



Rawlson King

**Councillor / Conseiller,
Rideau-Rockcliffe**

Position de principe sur le nouveau Plan
officiel- Stratégie de gestion de la
croissance

Aucune expansion urbaine

Je n'appuie pas l'expansion de la limite du secteur urbain de la ville d'Ottawa et je ne suis pas d'accord avec la recommandation du personnel à cet effet. Je reconnais toutefois que cette position entraînera un aménagement plus important sur des terres urbaines déjà définies, notamment dans le quartier 13, Rideau-Rockcliffe. Je suis d'avis que la densification est nécessaire pour la santé, la viabilité et la longévité de notre ville. Cette densification doit toutefois être entreprise d'une manière réfléchie à façon à produire un mélange idéal de logements et de collectivités en santé, tout en protégeant l'environnement et les espaces verts.

Contexte

Il importe de comprendre les paramètres qui sous-tendent le fonctionnement de la Ville. La responsabilité de la planification à long terme en Ontario est partagée entre le gouvernement provincial et les municipalités. Le gouvernement provincial établit les règles de base et les directives pour la planification de l'utilisation du sol par l'entremise de la *Loi sur l'aménagement du territoire* et de la Déclaration de principes provinciale (DPP). Les municipalités et les comités d'urbanisme mettent en œuvre le cadre stratégique de planification de l'utilisation du sol du gouvernement provincial.

Parfois, les résidents soutiennent que la Ville à elle seule favorise la densification dans le but d'augmenter ses recettes fiscales. En réalité, cependant, la DPP exige des municipalités qu'elles utilisent des terres pour la densification et le réaménagement. La densification est donc obligatoire, et le gouvernement provincial s'attend à ce que la Ville applique des normes d'aménagement appropriées pour promouvoir et faciliter la densification, le réaménagement et la forme compacte dans les quartiers établis, tout en évitant ou en atténuant les risques pour la santé et la sécurité publiques.

Cette année, alors que la population d'Ottawa dépassera un million de personnes, il faudra absolument s'assurer que la croissance de la ville demeure durable. La densification est un élément clé de la durabilité à long terme de l'aménagement. En vertu de la DPP, toutes les municipalités de l'Ontario doivent avoir un plan officiel en place, pour lequel la période de planification a été prolongée à 25 ans. Les municipalités et les comités d'urbanisme préparent des plans officiels et prennent des décisions de planification de l'utilisation du sol afin d'atteindre les objectifs économiques, sociaux et environnementaux de leurs collectivités, tout en mettant en œuvre l'orientation stratégique du gouvernement provincial. En vertu de la loi, les décisions prises par les municipalités doivent être « conformes » à la Déclaration de principes, ce qui signifie qu'elles doivent concrétiser l'orientation stratégique du gouvernement provincial.

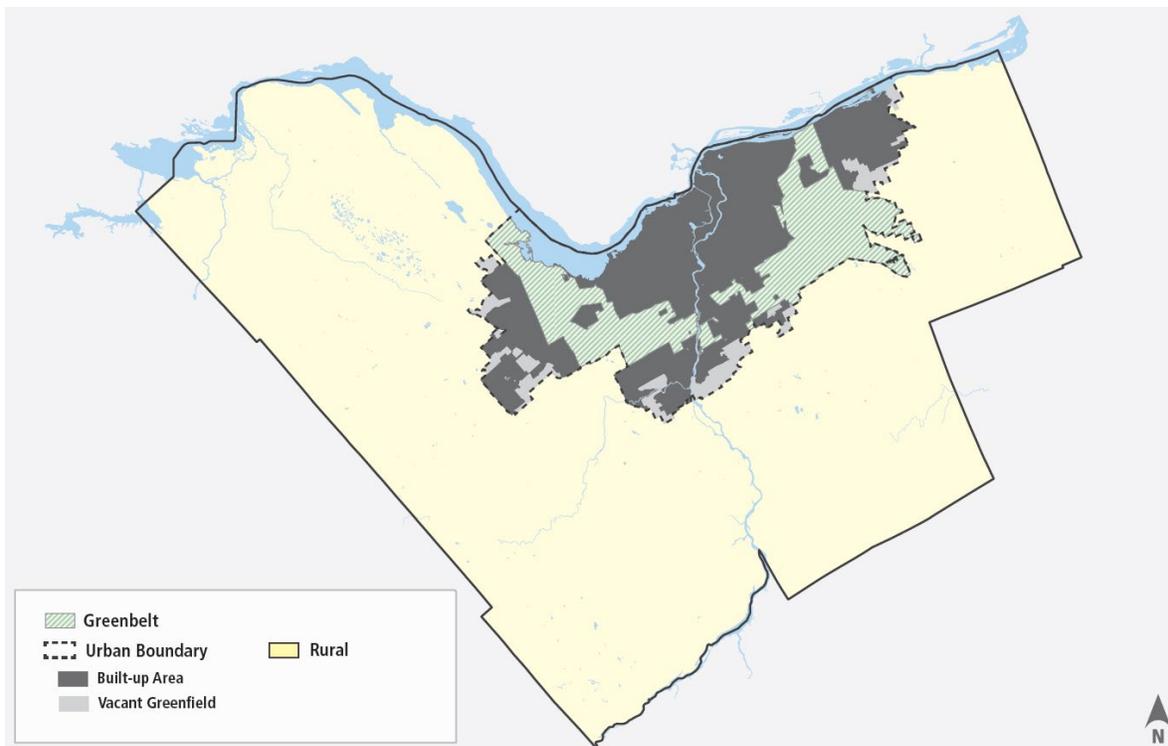
Le prochain Plan officiel prévoira l'aménagement de la ville jusqu'en 2046. Actuellement, dans le cadre du processus d'élaboration du Plan officiel, le personnel de la Ville cherche à obtenir l'approbation pour une stratégie de gestion de la croissance qui déterminera la limite du secteur urbain du prochain Plan officiel afin de tenir compte de la croissance. Le Plan officiel, en tant que plan directeur sur l'utilisation du sol d'Ottawa, est une chance qui nous est offerte tous les dix ans d'influencer l'orientation de notre ville.

Il est important de noter que les propres orientations stratégiques du Conseil municipal communiquées au personnel l'an dernier reconnaissaient une prévision de croissance démographique d'environ 400 000 personnes pendant cette période et supposaient que ces nouveaux résidents auraient besoin de 195 000 nouveaux lieux de résidence.

Le rapport du personnel présenté à la réunion conjointe du Comité de l'urbanisme et du Comité de l'agriculture et des affaires rurales les 11, 12 et 19 mai recommandait une expansion de la limite du secteur urbain, appelée « scénario du juste milieu », qui prônait l'ajout de 1 350 à 1 650 hectares de terrain vert à la limite de la frontière urbaine. La recommandation du personnel concernant l'ajout de terres supplémentaires est fondée sur la prévision selon laquelle la ville sera à court de terrains à bâtir à l'intérieur de la limite du secteur urbain d'ici environ 2036 et que l'expansion est nécessaire pour accueillir les 400 000 résidents supplémentaires prévus à Ottawa.

Dans ce contexte, il est important de déterminer correctement les terres qui sont comprises dans la limite du secteur urbain. Souvent, au cours de ces discussions, des arguments tels que « tout le monde ne veut pas vivre au centre-ville » sont utilisés, comme si la limite du secteur urbain ne représentait qu'un rayon de 10 kilomètres autour de la colline du Parlement. C'est faux, puisque la limite du secteur urbain comprend actuellement Orléans, Stittsville, Kanata et Barrhaven – des zones suburbaines où la durée du trajet vers le centre-ville en transports en commun est déjà d'une heure et demie à partir du point le plus éloigné. Il est également important de noter qu'il existe déjà des terrains vacants à l'intérieur de la limite du secteur urbain, qui ont été précédemment approuvés pour un aménagement résidentiel et qui demeurent non aménagés. En fait, un quart des lots alloués dans le Plan officiel de 2009 n'ont pas été aménagés.

Il importe aussi de noter que le rapport du personnel fourni au comité mixte ne donnait aucun détail géographique concernant l'emplacement des 1 281 hectares de zone verte proposés pour de nouveaux aménagements résidentiels ou des hectares restants pour le développement commercial.



Carte (Figure 1) de la [Stratégie de gestion de la croissance résidentielle pour le nouveau Plan officiel](#)

Répercussions environnementales

La perte de terres, d'espaces verts ainsi que le besoin accru en routes et en infrastructures d'égouts et de conduites d'eau principales sont des indicateurs d'un étalement urbain, ce qui cause des dommages irréversibles à l'environnement. Le défrichement des zones vertes aux fins d'aménagement entraîne une perte dévastatrice du couvert forestier et augmente les risques de catastrophes, notamment la fréquence accrue des inondations extrêmes. Par conséquent, j'appuie le scénario « aucune expansion » parce que dans le contexte d'une urgence climatique, que le Conseil municipal a déclarée l'an dernier, je ne peux en toute bonne conscience donner mon accord à l'utilisation d'autres zones vertes pour l'aménagement.

Bien que le rapport du personnel affirme que le scénario du juste milieu n'est pas « un étalement urbain », le rapport lui-même ne définit pas l'étalement urbain en tant que concept. L'étalement urbain au sens large en Amérique du Nord est généralement défini par une plus faible densité, la dépendance à l'automobile et un grand aménagement monotone en périphérie d'une zone urbaine.¹ L'hypothèse selon laquelle les nouvelles collectivités suburbaines d'Ottawa ne constitueront pas un étalement urbain en raison de leur densité plus élevée et de leur proximité au transport en commun est inexacte. Par définition, l'ajout de terres à la périphérie de la limite du secteur urbain actuel va créer une plus grande

¹ Wilson, B & Chakraborty, A., 5 août 2013, "The Environmental Impacts of Sprawl: Emergent Themes from the Past Decade of Planning Research", Sustainability, p. 4, <https://www.mdpi.com/2071-1050/5/8/3302/pdf> (consulté le 7 mai 2020)

dépendance à l'automobile, ce qui, en se fondant sur la loi fondamentale de la congestion et sur la demande induite, conduira à une infrastructure routière élargie et étendue et à une congestion croissante de la circulation ce qui, en fin de compte, entraînera une augmentation de l'étalement urbain.²

Malgré le fait que le rapport du personnel recommande que l'infrastructure de transport en commun soit mise en œuvre en même temps que les nouveaux aménagements, il est peu probable que cela se produise. Malgré le système de pointage proposé, qui accordera plus de points aux terres situées plus près du transport en commun rapide dans les futurs plans, je doute que les liaisons de transport en commun soient achevées dès le début pour que les nouveaux banlieusards les adoptent en bloc. Les résidents qui déménagent dans des quartiers s'attendent à avoir des infrastructures achevées, pas seulement une maison sur un terrain. Par conséquent, le rapport du personnel est ambitieux mais inexact.

Quartiers où tout est à 15 minutes de marche, infrastructures et conception réfléchie

En décembre 2019, l'une des directives du Conseil à l'intention du personnel de la Ville était de privilégier l'aménagement de « quartiers où tout est à 15 minutes de marche » afin d'éliminer la dépendance à l'automobile et de promouvoir la santé sociale et physique. Un tel quartier comprendra un mélange varié d'utilisations du sol, notamment une gamme d'habitations, des commerces, des services, une offre alimentaire locale, des écoles, des possibilités d'emploi, des espaces verts et des sentiers.³ Ces quartiers devraient être dotés d'une quantité suffisante de commodités situées à proximité pour être facilement accessibles à pied. Si Ottawa était constituée d'un réseau de quartiers où tout est à 15 minutes de marche, la ville pourrait atteindre de façon réaliste son objectif de devenir la ville de taille moyenne où il est le plus agréable de vivre en Amérique du Nord.

Cependant, l'expansion de la limite du secteur urbain ne contribuera pas à cet objectif, car l'étalement urbain n'est pas compatible avec des quartiers accessibles à pied. Des pâtés de maisons et des rues propices aux déplacements à pied dans le centre urbain de villes historiques diffèrent nettement de l'étalement urbain. Les nouveaux aménagements suburbains sont définis par des utilisations du sol séparées, des lotissements et des aménagements commerciaux qui partent des grandes artères.⁴

L'évolution vers des « quartiers où tout est à 15 minutes de marche » ne peut se produire que si l'on entreprend une évaluation globale des tendances actuelles des quartiers d'Ottawa. Une évaluation complète nous permettrait d'examiner toutes les collectivités locales afin de déterminer les lacunes qui empêchent l'aménagement de quartiers où tout est à 15 minutes de marche dans les collectivités actuelles. Les résidents sont souvent enthousiastes face à ce genre d'exercice, car il permet d'effectuer une évaluation appropriée des services municipaux en vue de la densification. L'une des conclusions du personnel qui a abouti à la recommandation du « scénario du juste milieu » suppose que la collectivité est fortement opposée à la densification. Je comprends que le personnel de la ville peut douter de

² Duranton, Gilles, & Turner, Matthew A.. 2011. "The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities." *American Economic Review*, 101 (6): 2616-52.

³ Ville d'Ottawa, « Plan officiel - 5 grands changements », 2019, p.16, <https://participons.ottawa.ca/9247/documents/18760> (consulté le 7 mai 2020)

⁴ Steuteville, Robert, 2018, "How sprawl makes walkable places less affordable", Public Square, <https://www.cnu.org/publicsquare/2018/06/20/how-sprawl-makes-walkable-places-less-affordable> (consulté le 21 mai 2020)

l'acceptation par les résidents d'une densification accrue, mais je crois que le fait d'interpréter la réticence des résidents comme un refus est une erreur, puisque la majeure partie de l'opposition des résidents à la densification, en particulier les aménagements intercalaires, est nuancée. Les résidents et les associations communautaires avec lesquels je discute sont d'accord avec le concept de « densification appropriée » visant à restreindre l'expansion de la limite du secteur urbain, mais ils soulignent qu'un tel aménagement doit être complémentaire au caractère et à l'infrastructure de la collectivité existante et doit être situé à proximité des services et d'un réseau de transport en commun amélioré. Les résidents ont indiqué qu'ils ne sont pas contre la densification rapide, mais contre la densification qui n'améliore pas leur qualité de vie.

À titre d'exemple, un récent projet récent d'aménagement au sein du quartier 13 entraînera la démolition de deux maisons unifamiliales qui seront remplacées par un immeuble d'appartements de faible hauteur comportant 35 logements et sept places de stationnement. Les résidents se sont fortement opposés à ce projet et ce sont ces objections auxquelles le personnel fait référence lorsqu'il dit que les résidents n'acceptent pas la densification. J'ai entendu toutes les objections soulevées à l'égard de l'aménagement, mais les reproches les plus véhéments concernent surtout deux questions clés : la conception du bâtiment et si sa forme bâtie était appropriée pour la rue.⁵ Il est facile de considérer ces préoccupations comme découlant du syndrome « n'importe où, mais pas chez nous », mais en examinant ces deux préoccupations, on peut voir que l'opposition des résidents était fondée.

L'opposition à la conception du bâtiment se résumait au fait que la conception proposée n'ajoutait rien à la rue, car c'est une « boîte anonyme » qui ne complète ni le rythme de la rue ni les volumes bâtis le long de la rue et qui ne fournit aucun moyen pour les résidents d'interagir avec la rue. Si nous construisons d'autres bâtiments de ce type le long d'une rue, cette dernière deviendra déserte et sans vie. On peut rejeter ces préoccupations tant qu'on veut, mais c'est une réaction humaine de désirer de la fonctionnalité. En ce qui concerne le paysage de rue, la contribution du bâtiment à la rue est essentielle.

Pour ce qui est de la forme bâtie, les résidents étaient préoccupés par l'augmentation du nombre de véhicules dans la rue, car le stationnement du bâtiment était limité par rapport au nombre de logements proposé. Les résidents étaient d'accord avec le nombre de places de stationnement. Ce à quoi ils s'objectaient, c'était que l'incitation à éliminer le recours à un véhicule personnel n'était pas assez forte. La rue ne comporte pas de trottoir, et l'emprise est limitée. Comme beaucoup d'autres rues dans ce secteur à l'est de la rivière Rideau, la rue est étroite et le devient encore plus en hiver à cause des bancs de neige. Bien que l'aménagement se trouve à cinq minutes à pied de deux circuits d'autobus, les résidents craignaient qu'il n'y ait pas assez d'incitation à réduire la dépendance à l'automobile, car il manquait l'élément fondamental de l'infrastructure pour soutenir un quartier accessible à pied, soit le trottoir. Je suis d'accord avec les résidents du quartier 13 pour dire qu'un quartier sécuritaire et accessible à pied a besoin de cette infrastructure.

⁵King, Rawlson, 2020, *Réflexions sur l'aménagement proposé aux 261 et 265, avenue Columbus*, https://fr.rideau-rockcliffe.ca/mes_reflexions_sur_l_am_nagement_propos_aux_261_et_265_avenue_columbus (consulté le 21 mai 2020)

Dans le cadre d'un quartier accessible à pied, le parcours lui-même est tout aussi important que la possibilité de marcher. Un itinéraire qui ne vous mène que de la maison au travail chaque jour n'est pas l'expérience accessible à pied que les résidents imaginent lorsqu'ils parlent d'un « quartier où tout est à 15 minutes de marche ». Il comprend également des commerces, des arbres, des cafés, des commodités et des espaces verts significatifs. Il est doté d'espaces sociaux qui animent les façades et rehaussent les paysages de rue et le domaine public. En d'autres termes, la marchabilité est le fil conducteur de notre tissu communautaire. La forme bâtie et la conception des bâtiments sont deux composantes essentielles qui contribuent à une « rue accessible à pied ». Par conséquent, les préoccupations des résidents concernant la marchabilité ne représentent pas des objections à la densification, mais indiquent plutôt un soutien à l'infrastructure nécessaire pour soutenir une densification rapide.

La construction de « quartiers où tout est à 15 minutes de marche » nécessitera des investissements plus importants dans différentes infrastructures matérielles et immatérielles, ce qui peut être réalisé si les redevances d'aménagement sont appliquées équitablement aux zones où la densification est la plus importante. Le Conseil doit convenir que les quartiers à l'intérieur de la limite du secteur urbain qui sont destinés à être densifiés devraient également recevoir le financement nécessaire pour favoriser le transport actif (une infrastructure piétonne et cyclable), ainsi qu'une infrastructure sociale sous forme de services sociaux, et d'installations récréatives et éducatives. Le Conseil doit ensuite préconiser des modifications significatives au modèle de financement municipal par le gouvernement provincial afin de tenir compte de la densification prévue en vertu de tout scénario d'expansion urbaine.⁶

Patrimoine

Le quartier 13 compte deux grands districts de conservation du patrimoine, qui sont tous deux uniques et essentiels pour la ville d'Ottawa. Je crois que le caractère distinctif et déterminant du district de conservation du patrimoine de Rockcliffe Park et du district de conservation du patrimoine de New Edinburgh doit être protégé. Le district de conservation du patrimoine de Rockcliffe Park est particulièrement unique, car il est reconnu comme le seul précédent district autonome en Amérique du Nord qui est non seulement défini par son patrimoine bâti, mais aussi par le caractère unificateur de son paysage pittoresque unique, ce qui crée un sentiment particulier d'appartenance au lieu. La protection de ces deux secteurs historiques est sacro-sainte, car si le patrimoine bâti de ces secteurs est perdu, il ne pourra jamais être récupéré. Le patrimoine bâti comprend des bâtiments individuels comme des maisons ou des écoles, ainsi que des parcs, des secteurs historiques et des paysages culturels.

À mon avis, dans les zones immédiatement adjacentes aux districts patrimoniaux, il faut prendre dûment en considération le paysage de rue, rue par rue. De la même manière que le fait de placer un grand bâtiment sans stationnement sur une rue sans trottoir est inapproprié, placer un immense bâtiment à côté d'une petite maison historique n'est pas plus approprié. La protection des districts de conservation du patrimoine de notre ville en veillant à ce que le zonage rende la « forme bâtie proposée » appropriée pour la rue est l'une des façons de densifier tout en protégeant le patrimoine. Par exemple, on pourrait mandater, par le biais du zonage, une légère élévation de la hauteur des bâtiments loin des districts de conservation du patrimoine le long des rues menant aux secteurs historiques.

⁶ Rosaline J. Hill Architect Inc., Février 2020. *“A Study of Neighbourhood Development Patterns in Rideau-Rockcliffe, Ottawa and the potential impact of the New Official Plan and R4 Zoning.”*

Abordabilité

Il n'y a pas de définition de l'abordabilité dans le rapport du personnel, malgré des références au concept. Le deuxième jour des discussions du comité conjoint, l'abordabilité a été mentionnée plus souvent que tout autre concept. Les promoteurs ont soutenu qu'étant donné que les prix des terrains ont triplé, la seule façon de construire des maisons abordables à l'achat était d'élargir la limite du secteur afin d'augmenter l'offre et de réduire le coût des terrains.

Bien que le prix d'une maison soit important, ce n'est pas le seul facteur de coût. L'abordabilité se définit de plusieurs façons. Le prix d'une maison (à acheter ou à louer) est la définition que la plupart des gens lui donnent. Mais juste dans ce domaine, il y a une différence entre ce qui est abordable pour les résidents du marché ouvert et ce qui doit être subventionné pour les ménages ayant des difficultés financières. Le coût du transport s'ajoute à cela, car il s'agit d'un coût fixe pour les budgets familiaux.

Des études antérieures ont reconnu que les prix constituaient la principale cause de l'étalement urbain, car ils ont une incidence considérable sur les décisions des entreprises et des particuliers, notamment les décisions sur les endroits où construire de nouveaux aménagements et établir des commerces et où acheter des maisons. Actuellement, les structures de prix encouragent l'étalement urbain tant que les prix poussent les nouveaux aménagements vers les limites de la ville. Les gens prennent des décisions fondées sur les coûts, et le prix des maisons est un facteur clé favorisant l'étalement urbain, et c'est compréhensible : les gens aiment ce qu'ils perçoivent comme un bas prix. Bien que certains prix encourageant l'étalement urbain soient déterminés par le marché, beaucoup d'autres sont le résultat direct de décisions gouvernementales antérieures sur la réglementation et les budgets.⁷

Les marchés existent dans le cadre de la politique gouvernementale et sont fortement influencés par elle. Mais les politiques gouvernementales peuvent fausser les marchés. Par exemple, les réseaux routiers publics gratuits ont permis d'aménager les zones vertes en banlieues et ont créé le marché actuel du logement suburbain. Ce marché est soutenu par des dépenses continues pour l'entretien des routes, les réparations, les remplacements, l'expansion, le défrichage, l'éclairage, les services de police, les services médicaux d'urgence et d'autres coûts.⁸

Mais l'incapacité persistante à internaliser les effets externes de l'utilisation de la route comme les maladies, les blessures et le changement climatique équivaut à accorder une subvention à l'utilisation de l'automobile qui rend possible l'étalement suburbain. Sans cette subvention, le prix des transports en provenance et à destination des banlieues serait beaucoup plus élevé, et le marché immobilier suburbain actuel n'existerait pas. La facturation insuffisante des promoteurs pour d'autres coûts municipaux reliés à leurs nouveaux projets d'aménagement de zones vertes fournit d'autres subventions qui faussent artificiellement le marché en faveur d'un aménagement tentaculaire. La tarification des

⁷ Sustainable Prosperity Institute, "Suburban Sprawl: Exposing Hidden Costs, Identifying Innovation Summary", October 2013, p. 2, https://institute.smartprosperity.ca/sites/default/files/publications/files/Summary%20for%20General%20Audiences_0.pdf (consulté le 21 mai 2020).

⁸ Sustainable Prosperity Institute, "Suburban Sprawl: Exposing Hidden Costs, Identifying Innovation Summary", October 2013, p. 3, https://institute.smartprosperity.ca/sites/default/files/publications/files/Summary%20for%20General%20Audiences_0.pdf (consulté le 21 mai 2020).

services publics qui ne reflète pas les coûts plus élevés reliés à l'entretien des secteurs tentaculaires constitue une autre subvention.⁹

De par sa conception, le « quartier où tout est à 15 minutes de marche » contribue davantage à l'abordabilité en améliorant les coûts de transport. Si la majorité des tâches peuvent être accomplies dans le quartier, cela dispense de se procurer une automobile, qui constitue habituellement la plus grande dépense pour la famille canadienne moyenne.¹⁰ Comme mentionné précédemment, le « quartier où tout est à 15 minutes de marche » n'est pas réalisable avec les nouvelles constructions, car il exige que les transports en commun, les services et les commerces soient tous prêts en même temps. Il est toutefois réalisable par le biais de la densification des aménagements intercalaires.

L'abordabilité est souvent considérée comme signifiant l'accès au logement social, mais elle signifie aussi le logement qui convient à différentes étapes de la vie, soit les étudiants, les nouveaux diplômés, les jeunes couples et familles, les familles nombreuses, les célibataires, les locataires, les aînés et les nouveaux immigrants. Les personnes qui seront poussées vers la périphérie de la ville en cas de crise d'abordabilité sont celles-là mêmes qui assurent le fonctionnement de notre ville. Une augmentation de l'aménagement suburbain ne fera qu'éroder la qualité de vie de ces gens qui devront passer plus de temps pour se rendre au travail et en revenir.

La discussion concernant l'expansion de la limite du secteur urbain a porté largement sur l'achat d'une maison, motivée en partie par la forte influence des promoteurs dans la conversation. De tout temps, le Canada a eu un taux de propriété très élevé par rapport à d'autres pays de l'OCDE.¹¹ Mais il y a des signes que la propriété immobilière est en déclin,¹² et, de plus en plus, on constate que l'abordabilité d'un logement ne peut pas être réglée par l'achat d'une propriété. De nombreux nouveaux Canadiens et jeunes gens sont locataires, et leur choix de lieu de vie est souvent fondé sur le prix, mais aussi sur la proximité du transport en commun afin de réduire d'autres coûts et leur temps de transport. Un rapport complet et impartial sur l'immobilier aurait dû accompagner le rapport du personnel afin de fournir aux conseillers une image plus claire de ce que seraient les exigences en matière de propriété et de location en 2046, en fonction des projections actuelles. On devrait également fournir aux conseillers des chiffres indépendants pour déterminer les répercussions du scénario « aucune expansion » sur les coûts du logement.

⁹ Sustainable Prosperity Institute, *“Suburban Sprawl: Exposing Hidden Costs, Identifying Innovation Summary”*, October 2013, p. 3, https://institute.smartprosperity.ca/sites/default/files/publications/files/Summary%20for%20General%20Audiences_0.pdf (consulté le 21 mai 2020).

¹⁰ Statistique Canada, « *Dépenses de consommation finale des ménages détaillées, Canada, trimestriel (x 1 000 000)* » Tableau 36-10-0124-01, https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=3610012401&request_locale=fr (consulté le 14 mai 2020)

¹¹ Andrews, Dan and Aida Caldera Sánchez (2011), *“The Evolution of Homeownership Rates in Selected OECD Countries: Demographic and Public Policy Influences”*, OECD Journal: Economic Studies, Vol. 2011/1. http://dx.doi.org/10.1787/eco_studies-2011-5kg0vswqpmg2 (consulté le 13 mai 2020)

¹² Statistique Canada, « *Le logement au Canada : faits saillants du Recensement de 2016* », le 25 octobre 2017 <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/171025/dq171025c-fra.htm?CMP=mstatcan>, (consulté le 14 mai 2020)

L'abordabilité peut également être mesurée en termes du coût du temps et des occasions perdus. Lorsque le TLR a été lancé et que les retards découlant des modifications des circuits d'autobus et des trajets plus longs ont entraîné des frustrations, les journaux locaux ont fait état de résidents choisissant délibérément d'utiliser leur véhicule afin d'avoir une meilleure chance d'être à la maison pour passer du temps avec leurs enfants ou de ne pas être en retard pour aller chercher leur enfant à la garderie. On ne peut pas blâmer les gens qui ne veulent pas rater la possibilité de passer du temps précieux avec leur famille.

La liste des personnes qui attendent un logement social à Ottawa augmente chaque année, et bien que ce rapport du personnel se concentre sur les logements privés, ceux qui recherchent un logement abordable dans notre ville sont tout aussi importants. J'étais fier d'appuyer la déclaration d'urgence en matière de logement plus tôt cette année et, dans cette optique, il est nécessaire que le Conseil municipal examine la façon dont nous logeons tous les résidents dans notre ville, et pas seulement ceux qui peuvent se permettre d'acheter ou de louer une maison. Les pratiques exemplaires en matière de logement social nous montrent aujourd'hui que la concentration à grande échelle de résidents à faible revenu génère plusieurs problèmes de sécurité publique et exige des investissements considérables dans ces quartiers aux besoins élevés.

Il faut prévoir des secteurs à zonage d'inclusion dans toute la ville, surtout dans l'aménagement axé sur le transport en commun, si l'on souhaite encourager des collectivités en santé. Pour ces raisons, j'ai hâte d'avoir les résultats de l'exercice de visualisation des terres entourant le stade de baseball d'Ottawa sur le chemin Coventry que j'ai demandé au personnel de la Ville. Un aménagement futur de haute densité à cet endroit, qui se trouve dans la limite du secteur urbain, serait approprié puisque le stade est la seule installation sportive de la ville située à côté d'une infrastructure de transport en commun, du train interurbain, d'un hôtel et du réseau cyclable à l'échelle de la ville, ayant également accès à des autoroutes et à des artères principales. Grâce à un accès facile à la station de TLR Tremblay par le biais d'une passerelle piétonne couverte, ce site de 19 hectares pourrait offrir une merveilleuse occasion d'aménager des logements abordables sur le site adjacent, ainsi que des utilisations polyvalentes, notamment des logements multifamiliaux grâce à un mélange de logements en location et de propriétés, de commerces de détail et d'autres commodités communautaires.

Équité et inclusion

La consultation pour le nouveau Plan officiel a été menée en grande partie par le biais de réunions après les heures d'ouverture dans des centres communautaires et, depuis l'avènement de la pandémie, par le biais de consultations en ligne. Les deux constituent des moyens très traditionnels de mener des consultations. Pour plusieurs raisons, ce genre de consultation exclut souvent les personnes à faible revenu, les femmes, les gens de couleur et d'autres groupes sous-représentés. Ce sont habituellement les mêmes groupes qui sont les plus touchés par les décisions concernant la planification et le zonage. La nécessité d'appliquer l'optique de genre et d'équité à la planification peut ne pas être immédiatement évidente pour tout le monde. Toutefois, considérons l'accès au transport en commun dans une optique d'équité. Les familles à faible revenu, moins susceptibles d'avoir accès au transport privé, peuvent compter davantage sur la proximité du transport en commun ou sur des options de transport actif sécuritaires, car cela peut être leur principal moyen pour accéder au lieu de travail, aux services de garde d'enfants, aux écoles, aux épiceries ou aux services de soins de santé. Les défenseurs de l'équité

soulignent également que les femmes sont plus susceptibles de faire plusieurs arrêts lors de leur trajet quotidien, ce qui leur permettrait de bénéficier davantage d'infrastructures de transport plus inclusives comme des trottoirs plus larges et des voies cyclables séparées.¹³

La crise de santé publique de la COVID-19 a également démontré que la sécurité alimentaire est le principal problème auquel ont été confrontés les groupes ayant des besoins élevés au cours des derniers mois. Le recours aux banques alimentaires dans le quartier 13, qui était déjà le plus élevé de la province¹⁴, a augmenté au cours des derniers mois de 30 à 50 pour cent, selon les estimations. La Coalition des centres de ressources et de santé d'Ottawa a exprimé des préoccupations au sujet de la sécurité alimentaire partout à Ottawa. La fourniture d'aliments en cas d'urgence n'est pas le seul aspect de la sécurité alimentaire. Rien n'est plus fondamental que ce que nous mangeons et pour l'appuyer, nous devons soutenir les agriculteurs. Pour cette raison, je suis favorable à la motion des conseillers Moffatt et El-Chantiry visant à interdire l'expansion de la limite du secteur urbain dans les terres agricoles, ce qui permettra de préserver les exploitations agricoles d'Ottawa et d'avoir une incidence positive sur la sécurité et la viabilité alimentaires locales.

L'autre question qui a été de plus en plus mise en évidence par la pandémie est de déterminer dans quelle mesure l'accès à des espaces verts, en particulier des espaces verts privés, est un privilège et l'importance d'y avoir accès pour la santé mentale et physique. C'est là une autre raison de préserver notre environnement et de densifier de manière réfléchie autour des installations de parc et de loisirs actuelles dans la limite du secteur urbain établie, tout en accordant une attention particulière à l'aménagement paysager et à l'utilisation de l'espace lorsqu'on envisage un aménagement.

Conséquences fiscales de l'expansion

Le rapport du personnel ne comporte pas de comparaison des coûts entre les scénarios proposés, d'analyse coût-avantage exhaustive ou d'analyse des répercussions sur le plan financier à long terme de la Ville. Cela pose problème, car le Conseil ne peut prendre une décision éclairée sans comprendre les implications fiscales de chaque scénario.

Alors que j'appuie l'investissement massif dans l'infrastructure pour appuyer la densification urbaine, il faut noter que l'étalement urbain a toujours été plus coûteux et entraîne l'entretien continu de l'infrastructure, nouvelle ou élargie, des routes, de l'eau et des égouts.

¹³Initiative : une ville pour toutes les femmes, "Growth Management Strategy: Intersectional Equity and Inclusion Analysis", May 2020, p. 4, <https://www.cawi-ivtf.org/sites/default/files/news/growth-management-strategy-intersectional-analysis.pdf> (consulté le 6 mai 2020).

¹⁴ Feed Ontario, "Food Bank Use by Provincial Electoral Riding 2018", <https://feedontario.ca/report-hunger-map/>, (consulté le 7 mai 2020).

Des études antérieures ont démontré que les municipalités canadiennes peuvent réaliser d'énormes économies fiscales en augmentant le nombre de nouveaux logements situés dans le noyau urbain, et en réduisant les coûts d'immobilisations grâce à l'adoption d'un modèle de croissance plus dense à l'intérieur des limites existantes du secteur urbain.¹⁵

L'étalement suburbain a un prix pour les gens qui vivent en banlieue; il entraîne des coûts de transport élevés, de longs trajets quotidiens et une pollution de l'air accrue. Certains de ces coûts entraînent une augmentation des impôts fonciers, de l'impôt sur le revenu et des passifs gouvernementaux à long terme, que les citoyens paient tôt au tard. Le changement climatique et la perte d'habitat ayant des répercussions négatives sur la santé publique et la qualité de vie sont d'autres coûts cachés.¹⁶

En bref, sans des données complètes sur les coûts de construction et d'entretien des nouvelles infrastructures dans les zones vertes proposées par rapport à la mise à niveau et au remplacement de ce que nous avons déjà (croissance par rapport à réfection), je ne peux pas appuyer le « scénario du juste milieu ». Je ne pense pas qu'il soit déraisonnable de s'attendre à ce que des données de qualité soient fournies afin d'aider et d'appuyer le processus décisionnel du Conseil.

Remise en question des hypothèses

Bien que je ne conteste pas les projections de croissance faites par le personnel, étant donné qu'elles ont finalement été approuvées par le Conseil, je remets cependant en question certaines des hypothèses formulées tout au long du rapport. Par exemple, la Stratégie de gestion de la croissance résidentielle stipule : « *Ce scénario [aucune expansion] comporte également un risque inhérent : l'offre de logements ne sera pas adéquate si on n'arrive pas à densifier le territoire en créant tous les types d'habitations nécessaires.* » L'estimation du risque est fondée sur le calcul des logements nécessaires et, ce qui est crucial, une gamme de logements qui suppose que 34 pour cent (ou 66 100) des nouveaux logements doivent être des maisons unifamiliales. Si nous rééquilibrions le calcul pour supposer un niveau plus élevé de maisons jumelées (de trois pour cent à un modeste 10 pour cent), cela permettrait d'utiliser moins de terrains, et donc produirait un type de calcul différent pour obtenir les terres nécessaires pour atteindre la gamme de logements.

Le deuxième jour, il y a eu beaucoup de discussions au sujet des données immobilières et de l'assertion avancée par beaucoup d'intervenants de l'industrie de l'aménagement selon laquelle nous devons construire des maisons unifamiliales en raison de la demande du marché. Nous pouvons tous comprendre le désir d'avoir un espace vert, mais l'espace vert n'est pas nécessairement synonyme de maison unifamiliale. J'aime bien les concepts que le personnel a fournis dans le rapport sur les « appartements de type 6-1-3 » et j'espère que nous pourrions encourager la construction de ce type

¹⁵ Sustainable Prosperity Institute, "Suburban Sprawl: Exposing Hidden Costs, Identifying Innovation Summary", October 2013, p. 2, https://institute.smartprosperity.ca/sites/default/files/publications/files/Summary%20for%20General%20Audiences_0.pdf (consulté le 21 mai 2020).

¹⁶ Sustainable Prosperity Institute, "Suburban Sprawl: Exposing Hidden Costs, Identifying Innovation Summary", October 2013, p. 2, https://institute.smartprosperity.ca/sites/default/files/publications/files/Summary%20for%20General%20Audiences_0.pdf (consulté le 21 mai 2020).

d'aménagement intercalaire à l'intérieur de la limite du secteur urbain, surtout lorsqu'on établira le plan directeur pour les nouveaux projets de renouvellement des logements sociaux dans le quartier 13 afin d'utiliser les terrains existants de façon plus efficace, tout en fournissant de nouvelles options pour le logement abordable pour régler des logements intermédiaires manquants. Construire des logements de type « intermédiaires manquants », qui comprennent des maisons en rangée ou des appartements de hauteur moyenne, contribuera à augmenter l'abordabilité en offrant de nouvelles occasions de propriété et de location. Et une construction plus dense, en particulier dans les quartiers établis, contribuera également à la durabilité des villes, en positionnant les gens à distance de marche et de vélo des lieux de travail, des écoles et d'autres endroits répondant à leurs besoins quotidiens.¹⁷

Conclusion

Je crois qu'Ottawa est une ville merveilleuse qui ne peut être améliorée que si mes collègues et moi sommes assez courageux pour prendre des décisions difficiles. Beaucoup de résidents m'ont écrit pour me demander de me positionner contre l'expansion, et cela ne constitue pas le choix facile. Mais je crois fermement que pour la viabilité et l'avenir de notre ville, nous ne pouvons pas lui permettre de s'étendre physiquement au-delà de ses limites actuelles.

En conclusion, je n'appuierai pas l'expansion de la limite du secteur urbain parce que le rapport ne traite pas de l'abordabilité, ne fournit aucune analyse sur la planification financière à long terme de la Ville et ne précise pas à quoi ressemblera la densification en ce qui a trait à l'identification des parcelles de terre propices à l'expansion. Si l'on se fie à l'histoire, l'expansion urbaine conduira à une hausse des impôts, une augmentation du nombre de maisons unifamiliales dans des zones vastes, ce qui augmentera l'incidence environnementale des transports dépendants de l'automobile et augmentera les risques environnementaux, notamment la pollution et les inondations récurrentes.

Rawlson King

Conseiller municipal, Rideau-Rockcliffe (quartier 13)

Le 21 mai 2020

¹⁷ Lam, Elsa. "Finding the Missing Middle", Canadian Architect, le 5 septembre 2019, <https://www.canadianarchitect.com/editorial-finding-the-missing-middle/> (consulté le 21 mai 2020).

Références

Andrews, Dan and Aida Caldera Sánchez (2011), *“The Evolution of Homeownership Rates in Selected OECD Countries: Demographic and Public Policy Influences”*, OECD Journal: Economic Studies, Vol. 2011/1. http://dx.doi.org/10.1787/eco_studies-2011-5kg0vswqpmg2 (consulté le 13 mai 2020)

Duranton, Gilles, & Turner, Matthew A. 2011. *“The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities.”* American Economic Review, 101 (6): 2616-52.

Feed Ontario, *“Food Bank Use by Provincial Electoral Riding 2018”*, <https://feedontario.ca/report-hunger-map/>, (consulté le 7 mai 2020).

Initiative : une ville pour toutes les femmes, *“Growth Management Strategy: Intersectional Equity and Inclusion Analysis”*, May 2020, <https://www.cawi-ivtf.org/sites/default/files/news/growth-management-strategy-intersectional-analysis.pdf> (consulté le 6 mai 2020).

King, Rawlson, 2020, *Réflexions sur l'aménagement proposé aux 261 et 265, avenue Columbus*, https://fr.rideau-rockcliffe.ca/mes_r_flexions_sur_l_am_nagement_propos_aux_261_et_265_avenue_columbus (consulté le 21 mai 2020)

Lam, Elsa. *“Finding the Missing Middle”*, Canadian Architect, le 5 septembre 2019, <https://www.canadianarchitect.com/editorial-finding-the-missing-middle/> (consulté le 21 mai 2020).

Rosaline J. Hill Architect Inc., Février 2020. *“A Study of Neighbourhood Development Patterns in Rideau-Rockcliffe, Ottawa and the potential impact of the New Official Plan and R4 Zoning.”*

Steuteville, Robert, 2018, *“How sprawl makes walkable places less affordable”*, Public Square, <https://www.cnu.org/publicsquare/2018/06/20/how-sprawl-makes-walkable-places-less-affordable> (consulté le 21 mai 2020)

Statistique Canada, *« Dépenses de consommation finale des ménages détaillées, Canada, trimestriel (x 1 000 000) »* Tableau 36-10-0124-01, https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=3610012401&request_locale=fr (consulté le 14 mai 2020)

Statistique Canada, *« Le logement au Canada : faits saillants du Recensement de 2016 »*, le 25 octobre 2017 <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/171025/dq171025c-fra.htm?CMP=mstatcan>, (consulté le 14 mai 2020)

Sustainable Prosperity Institute, *“Suburban Sprawl: Exposing Hidden Costs, Identifying Innovation Summary”*, October 2013, https://institute.smartprosperity.ca/sites/default/files/publications/files/Summary%20for%20General%20Audiences_0.pdf (consulté le 21 mai 2020).

Ville d'Ottawa, *« Plan officiel - 5 grands changements »*, 2019, <https://participons.ottawa.ca/9247/documents/18760> (consulté le 7 mai 2020)

Wilson, B & Chakraborty, A., 5 août 2013, *“The Environmental Impacts of Sprawl: Emergent Themes from the Past Decade of Planning Research”*, Sustainability, <https://www.mdpi.com/2071-1050/5/8/3302/pdf> (consulté le 7 mai 2020)