parti le plus possible des espaces verts cachés dans la ville : bords des routes, ruelles, miniparcs et autres.
58	Environnement	Continuer de veiller à la préservation de quelques espaces verts, malgré tous les nouveaux aménagements.
205	Transport	Continuer d'entretenir les beaux parcs et réduire encore plus les déchets.
307	Logement abordable	Il n'y a pas assez de voies cyclables dans l'axe nord-sud de la ville. Il faudrait prolonger la piste cyclable de la rue Percy pour que les cyclistes puissent se rendre jusqu'au quartier Glebe sans croiser de panneaux d'arrêt ni de voitures.
209	Sentiment d'appartenance	S'assurer que ce qui est planifié (nouvel aménagement, aménagement intercalaire, quartiers, etc.) est intégré dans tous les plans.

ANNEX 1

SONDAGE PUBLIC

v. Arts, culture et loisirs

Numéro du répondant	Thème	Réponse
70	Sentiment d'appartenance	Encore une fois, il y a de formidables possibilités pour les gens de tous âges. Événements de musique de toutes sortes, de danse, de sport et de communautés ethniques. On n'a pas assez d'une vie pour participer à tout ce qu'offre notre merveilleuse ville. J'adore.
11	Environnement	Peut-être un musée municipal? Et peut-être des parcs municipaux avec fleurs et plantes. D'ailleurs, pourquoi pas un peu de verdure sur les terrains municipaux? Ils sont couverts de béton brisé envahi par les mauvaises herbes. Heureusement que la CCN est là, bien qu'elle manque d'originalité.
239	Sentiment d'appartenance	Des parcs accessibles et bien éclairés. Plus d'événements artistiques en plein air, comme Les Arts dans le parc ou des ventes d'artisanat, quelque chose qui ferait sortir les gens de chez eux et rencontrer leurs voisins.
293	Sentiment d'appartenance	Permettre aux résidents d'élever quelques poulets. Faire en sorte que tous les quartiers aient le même nombre d'installations pour les arts, la culture et les loisirs.
291	Sentiment d'appartenance	Travailler à rendre les arts et la culture abordables pour tous. Il n'y a pas assez d'activités artistiques abordables offertes dans les centres communautaires.
173	Sentiment d'appartenance	Aménager des pistes de curling dans tous les villages pour encourager les jeunes et les aînés à pratiquer ce sport pendant l'hiver.
118	Sentiment d'appartenance	Transformer les écoles fermées en centres pour les arts, la culture et les loisirs.
80	Sentiment d'appartenance	Établir un ratio pour le financement des centres récréatifs. Créer un centre pour chaque tranche de 5 000 à 8 000 résidents.
187	Développement économique	Énormes possibilités. Il faut consulter des penseurs de la Ville et à l'international pour trouver des idées.
76	Sentiment d'appartenance	Le milieu artistique et culturel est vraiment peu développé pour une capitale d'un important pays industrialisé.

vi. Sentiment d'appartenance à la Ville

Numéro du répondant	Thème	Réponse
205	Sentiment d'appartenance	Offrir d'autres possibilités pour les jeunes adultes sans enfant qui ne sont plus aux études postsecondaires et souhaitent s'intégrer.
186	Sentiment d'appartenance	Soutenir les organismes comme OCISO, qui fait un travail remarquable pour inspirer un sentiment de communauté et créer des liens entre les réfugiés et nouveaux immigrants et des membres établis des quartiers.
4	Sentiment d'appartenance	Chaque quartier devrait organiser au moins trois « journées communautaires ». Organiser l'événement dans un parc local, inviter différents conférenciers, offrir divers aliments, rassembler des gens de tous horizons.
318	Sentiment d'appartenance	Il n'y a pas vraiment de sentiment d'appartenance à Ottawa. Chacun reste dans sa bulle et se comporte en égoïste la plupart du temps. Il faudrait trouver quelque chose pour que les gens soient fiers d'être Ottavians et qu'ils prennent soin de la ville, de leurs voisins et des autres.
19	Sentiment d'appartenance	Des espaces publics dynamiques qui sont adaptés aux piétons et à proximité des lieux d'habitation et de travail. Des endroits pour s'asseoir, pour interagir et pour les activités organisées.
82	Sentiment d'appartenance	Il pourrait y avoir davantage d'activités communautaires. J'aime le tai-chi et le volley-ball à l'hôtel de ville. J'aime aussi les ventes-débaras communautaires.
68	Sentiment d'appartenance	Faire plus d'efforts pour intégrer les communautés immigrantes à la culture locale, et mettre fin au sentiment d'exclusion qu'inspirent certains quartiers (p. ex. les résidents du quartier Glebe se comportent comme si les entreprises du quartier leur appartenaient, et se montrent hostiles envers les visiteurs, particulièrement aux environs de Lansdowne).
157	Sentiment d'appartenance	Plus d'activités communautaires. Programme de surveillance de quartier. D'autres journées de nettoyage.
76	Sentiment d'appartenance	Le sentiment d'appartenance à Ottawa se construit sur le fait de se plaindre des autres cultures.
289	Sentiment d'appartenance	Je ne connais pas la dynamique dans la région, mais je sais que l'appui public est important.

vii. Quartiers sains, inclusifs et dynamiques

Numéro du répondant	Thème	Réponse
60	Sentiment d'appartenance	Donner aux conseillers municipaux un montant précis qui doit être dépensé pour créer des quartiers sains, inclusifs et dynamiques (grâce à des activités, des possibilités de collaboration ou des promenades matinales ouvertes aux personnes de tous âges, de toutes origines et de toutes occupations).
259	Sentiment d'appartenance	Encourager un mode de vie actif en facilitant les déplacements à pied et à vélo. Les gens qui sortent de chez eux et rencontrent leurs voisins nouent les rapports sociaux dont ils ont grand besoin (particulièrement importants pour les personnes âgées).
186	Sentiment d'appartenance	Même commentaire que plus haut ici aussi : mettre en place des programmes qui favorisent les activités multigénérationnelles, par exemple qui appariant les jeunes et les personnes âgées.
155	Sentiment d'appartenance	J'ai l'impression que si l'on sort de la ville, les voisins se comportent comme à l'époque... peut-être mettre en œuvre un programme pour favoriser les fêtes de quartier à l'ancienne?
330	Sentiment d'appartenance	Il faut aménager plus de carrefours communautaires et de paysages de rue pour accroître le sentiment d'appartenance.
157	Sentiment d'appartenance	Programmes de surveillance de quartier. Meilleur accès à des cliniques.
209	Sentiment d'appartenance	Collaborer avec les partenaires communautaires (dans le domaine de la santé), qui travaillent déjà dans le quartier, et moderniser les services. Offrir les services là où ils sont nécessaires et penser au futur (p. ex. piqueries sécuritaires). Créer un sentiment de fierté pour les personnes autrement marginalisées. Rassembler les gens; la comédie musicale Overbrook est un parfait exemple. La Ville peut encourager et financer les groupes communautaires qui font preuve d'initiative.
211	Sentiment d'appartenance	Assurer la gouvernance des quartiers avec des fonds indépendants (provenant des zones d'amélioration commerciale par exemple).
287	Sentiment d'appartenance	Faire des bibliothèques des carrefours communautaires. Plus de jardins et de parcs.
226	Sentiment d'appartenance	Mettre l'accent sur les programmes récréatifs communautaires, surtout pour les enfants.

ANNEX 1

SONDAGE PUBLIC

Q4. Avez-vous d'autres idées ou suggestions?

Numéro du répondant	Thème	Réponse
255	Transport	Passer à un réseau de transport complet et intégré dont les priorités sont les suivantes : piétons, vélos, transport en commun, taxis, voitures et camions. Un train léger compatible avec les services de Gatineau passant par le pont Prince-de-Galles, et un autre pont de train léger entre l'aéroport de Gatineau et la station Blair. Il faut augmenter le travail des policiers du tiers ou de la moitié, parce que la tendance actuelle est inquiétante. En passant, la version française du sondage ne fonctionne pas; c'est un grave impair pour une Ville bilingue.
69	Transport	S'il vous plaît, je vous en prie, réalisez l'Étape 2 du projet de train léger et la station Baseline du Transitway. Vous devriez sérieusement réfléchir à un partenariat avec le Consortium Moose, puisque plus de gens des villes autour d'Ottawa seraient reliés au train léger. DESSERVEZ GATINEAU AVEC L'O-TRAIN.
47	Logement abordable	Pourquoi pas un plan global pour la ville au lieu d'un patchwork? Ainsi, nous ne serions pas à la merci des promoteurs. L'aménagement urbain s'inscrirait dans un plan global, et l'urbanisme ne serait plus aux mains des promoteurs.
231	Transport	Voici les quatre grands objectifs auxquels j'aimerais voir la Ville s'attaquer pendant les prochaines décennies (après la fin de l'Étape 2 du projet de train léger) : 1) construire une voie de contournement de l'autoroute 417 au sud de la ville, et ôter les camions de transit du Queensway!; 2) compléter le réseau cyclable municipal; 3) lors de la réhabilitation d'une rue selon l'approche de rue complète (comme pour l'avenue Churchill), enfouir les lignes de services publics; 4) rendre souterraine la partie du Queensway qui est actuellement surélevée (à l'exemple du Big Dig de Boston).
55	Environnement	La Ceinture de verdure visait à éviter l'étalement urbain, mais ça a raté, forçant les banlieues à se développer à plusieurs kilomètres du centre-ville. Il est temps de reconnaître ce fait et de commencer à aménager cet éléphant blanc avec soin et une bonne planification.
5	Logement abordable	Améliorer la viabilité économique des logements à plus grande densité. Arrêter de financer les logements à faible densité avec les redevances d'aménagement et les frais du service de transport en commun et des services publics. La facturation par unité d'habitation ne tient pas compte des coûts supplémentaires causés par le service aux secteurs à faible densité. L'offre d'un service de transport en commun de base, quelle que soit son utilisation, finance ces secteurs. De même, demander le même tarif pour le transport en commun sans égard à la distance finance les aménagements de faible densité.
161	Transport	Je crois que l'idée de la Ville de ramener les gens au centre-ville pour des événements sociaux et de divertissement est bonne, mais que la façon de faire ne l'est pas. Ce n'est pas simplement en empêchant les automobilistes d'emprunter certaines rues et en ajoutant des frais de stationnement que la Ville augmentera le nombre d'usagers du transport en commun. Il faut d'abord régler les problèmes du réseau de transport en commun, en particulier le service à Barrhaven. Il y aurait aussi lieu de clarifier les circuits de fin de journée (ceux qui se terminent à différentes stations ou à différents endroits alors qu'ils portent le même numéro provoquent trop de confusion), et de réduire la congestion avec la STO sur la rue Wellington.
193	Transport	S'il vous plaît, investissez pour améliorer la mobilité le long des voies de transit : chemins Hunt Club, Merivale et Baseline, et avenue Carling. Il serait beaucoup plus agréable de vivre, de magasiner et de passer dans ces rues s'il y avait des voies réservées aux autobus, des autobus plus fréquents ou des tramways, ainsi qu'une plus grande densité.
201	Logement abordable	Il faut simplement cesser de croître. Le monde sera dans un sale état d'ici 2036 et complètement fini d'ici 2050, à moins de prendre des mesures importantes relativement aux changements climatiques.
184	Transport	J'aimerais beaucoup que le train léger soit prolongé pour servir les navetteurs d'Orléans, de Vanier, et de Greely et Manotick. Il faut aménager une voie cyclable entre le sentier Osgoode et Manotick. Il m'est impossible de me rendre à Manotick sans prendre ma voiture. J'ai fait du vélo à Phoenix et à Vancouver, mais ici, je ne veux pas. Il y a trop d'accidents mortels avec délit de fuite. On construit aujourd'hui des routes sans tenir compte des cyclistes.

ANNEX 2

**OTTAWA, CAPITALE RÉSILIENTE
DU CANADA :
LES 50 PROCHAINES ANNÉES**

**REPORT FROM UNIVERSITÉ QUEEN'S
RÉSUMÉ**

DECEMBRE 2017

ANNEX 2

OTTAWA, CAPITALE RÉILIENTE DU CANADA : LES 50 PROCHAINES ANNÉES RÉSUMÉ

Ottawa entreprend actuellement une étude de planification intitulée *Après 2036* : préparer le terrain pour le prochain Plan officiel d'Ottawa (*Après 2036*). Dans le cadre de ce projet, la Ville aura recours à un processus de création de scénarios pour déterminer à quel point la ville est prête à s'adapter aux moteurs de changement environnementaux, démographiques, technologiques et économiques susceptibles d'avoir une importante incidence sur l'avenir d'Ottawa dans la seconde moitié du 21^e siècle. Différentes occasions d'accroître l'adaptabilité de la Ville seront explorées.

Le présent rapport comporte trois principaux objectifs :

1. 1. Cerner et examiner les principaux moteurs de changement à long terme susceptibles d'avoir une incidence sur l'avenir d'Ottawa;
2. 2. Explorer diverses pratiques exemplaires municipales en vue d'accroître la résilience de la localité;
3. 3. Formuler des recommandations pour encadrer la Ville d'Ottawa dans son processus de création de scénarios.

Pour commencer, l'équipe de projet a passé en revue des études récentes en matière de création de scénarios. Elle a ensuite examiné le contexte actuel de la région d'Ottawa en matière de planification à long terme afin de cerner les moteurs de changement en jeu dans quatre catégories : environnementale, démographique, technologique et économique. On entend par moteur de changement tout problème ou toute difficulté ou possibilité susceptibles d'influencer la croissance et le développement d'Ottawa.

L'équipe a poursuivi son travail en réunissant 37 plans de résilience municipale et de croissance à long terme afin d'y relever les moteurs de changement à l'œuvre. À partir de ces données, elle a conçu un atelier destiné aux membres du corps étudiant et du corps professoral, ainsi qu'aux urbanistes dans le cadre duquel les participants devaient relever les moteurs de changement et les plans municipaux qu'ils considéraient comme les plus pertinents et les plus importants pour l'avenir d'Ottawa. Le tableau 1 représente un échantillon de ces 37 villes jugées comme importantes dans chacune des catégories, établi à partir de différents critères de sélection. Les stratégies utilisées par ces villes ont été étudiées en vue d'établir les principaux moteurs de changement pour la ville d'Ottawa.

Tableau 1 : Villes dont le plan à long terme est pertinent pour Ottawa, par catégorie de moteurs de changement.

Environnemental	Démographique	Technologique	Économique
Athènes (Grèce) Stratégie de résilience d'Athènes pour 2030	Birmingham (Royaume Uni) Plan « Birmingham 2026: Our Future Vision »	Baltimore (États Unis) Plan directeur de la Ville de Baltimore	Calgary (Canada) Stratégie de résilience de Calgary
Boston (États-Unis) Plan « Resilient Boston »	Boston (États-Unis) Plan « Resilient Boston »	Berkeley (États Unis) Stratégie de résilience de Berkeley	Edmonton (Canada) Plan de croissance en région métropolitaine d'Edmonton
Calgary (Canada) Stratégie de résilience de Calgary	Chicago (États-Unis) Plan régional complet « Go To 2040 »	Birmingham (Royaume Uni) Plan « Birmingham 2026: Our Future Vision »	New York (États Unis) Plan « OneNYC: A Strong and Just City »

ANNEX 2

OTTAWA, CAPITALE RÉSILIENTE DU CANADA : LES 50 PROCHAINES ANNÉES RÉSUMÉ

Environnemental	Démographique	Technologique	Économique
Istanbul (Turquie) Plan régional 2013-2023 d'Istanbul	Christchurch (Nouvelle Zélande) Plan « Resilient Greater Christchurch »	Helsinki (Finlande) Plan de la Ville d'Helsinki « Vision 2050 »	Pittsburgh (États Unis) Plan « OnePGH: Resilient Pittsburgh »
Londres (Royaume-Uni) Plan local de la Ville de Londres	Edmonton (Canada) Plan de croissance en région métro- politaine d'Edmonton	Manchester (Royaume Uni) Plan de développement « Core Strategy »	
New York (États Unis) Plan « OneNYC: A Strong and Just City »	Melbourne (Australie) Plan « Resilient Melbourne »	New York (États Unis) Plan « OneNYC: A Strong and Just City »	
Paris (France) Stratégie d'adaptation de Paris	New York (États Unis) Plan « OneNYC: A Strong and Just City »	Tokyo (Japon) Plan « Creating the Future: Long Term Vision »	
Pittsburgh (États Unis) Plan « OnePGH: Resilient Pittsburgh »	Vejle (Danemark) Stratégie de résilience de Vejle		

Le projet a donné lieu aux recommandations suivantes pour le projet de création de scénarios :

1. La création de scénarios est un outil pertinent pour accroître la résilience.
2. Tenir compte des 41 moteurs de changement listés dans le tableau 2 dans le processus de création de scénarios pour Ottawa : ils sont déterminants pour l'avenir.
3. Respecter les liens entre les moteurs de changement.
4. Tenir compte du degré variable de contrôle d'Ottawa sur les moteurs de changement.
5. Adopter une approche à volets multiples, notamment les éléments fondamentaux, les vulnérabilités et les possibilités.
6. Recourir à un processus collaboratif faisant appel à divers intervenants, comme ceux mentionnés au chapitre 8 (conclusion et recommandations.)
7. Élaborer un mécanisme de collaboration entre diverses autorités pour traiter des moteurs de changement.
8. Veiller à ce que les futures stratégies de résilience prévoient une vaste gamme d'imprévus.
9. Cibler des stratégies spécifiques pour aborder la question des moteurs de changement.

ANNEX 2

OTTAWA, CAPITALE RÉSILIENTE DU CANADA : LES 50 PROCHAINES ANNÉES RÉSUMÉ

Tableau 2 : Liste des moteurs de changement jugés importants pour l'avenir d'Ottawa.

Environnemental	Démographique	Technologique	Économique
Inondations	Immigration	Véhicules autonomes	Formation professionnelle
Transition vers les énergies renouvelables	Croissance de la population	Vieillesse des infrastructures	Diversification
Offre de terrains aménageables	Vieillesse de la population	Infrastructures numériques	Mondialisation
Violentes tempêtes	Logement	Aménagements axés sur le transport en commun	Concurrence économique
Demande énergétique	Changements dans le marché du travail	Demande en infrastructure	Automatisation
Augmentation de l'intensité des averses de pluies	Mobilité sociale	Lacunes en matière de transport en commun	Fluctuations économiques
Îlots de chaleur	Aménagement de points d'intérêt	Régionalisation (transport en commun)	Régionalisation
Capacité du système de gestion des eaux usées	Chômage	Cybersécurité	Changements sur le plan de la composition industrielle
Dommages aux espaces naturels	Maintien de l'effectif	Énergies renouvelables	Inégalités
Réchauffement	Éducation	Défaillance des infrastructures	Incertitude économique
Détérioration de la qualité de l'air			



Possibilités



Vulnérabilités

For Questions:

Gestionnaire de projet : Ben McCauley (benjamin.mccauley@queensu.ca)

Superviseur : Dr. David Gordon (gordond@queensu.ca)

Clients: Alain Miguelez (alain.miguelez@ottawa.ca)

John Smit (john.smit@ottawa.ca)

Pour consulter le rapport :

www.queensu.ca/geographyandplanning/surp/project-courses

ANNEX 3

L'OTTAWA DE DEMAIN, APRÈS 2036
RÉUNION DU COMITÉ D'ENGAGEMENT
JEUNESSE D'OTTAWA

4 AVRIL 2018

1.0 Introduction

L'étude de planification L'Ottawa de demain, après 2036 est une initiative du Conseil lancée en octobre 2017, qui vise à relever les tendances et les éléments perturbateurs qui façonneront Ottawa dans le futur ainsi que les répercussions stratégiques de ceux-ci.

Plus précisément, les objectifs de l'étude sont les suivants :

- Cerner les tendances et les éléments perturbateurs qui influenceront la ville au-delà de l'horizon de planification actuel de 20 ans;
- Décrire des scénarios possibles pour l'avenir dépassant les cadres temporels usuels et découlant des tendances et éléments perturbateurs relevés;
- Cibler les grandes politiques et orientations qui permettront à la Ville de créer des collectivités complètes ainsi que d'être novatrice, flexible, résiliente et capable de s'adapter aux changements futurs.

L'étude doit servir à guider l'élaboration du prochain Plan officiel et d'autres initiatives stratégiques de la Ville d'Ottawa.

2.0 Le Comité d'engagement jeunesse d'Ottawa

Dans le cadre de la Stratégie d'engagement du public de L'Ottawa de demain, après 2036, des membres de l'équipe de projet ont rencontré le Comité d'engagement jeunesse d'Ottawa (CEJO) le 4 avril 2018 pour qu'il partage sa vision de l'avenir d'Ottawa.

Le CEJO est constitué de 18 membres passionnés, âgés de 15 à 24 ans, qui sont déterminés à faire d'Ottawa un endroit meilleur, plus sûr et plus égal pour tous les jeunes. En partenariat avec la Ville d'Ottawa, il entend mobiliser les jeunes, renforcer leur présence à la Ville et faire entendre leur opinion.

3.0 Summary of Discussions

3.1 Questions socioculturelles et qualité de vie

- Les jeunes seront davantage sollicités en ligne, ce qui favorisera leur participation. C'est par les médias sociaux (plus accessibles) qu'ils interagissent.
- La Ville, au lieu de concentrer la majorité de ses efforts sur le centre-ville, doit dynamiser ses communautés et faire en sorte que chacune ait une identité qui lui est propre.

- Il faut améliorer les transports en commun entre le centre-ville et les banlieues, tant pour ce qui est des trajets que de la fréquence. Il est difficile de s'impliquer socialement quand tout se passe au centre-ville et qu'on a du mal à s'y rendre.
- Les jeunes sont plus informés sur la politique et y participent davantage que les générations précédentes. Comme Ottawa est la capitale nationale, elle attirera des jeunes.
- La population d'Ottawa va se diversifier sur le plan ethnique.
- - Les enclaves culturelles seront plus nombreuses. La Ville doit donc veiller à ce qu'il n'y ait pas d'inégalités sociales et d'injustices.
- Les communautés doivent disposer de plusieurs sources de revenus, faute de quoi les plus démunies continueront à se ghettoïser.
- Il faut que des logements sociaux soient offerts partout dans la ville.
- Si tout se retrouve en ligne, le sentiment d'appartenance à un quartier ou à la ville s'intensifiera.
- Il sera important que la Ville offre plus de programmes sociaux, y compris des services en plusieurs langues (autres que l'anglais et le français), au fur et à mesure que des immigrants débarqueront à Ottawa.
- Le nombre de sans-abri augmentera en même temps que la population. Il faut se pencher sur cette situation et mettre des services en place en prévision de l'avenir.
- Il faut offrir davantage de services aux Autochtones, notamment en santé mentale. Ces services doivent être disséminés partout dans la ville et intégrés aux carrefours communautaires.
- Les services offerts aux Autochtones doivent respecter les pratiques traditionnelles de médecine et de guérison.
- Si elle démolit des immeubles, la Ville doit envisager de redonner une partie du territoire aux Autochtones.
- La population d'Inuits va augmenter à Ottawa. Il faut réfléchir à leur accueil et à leur inclusion dans les communautés, et veiller à ce qu'ils reçoivent tous les services dont ils ont besoin.

- La multiplication des musées et de l'art urbain ferait d'Ottawa une ville plus vivante.
- Une plus grande mixité entre francophones et anglophones ferait du bilinguisme une réalité.
- Les immigrants ont besoin d'être mieux intégrés, particulièrement sur le plan de la langue.
- À l'image des changements dans la ville, des représentants des plus jeunes générations accéderont à des postes importants, amenant avec eux une mentalité plus axée sur le don de soi et l'entraide.
- Malgré la hausse de l'utilisation des technologies, l'adoption d'une culture d'échange et d'entraide prédominera.
- Le niveau de vie va augmenter.
- La « communauté » a surtout l'aspect d'un réseau virtuel/en ligne.
- Ottawa doit se doter d'une identité (pas seulement liée aux célébrations d'Ottawa 150).
- Le fossé creusé par les technologies pourrait accentuer l'isolement, la solitude et les problèmes de santé mentale.
- Ottawa doit numériser ses services.
- La multiplication des restaurants à service rapide diminue les probabilités d'une vie saine pour les résidents.

3.2 Environnement

- Les jeunes, par leur éducation, sont plus conscients de l'environnement. Il faut en tenir compte et en tirer profit.
- Ottawa a besoin de plus de bornes de recharge pour véhicules électriques.
- Le nombre d'épiceries zéro déchet augmentera dans la ville.
- La Ville doit s'efforcer de conserver sa Ceinture de verdure.
- Les infrastructures doivent être plus résistantes.
- Le nombre d'inondations augmentera à Ottawa; on ne peut construire dans les plaines inondables.

- La Ville se doit de consulter le gouvernement fédéral et les ONG, dont les connaissances sont complémentaires aux siennes.
- Il faut construire des infrastructures vertes à Ottawa : surfaces perméables, terrasses-jardins, etc.
- Il devrait y avoir plus de bacs de compostage au centre-ville.
- L'industrie des technologies entraînera une plus grande consommation d'énergie dans toute la ville.
- Dans les entreprises, les foyers et les établissements, on adoptera davantage des pratiques écoresponsables (p. ex. : augmentation du nombre de bacs verts).
- La Ville doit nettoyer ses cours d'eau.
- Il faut soutenir l'entrepreneuriat vert.

3.3 Développement économique

- Les heures et les lieux de travail seront plus flexibles (télétravail).
- L'IA remplacera l'humain, ce qui aura des répercussions sur les travailleurs et ce qu'ils font.
- L'IA touchera grandement les personnes handicapées, qui n'ont parfois accès qu'à des emplois de premier échelon voués à disparaître.
- Il y aura plus d'emplois dans des organismes sans but lucratif à Ottawa, outre ceux au gouvernement fédéral.
- Les employeurs doivent offrir davantage de postes aux étudiants en régime coopératif ou en stage afin que les jeunes restent à Ottawa après leurs études.
- Le nombre d'emplois vulnérables ou précaires a augmenté. Cette situation doit changer.
- Les employés devront être plus créatifs et faire davantage appel à leur sensibilité (compétences humaines) pour ne pas être remplacés par une IA.
- Le télétravail risque de se faire en tout temps (soit de nuire à la vie sociale et à l'équilibre entre la vie personnelle et professionnelle).
- De nombreuses entreprises offrent des bureaux plus « confortables », décontractés, luxueux et attrayants, où les employés veulent rester plus longtemps (journées de travail plus longues).

- La Ville doit soutenir les entreprises en démarrage (compétitions ou financement pour les jeunes entrepreneurs) et les encourager à rester.
- La Ville doit soutenir les jeunes artistes.
- Les établissements scolaires (universités, collèges, écoles secondaires) doivent offrir des programmes pertinents qui tiennent compte de la main-d'œuvre changeante.

3.4 Aménagement urbain et mobilité

- Le nombre de chauffeurs Uber et Lyft augmentera.
- Le recours à UberEats et à Postmates (livraison de marchandises) sera presque la norme, et de plus en plus de résidents passeront des commandes en ligne (y compris de nourriture) pour les faire livrer à leur domicile.
- Nous assistons à une croissance du nombre de jeunes agriculteurs, attribuable au fait que les gens veulent savoir d'où provient leur nourriture.
- Si l'Hyperloop ou la liaison ferroviaire à grande vitesse se concrétise, des gens qui travaillent à Montréal ou Toronto viendront vivre à Ottawa, où le coût de la vie est moins cher.
- Ottawa continuera de s'étendre à l'est et à l'ouest vers les communautés rurales.
- Des infrastructures pour les cyclistes seront construites à long terme.
- OC Transpo doit prolonger ses heures de service dans les banlieues.
- OC Transpo doit assurer un service constant, même en dehors des heures de pointe.
- En priorité, la Ville doit offrir des transports en commun abordables.
- Il pourrait un jour y avoir des transports publics aériens.

- Il y aura davantage de véhicules autonomes et électriques.
- Les entreprises se regrouperont autour des stations de train léger.
- Il faut prolonger l'O-Train.
- Les communautés sont plus qu'un endroit où habiter; les activités récréatives et les bibliothèques en font des carrefours où s'établir pour la vie.
- La Ville doit urbaniser ses quartiers plus ruraux, comme Kanata et Barrhaven.

3.5 Commentaires sur les conseils de réflexion et les consultations publiques

- Veiller à la représentation des Autochtones.
- Veiller à ce que les jeunes participent activement, puisqu'il est question de leur avenir – par exemple en utilisant les médias sociaux (p. ex. : publicités Instagram).
- Tisser des liens avec les associations étudiantes des universités et des collèges.
- Profiter des cours d'instruction civique pour consulter les jeunes du secondaire.
- Communiquer avec la Fédération de la jeunesse franco-ontarienne.

ANNEX 4

L'OTTAWA DE DEMAIN, APRÈS 2036
RÉSULTATS DU SONDAGE À L'INTENTION DES JEUNES

DU 16 MARS AU 6 AVRIL 2018

ANNEX 4

SONDAGE À L'INTENTION DES JEUNES

1.0 Introduction

L'étude de planification L'Ottawa de demain, après 2036 est une initiative du Conseil lancée en octobre 2017, qui vise à relever les tendances et les éléments perturbateurs qui façonneront Ottawa dans le futur ainsi que les répercussions stratégiques de ceux-ci.

Plus précisément, les objectifs de l'étude sont les suivants :

- Cerner les tendances et les éléments perturbateurs qui influenceront la ville au-delà de l'horizon de planification actuel de 20 ans;
- Décrire des scénarios possibles pour l'avenir dépassant les cadres temporels usuels et découlant des tendances et éléments perturbateurs relevés;
- Cibler les grandes politiques et orientations qui permettront à la Ville de créer des collectivités complètes ainsi que d'être novatrice, flexible, résiliente et capable de s'adapter aux changements futurs.

Dans le cadre de la stratégie d'engagement du public de l'étude, la Ville a fait circuler un questionnaire en ligne auprès des jeunes d'Ottawa en passant par des associations communautaires, des écoles et des organismes qui travaillent avec les jeunes. Le questionnaire était accessible en ligne du 16 mars au 6 avril 2018, et 10 jeunes y ont répondu au total.

2.0 Questions

Le questionnaire comprenait les quatre questions suivantes :

- Questions socioculturelles et qualité de vie – À quoi ressemblera la qualité de vie à Ottawa dans 20, 30 ou 50 ans?
- Environnement – À quoi ressemblera l'environnement naturel d'Ottawa dans 20, 30 ou 50 ans?
- Développement économique – À quoi ressemblera le paysage économique d'Ottawa dans 20, 30 ou 50 ans?
- Aménagement urbain et mobilité – À quoi ressemblera la ville d'Ottawa dans 20, 30 ou 50 ans?

3.0 Méthodologie

Vu le nombre limité de réponses, l'équipe de projet de L'Ottawa de demain, après 2036 a pu prendre connaissance de chacune d'entre elles; aucune méthodologie spéciale n'a donc été requise pour analyser les tendances.

4.0 Ce que à été dit : Réponses par question

1. Questions socioculturelles et qualité de vie – À quoi ressemblera la qualité de vie à Ottawa dans 20, 30 ou 50 ans?

Si la Ville ne s'attaque pas explicitement aux inégalités, aux injustices, au racisme et aux préjugés systémiques, ainsi qu'aux autres formes d'iniquités sociales, les technologies creuseront le fossé entre les nantis et les indigents au lieu de le remplir.

Il reste du travail à faire au chapitre de l'inclusion des Autochtones.

Il faut s'occuper du problème de l'itinérance chez les jeunes.

La Ville doit faire face aux véritables conséquences engendrées par le nombre de réfugiés qui remplissent nos refuges.

Des carrefours communautaires sont nécessaires.

Le clivage entre les régions rurales et urbaines s'accroîtra, puisque les emplois se concentreront de plus en plus au centre-ville et que la connectivité à Internet est meilleure dans les régions urbaines.

Il faut mobiliser les communautés marginalisées pour que leurs résidents soient heureux et en santé.

Les quartiers doivent se développer de manière équitable, à défaut de quoi seuls les nouveaux quartiers et les quartiers riches pourront se doter de technologies, tandis que les autres se ghettoïseront.

Des espaces verts doivent être aménagés au cœur des communautés.

Les ressources, l'information et les services doivent être facilement accessibles.

Il est à souhaiter que les résidents du futur aient une meilleure conscience sociale des biens et services qui leur sont offerts (produits équitables et écoresponsables).

Ottawa sera perçue comme une ville dynamique et multiculturelle.

Les communautés renfermeront des langues et des cultures extrêmement diversifiées.

La Ville devrait organiser des événements culturels autres que la fête du Canada pour que les résidents aient plus d'occasions de s'impliquer socialement.

ANNEX 4

SONDAGE À L'INTENTION DES JEUNES

2. Environnement – À quoi ressemblera l'environnement naturel d'Ottawa dans 20, 30 ou 50 ans?

Les phénomènes météorologiques extrêmes seront plus nombreux, ce qui modifiera la géographie d'Ottawa (noyau urbain entouré de la Ceinture de verdure) et celle des rivières, des bassins hydrographiques et des collines de la Gatineau au nord.
Il faudra donc veiller à protéger nos attraits naturels et nos sites récréatifs.
Les infrastructures devront être plus résistantes aux intempéries. Les zones inondables seront touchées par des phénomènes météorologiques extrêmes, ce qui signifie que le bord de l'eau ne sera pas habitable.
La Ville aura pris le virage vers l'énergie électrique. Elle devra améliorer ses services de compostage afin de protéger l'environnement au profit des générations futures.
La Ville doit favoriser la production alimentaire locale, que ce soit dans les cours des résidences ou les jardins communautaires.
L'avenir nous réserve des bâtiments écologiques et davantage de panneaux solaires sur les maisons. L'énergie éolienne pourrait être employée, et les lampadaires seront autonomes et munis de détecteurs de mouvement.
Dans le futur, les terres agricoles et les espaces verts seront détruits.
Les véhicules électriques seront plus nombreux; il faudra donc installer plus de bornes de recharge partout dans la ville.
Les promoteurs tenteront un jour d'investir la Ceinture de verdure, mais celle-ci demeurera l'une des caractéristiques uniques d'Ottawa, et l'un des principaux attraits pour les gens qui viennent s'y établir.
Ottawa doit conserver son écosystème naturel.
Il y aura davantage d'épiceries écoresponsables et zéro déchet. La Ville devra inciter les entreprises, les résidents et les établissements à se doter de panneaux solaires et à réduire leur empreinte écologique.
Le compostage et le recyclage seront de plus en plus répandus.
La Ville doit faire de l'environnement une priorité pour préparer Ottawa à ce qui est à venir.

3. Développement économique – À quoi ressemblera le paysage économique d'Ottawa dans 20, 30 ou 50 ans?

L'industrie des technologies prendra de l'ampleur et deviendra le secteur d'emploi le plus important à Ottawa.
L'IA et les systèmes automatisés remplaceront les humains dans certains emplois – postes de premier échelon, cols blancs, métiers traditionnels (professeur, médecin, etc.).
Les métiers de l'avenir seront grandement liés aux arts et à la création, à l'éthique ou au soutien émotionnel (santé mentale, thérapie, etc.).
Il y aura davantage de télétravail (moins de temps passé sur la route), et les heures seront plus flexibles (fin de l'horaire habituel de 9 h à 17 h).
Les emplois seront axés sur la gestion de l'approvisionnement, les services aux réfugiés et les communications des multinationales (emplois dans les services sociaux).
Toujours en ce qui a trait aux emplois, les établissements scolaires doivent offrir une formation plus pratique, et les employeurs doivent engager des étudiants en régime coopératif ou en stage. Ainsi, les universités et les collèges enseigneront les compétences qui seront en demande à l'avenir, et les étudiants resteront à Ottawa pour y travailler (au lieu de déménager pour trouver de l'emploi).
Les professionnels devront posséder une formation de pointe dans les domaines de l'éducation et des langues, en plus de celui des technologies. Vu le flux continu d'immigrants qui arrivent au Canada, nous aurons besoin, en tant que capitale nationale, de nombreux locuteurs de diverses langues étrangères.
Pour parvenir à pourvoir tous les postes de technologues et de langagiers, il faudra compter sur l'éducation primaire et secondaire des futures générations.
En cette ère où nous interagissons de plus en plus avec les technologies, nous devons, en tant qu'humains, acquérir des compétences techniques et créatives, tout en veillant à développer des habiletés relationnelles.
Les employeurs qui offrent des avantages sociaux seront plus difficiles à trouver.
La réalité virtuelle aura des répercussions sur notre façon de travailler.

ANNEX 4

SONDAGE À L'INTENTION DES JEUNES

4. Aménagement urbain et mobilité – À quoi ressemblera la ville d'Ottawa dans 20, 30 ou 50 ans?

La Ville devra réfléchir au moyen de reconvertir les infrastructures actuelles dont nous n'aurons plus besoin à l'avenir (comme les grands garages de stationnement au centre-ville).
Il y aura davantage de bandes cyclables, de petits commerces et de carrefours situés dans les quartiers à Ottawa.
Il est à souhaiter que davantage de verdure soit incorporée dans l'architecture de la ville à l'avenir.
Dans le futur, les entreprises et la population se concentreront au centre, et les régions rurales seront plutôt vides.
Il y aura moins de commerces physiques, puisqu'une plus grande partie du magasinage se fera en ligne.
Le Wi-Fi sera offert dans toute la ville.
Les technologies changeront la structure de la ville. Elles en seront l'ossature, à la façon de la ville intelligente de Google à Toronto.
Les véhicules des particuliers seront autonomes et électriques, tout comme les transports en commun de la Ville.
Ottawa aura besoin d'un métro.
Les établissements de vente au détail seront moins nombreux, et ceux qui restent ne ressembleront pas à ce que nous connaissons actuellement; les produits seront peut-être affichés sur des écrans, puis commandés en ligne.
Le lieu d'habitation et le mode de vie des résidents seront dictés par les technologies (par exemple, Uber et UberEats ne se rendent pas dans les régions rurales).
Il n'y aura plus de division entre le centre-ville et les banlieues.
Les résidents se déplaceront surtout en transports en commun (train léger et autobus).
Les résidents accorderont plus d'importance à l'emplacement de leur domicile qu'à toute autre chose.
Les technologies mèneront à l'impression tridimensionnelle de maisons.
Le nombre d'appartements augmentera, tout comme la population au centre-ville.
À l'avenir, la population d'Ottawa se déplacera moins à cause de la réalité virtuelle, ou plus à cause des véhicules autonomes.