



Stratégie résidentielle d'Ottawa 2006-2031



Février 2009
Publication n°. 9-23

2008081067.indd

Stratégie résidentielle d'Ottawa

2006-2031



Ville d'Ottawa
Services d'infrastructure et Viabilité des collectivités
Direction de l'urbanisme
Section de la recherche et des prévisions
Février 2009
Publication n° 9-23

Stratégie résidentielle d'Ottawa 2006-2031

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	iii
AVANT-PROPOS	1
1. Cadre législatif	3
1.1 Résumé	3
1.2 Politique provinciale	4
1.3 Directives du Conseil municipal d'Ottawa	7
2. Besoins en matière de logement	12
2.1 Sommaire des projections	12
2.2 Méthodologie et scénarios	12
2.3 Scénario privilégié	15
2.4 Répartition entre les secteurs urbain et rural	17
2.5 La zone de marché régionale	19
3. Densification et cibles de densité	25
3.1 Contexte	25
3.1.1 Pourquoi fixer un objectif de densification	25
3.1.2 Exigences législatives et surveillance ..	25
3.1.3 Tendances de densification récentes ..	26
3.2 Objectif de densification pour l'ensemble de la ville	27
3.2.1 Analyse	27
3.2.2 Réalisation progressive de l'objectif ..	29
3.2.3 Potentiel de densification	30
3.2.4 Secteurs ciblés pour densification	32
3.3 Le réseau de transport en commun rapide ...	33
3.3.1 Description des secteurs ciblés	33
3.3.2 Densités minimales pour le transport en commun	38
3.3.3 Objectifs en matière de densification ..	42
3.4 Les rues principales	44
3.4.1 Description des rues principales traditionnelles	44
3.4.2 Objectifs de densification pour les rues principales traditionnelles	46
3.4.3 Description des artères principales	47
3.4.4 Objectifs de densification pour les artères principales	48
3.4.5 Cibles de densité pour les Artères principales	50

3.5	Centres-villes de banlieue	52
3.5.1	Densités actuelles.....	52
3.5.2	Densification et objectifs en matière de densité pour les centres-villes de banlieue	52
3.6	Densification à l'extérieur des secteurs ciblés	54
3.6.1	Aménagement intercalaire	56
3.6.2	Logements secondaires.....	56
3.6.3	Densification prévue en dehors des secteurs ciblés.....	57
3.6.4	Densification imprévue.....	57
3.7	Densification et logements abordables	58
3.8	Stratégies favorisant la densification	58
3.9	Densification et objectifs en matière de densité - Sommaire	62
4.	Stratégies pour la banlieue et les terrains vierges	63
4.1	Besoins en matière de logement.....	63
4.2	Description des densités en banlieue	64
4.3	Densités minimales des terrains vierges.....	65
4.4	Autres facteurs contribuant à la densité de la banlieue.....	67
4.4.1	Terrains d'écoles.....	67
4.4.2	Parcs et espaces libres	68
4.5	Terrains vierges à aménager	69
4.5	Stratégies favorisant une plus forte densité en banlieue	72
5.	Résumé	74

ANNEXES

1.	Population vivant en établissement	A1-1
2.	Projection des propensions à l'habitation	A2-1
3.	Projections annuelles du nombre de logements par type et par secteur	A3-1
4.	Réseau de transport en commun rapide en 2031	A4-1
5.	Conversion des fourchettes de densité pour planifier le transport en commun	A5-1
6.	Pratiques exemplaires en matière d'aménagement suburbain	A6-1
7.	Résumé de la Stratégie résidentielle	A7-1
8.	Calcul des densités projetées pour le Centre-ville, les Centres polyvalents, les Centres-villes de banlieue et les artères principales	A8-1
9.	Bibliographie	A9-1

SOMMAIRE

Fixer le périmètre d'urbanisation d'Ottawa jusqu'en 2031 est une tâche complexe qui requiert un équilibre entre les orientations stratégiques, d'une part, et les forces du marché, d'autre part. Les premières obéissent à des considérations variées : politiques provinciales, coût de la mise sur pied et du maintien d'infrastructures et de services communautaires, et type d'aménagement urbain souhaité. Les secondes découlent de pratiques bien établies de l'industrie, de plans d'affaires et de tendances variables dans la demande des consommateurs. Les forces du marché évoluent, certes, mais lentement, à moins que des bouleversements inattendus ne fassent changer soudainement les préférences de la population.

Les principaux objectifs de la stratégie concernant les terrains résidentiels sont conformes à la *Déclaration de principes provinciale* et aux orientations données par le Conseil municipal. La stratégie repose sur les principes clés suivants :

- densifier plutôt qu'étaler;
- fixer des objectifs de densification qui orienteront la construction résidentielle vers un aménagement plus urbain, tout en tenant compte des réalités du marché;
- fixer des cibles de densité et de densification pour les environs des stations et les endroits clés le long du réseau de transport en commun rapide afin d'appuyer l'investissement de la Ville dans ce réseau et les objectifs d'accroissement de la part modale de celui-ci;
- fixer des objectifs de densification pour les rues principales traditionnelles et les artères principales, afin de soutenir les rues principales en santé et insuffler de la vie dans les rues émergentes dans les secteurs établis de la ville;
- fixer des cibles de densité pour les terrains vierges et prévoir des mécanismes de soutien qui inciteront le secteur du logement à choisir des aménagements axés sur les piétons et propices au transport en commun plutôt que les modèles reposant sur l'utilisation de la voiture qui ont été privilégiés au cours des 60 dernières années;
- fixer des cibles de densité et de densification pour les centres-villes de banlieue afin de permettre le passage

éventuel du transport rapide par autobus (TRA) au Train léger (TL);

- si l'expansion urbaine s'avère tout de même nécessaire, la maintenir à un minimum.

La présente stratégie résidentielle comporte les éléments et les propositions suivants :

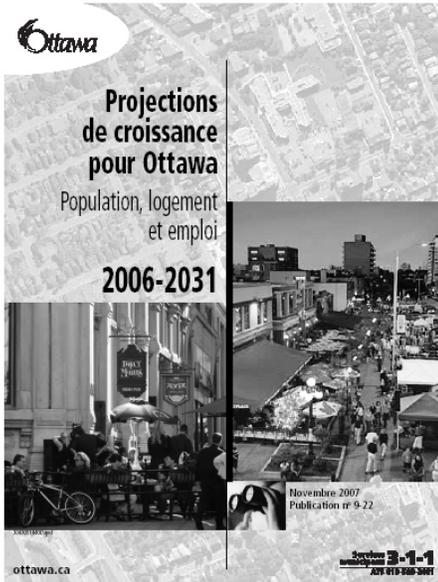
- Prévoir 144 351 nouvelles habitations en tout pour la Ville d'Ottawa entre 2006 et 2031
- Prévoir que les nouveaux logements construits d'ici 2031 se répartiront ainsi : 40 % de maisons unifamiliales, 5 % de maisons jumelées, 27 % de maisons en rangée et 28 % d'appartements
- Prévoir que 91 % des nouvelles habitations (131 357) seront construites en milieu urbain, et 9 % (12 994), en milieu rural
- Prévoir un parc immobilier résidentiel rural ainsi composé : 94 % de maisons unifamiliales, 1 % de maisons jumelées, 4 % de maisons en rangée et 1 % d'appartements
- Prévoir que les nouveaux logements construits en milieu urbain se répartiront ainsi: 35 % de maisons unifamiliales, 5 % de maisons jumelées, 29 % de maisons en rangée et 31 % d'appartements
- Fixer pour l'ensemble de la ville un objectif de densification résidentielle urbaine minimal de 40 % d'ici 2031, pour un total de 52 544 nouvelles unités d'habitation
- Prévoir la réalisation graduelle de l'objectif de densification :
 - . 2006-2011 : 36 %
 - . 2012-2021 : 40 %
 - . 2022-2031 : 44 %
- Désigner les secteurs suivants comme cibles de densification :
 - . Secteur central
 - . Centres polyvalents importants
 - . Centres polyvalents aux stations de correspondance
 - . Centres polyvalents émergents
 - . Rues principales traditionnelles

- . Artères principales
 - . Centres-villes de banlieue
- Fixer des objectifs de densification minimaux pour les secteurs ciblés, objectifs qui ne figureront pas au Plan officiel mais qui feront partie des plans de conception communautaire, des règlements de zonage et de la planification de l'infrastructure
 - Fixer les cibles de densité suivantes, exprimés en habitants et emplois par hectare brut :
 - . secteur central 500
 - . centres polyvalents importants 250
 - . artères principales-cible 200, 120
 - . centres polyvalents aux stations de correspondance 200
 - . centres polyvalents émergents..... 120
 - . centres-villes de banlieue 120
 - . centre de la collectivité de Riverside-Sud 80
 - Faire en sorte que tous les plans de conception communautaire et les modifications qui y seront apportées, de même que les changements de zonage qui en découleront, visent au moins les objectifs de densification minimaux fixés dans le présent document pour les rues principales traditionnelles et les artères principales, les centres polyvalents et les centres-villes de banlieue
 - Permettre la construction de tours dans les secteur central, les centres polyvalents et les centres-villes de banlieue
 - Reconnaître le potentiel de densification à l'extérieur des secteurs ciblés et l'exploiter dans la mesure où la conception urbaine et la hauteur des bâtiments respecteront le caractère des quartiers et où les secteurs ciblés demeureront au cœur des activités de densification et de croissance dans la zone bâtie à l'intérieur de la Ceinture Verte
 - Fixer pour les terrains vierges à l'extérieur de la Ceinture Verte une densité nette minimale de 26 unités d'habitation par hectare pour les habitations unifamiliales nouvelles et une densité résidentielle minimale nette de 32 habitations par hectare pour l'ensemble des logements
 - Créer un Groupe de mise en oeuvre de la densification dirigé par le Service de l'urbanisme, qui sera chargé de

coordonner tous les services de la Ville ainsi que leurs pratiques, de même que les règlements municipaux et les services administratifs afin de favoriser la densification et l'aménagement compact et à usages mixtes. Ce groupe devra aussi mener des pourparlers avec toutes les parties intéressées, internes et externes (conseils scolaires et sociétés de services publics) afin de résoudre les questions d'ordre technique, réglementaire et conceptuel de façon conforme à cette Stratégie résidentielle.

Stratégie résidentielle d'Ottawa 2006-2031

AVANT-PROPOS



Fixer le périmètre d'urbanisation d'Ottawa jusqu'en 2031 est une tâche complexe qui nécessite le maintien d'un équilibre entre les orientations stratégiques, d'une part, et les forces du marché, d'autre part. Les premières obéissent à des considérations variées : politiques provinciales, coût de la mise sur pied et du maintien d'infrastructures et de services communautaires, et type d'aménagement urbain envisagé. Les secondes découlent de pratiques bien établies de l'industrie, de plans d'activités et de tendances variables dans la demande des biens de consommation. Les forces du marché évoluent, certes, mais lentement, à moins que des bouleversements inattendus ne fassent changer soudainement les préférences de la population.

Le présent rapport est le fruit d'une analyse technique approfondie et de consultations exhaustives menées auprès d'intervenants du secteur de l'habitation et d'associations communautaires d'Ottawa. Il se fonde sur le travail du document intitulé *Projections de croissance pour Ottawa, 2006-2031 : population, logement et emploi* (novembre 2007) et tient compte des consultations qui ont découlé des livres blancs (hiver 2007-2008) ainsi que du Forum sur la densification de mai 2008. Des pourparlers mensuels ont eu lieu mensuellement depuis janvier 2007 entre les urbanistes municipaux et des représentants du secteur de l'habitation au sujet de divers aspects techniques.

Le rapport se divise en cinq sections. La première traite d'exigences législatives et d'orientation générale, et de l'application de la *Déclaration de principes provinciale* (DPP) aux prévisions en matière de logement pour Ottawa. Elle établit également un lien entre, d'une part, les projets du Conseil municipal tels qu'ils sont formulés dans le Plan officiel de 2003, particulièrement en ce qui concerne la gestion de la croissance, et d'autre part, les prévisions démographiques et immobilières ainsi que les exigences de la DPP.

La deuxième section traite des besoins en matière de logement et présente des prévisions selon le type d'habitation. Elle repose sur les consultations menées auprès de représentants du secteur de l'habitation et sur l'analyse détaillée de statistiques et de tendances du milieu

de la construction. De l'avis des urbanistes municipaux, la prévision adoptée par ce rapport est la plus raisonnable et plausible d'un point de vue méthodologique ainsi que des besoins immobiliers à Ottawa, à partir des données existantes et des orientations stratégiques actuelles.

La troisième section porte sur les objectifs de densification, une nouvelle rubrique du Plan officiel. La façon dont les objectifs ont été calculés et sont appliqués aux prévisions y est aussi abordée. Cette section porte aussi sur les secteurs ciblés pour la densification, les densités minimales requises pour soutenir le transport en commun, la densification à l'extérieur des secteurs-cible, et de stratégies de mise en œuvre de la densification.

La quatrième section a pour objet le développement suburbain de terrains vierges. Il y est question de densités résidentielles et d'aménagement de lotissements, ainsi que du rapport entre les utilisations résidentielles et l'ensemble du territoire suburbain. Elle propose aussi une série de stratégies pour densifier le développement suburbain.

La section cinq propose les recommandations de cette stratégie résidentielle.

1. Cadre législatif

1.1 Résumé

Selon le cadre législatif en vigueur, les besoins en matière d'aménagement du territoire urbain d'Ottawa doivent être examinés en fonction des paramètres suivants :

- Dans son calcul du nombre total de logements, la Ville doit tenir compte des quartiers établis et de leur potentiel de réaménagement. [*Déclaration de principes provinciale (DPP), politique 1.1.2*]
- La Ville doit fixer des objectifs de densification minimaux et prévoir un mécanisme de surveillance qui permette de vérifier que les objectifs sont atteints avant ou pendant l'aménagement de terrains vierges à l'intérieur des limites du secteur urbain. [DPP, politiques 1.1.3.5 et 1.1.3.6]
- La Ville doit formuler des objectifs de densification : de façon globale pour l'ensemble de la ville dans le Plan officiel, et de façon spécifique pour le secteur central, les rues principales, les centres polyvalents et les centres-villes de banlieue, objectifs distincts qui ne figureront pas dans le Plan officiel. [Plan officiel et propositions préliminaires pour la révision du Plan officiel, reçues par le Comité de l'urbanisme et de l'environnement le 22 avril 2008]
- La Ville doit adopter des normes d'aménagement et des cibles de densité pour favoriser une forme urbaine compacte le long des couloirs du transport en commun et sur les terrains vierges [DPP, politiques 1.1.3.4, 1.1.3.7 et 1.2.2 d); directive du Conseil municipal du 28 mai 2008]
- Les objectifs de densification doivent être atteints avant que la limite du secteur urbain puisse être repoussée. [DPP, politiques 1.1.3.9 et 1.2.2 c)]
- La Ville doit prévoir un éventail de types d'habitations et de densités pour répondre aux besoins projetés pour l'ensemble de la zone de marché régionale. [DPP, politique 1.4.3; *Stratégie du logement de la Ville 2007-2012*]

En se penchant sur sa croissance résidentielle future, la Ville doit d'abord viser un objectif de densification, puis fixer pour les terrains vierges des cibles de densité qui soient supérieures aux densités suburbaines observées par le passé. Par la suite, si les besoins prévus en matière de logement dépassent toujours la quantité de terrains désignés en milieu urbain, la Ville pourra alors agrandir son périmètre d'urbanisation.

1.2 Politique provinciale

La *Déclaration de principes provinciale* de 2005 (DPP) renferme sous la rubrique « Gestion et orientation de l'utilisation du sol en vue d'assurer des formes efficaces d'aménagement et d'utilisation du sol » des politiques visant à orienter les municipalités dans leur gestion de la croissance urbaine. Des extraits en sont reproduits ci-dessous :

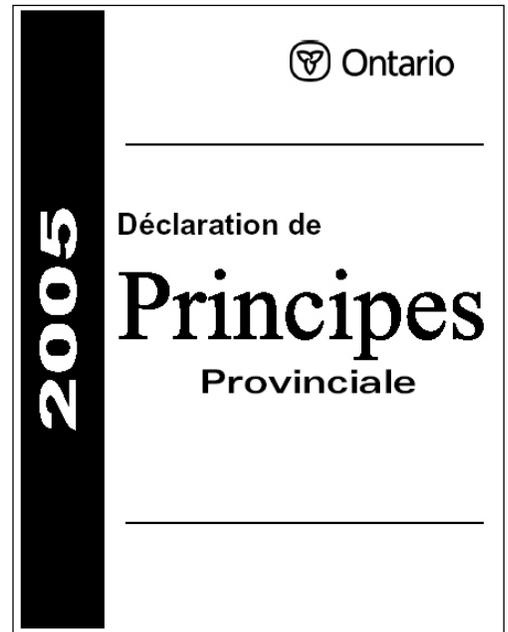
1.1.2 Une quantité suffisante de terres est offerte grâce à la densification et au réaménagement et, si cela est nécessaire, à des zones de croissance désignées, afin de permettre un éventail et une diversité appropriés de possibilités d'emploi, de logements et d'autres utilisations du sol pouvant répondre à la croissance prévue pour une période allant jusqu'à 20 ans.

[...]

1.1.3.3 Les offices d'aménagement relèvent et encouragent les possibilités de densification et de réaménagement là où cela est possible en tenant compte des parcs d'immeubles et zones bâties existants, y compris les friches contaminées, et de la disponibilité d'infrastructures et d'installations de services publics appropriées, déjà en place ou planifiées, nécessaires pour répondre aux besoins prévus.

1.1.3.4 Il faut favoriser des normes d'aménagement appropriées facilitant la densification, le réaménagement et l'aménagement compact, tout en maintenant des niveaux appropriés de santé et de sécurité publiques.

1.1.3.5 Les offices d'aménagement fixent et mettent en œuvre des objectifs minimaux concernant la



densification et le réaménagement dans les zones bâties.

- 1.1.3.6 Les offices d'aménagement établissent et mettent en œuvre des politiques de mise en place progressive afin que les objectifs fixés pour la densification et le réaménagement soient atteints avant, ou en même temps que, les nouveaux aménagements dans les zones de croissance désignées.
- 1.1.3.7 Les nouveaux aménagements dans les zones de croissance désignées doivent avoir lieu dans les secteurs adjacents à la zone bâtie existante, être compacts et offrir une diversité d'utilisations et de densités qui permettent une utilisation efficace des terres, de l'infrastructure et des installations de services publics.
- 1.1.3.8 Les offices d'aménagement établissent et mettent en œuvre des politiques de mise en place progressive afin d'assurer la progression ordonnée de l'aménagement dans les zones de croissance désignées et la fourniture en temps opportun de l'infrastructure et des installations de services publics nécessaires pour répondre aux besoins actuels et prévus.
- 1.1.3.9 L'office d'aménagement peut définir une zone de peuplement ou permettre l'expansion des limites d'une zone de peuplement seulement à la suite d'un examen complet et seulement lorsque l'on a montré que :
 - a) la densification, le réaménagement et les zones de croissance désignées n'offrent pas de possibilités de croissance suffisantes pour répondre aux besoins prévus sur l'horizon de planification visé;
 - b) l'infrastructure et les installations de services publics existantes ou prévues se prêtent à l'aménagement à long terme et protègent la santé et la sécurité publiques;
 - c) dans les zones agricoles à fort rendement :
 - 1. les terres ne comprennent pas de zones de cultures spéciales;
 - 2. il n'y a pas d'autre solution raisonnable qui éviterait les zones agricoles à fort rendement;

3. il n'y a pas d'autre solution raisonnable qui pourrait faire appel aux terres agricoles de moindre priorité dans les zones agricoles à fort rendement;
- d) les répercussions de la création ou de l'expansion de zones de peuplement sur les exploitations agricoles qui sont adjacentes aux zones de peuplement ou qui sont à proximité de celles-ci sont atténuées dans la mesure du possible.

1.2.2 Lorsque l'aménagement est effectué par une municipalité de palier supérieur, celle-ci en consultation avec les municipalités de palier inférieur doit :

[...]

- c) déterminer les objectifs de densification et de réaménagement dans une partie ou l'ensemble des municipalités de palier inférieur, y compris les objectifs minimaux qui doivent être atteints avant que la modification des limites des zones de peuplement soit permise conformément à la politique 1.1.3.9;
- d) là où existent ou doivent être aménagés des couloirs de transport en commun, déterminer les objectifs de densité pour les zones qui sont adjacentes à ces couloirs ou situées à proximité, notamment les objectifs minimaux à atteindre avant que l'expansion des limites des zones de peuplement soit permise conformément à la politique 1.1.3.9.

1.2.3 Lorsqu'il n'y a pas de municipalité de palier supérieur, les offices d'aménagement font en sorte que la politique 1.2.2 soit suivie dans le cadre du processus d'aménagement et coordonnent les questions avec les offices d'aménagement adjacents.

[...]

1.4.3 Les offices d'aménagement fournissent un éventail de types de logement et de densités afin de répondre aux besoins des résidents actuels et futurs de la zone de marché régionale en utilisant les moyens suivants :

- a. établir et mettre en œuvre des objectifs minimaux pour la fourniture de logements abordables aux ménages à revenu faible et modéré;
- b. permettre et faciliter :
 - 1. toutes les formes de logement nécessaires pour répondre aux besoins sur le plan social et en matière de santé et de bien-être, y compris aux besoins particuliers, des résidents actuels et futurs;
 - 2. toutes les formes de densification résidentielle et de réaménagement en conformité avec la politique 1.1.3.3;
- c. orienter l'aménagement de nouveaux logements vers les endroits où des niveaux appropriés d'infrastructure et d'installations de services publics sont ou seront disponibles pour répondre aux besoins actuels et futurs;
- d. encourager pour les nouveaux logements des densités qui utilisent efficacement les terres, les ressources, l'infrastructure et les installations de services publics, et qui appuient l'utilisation de modes de transport différents et du transport en commun dans les zones où ils sont offerts ou doivent être implantés;
- e. établir des normes d'aménagement pour la densification résidentielle, le réaménagement et les nouveaux aménagements résidentiels qui permettent de réduire au minimum le coût du logement et de faciliter l'aménagement compact, tout en maintenant des niveaux appropriés de santé et de sécurité publiques.

1.3 Directives du Conseil municipal d'Ottawa

Plan officiel (PO)

Le Plan officiel (PO) renferme des orientations stratégiques qui s'appliquent à la direction que pourrait prendre la croissance à Ottawa. Ces orientations demeureront en vigueur au long du processus d'examen du PO qui a cours actuellement.

La section 2 (Orientations stratégiques) présente le modèle de croissance de la Ville :

- La Ville gèrera l'aménagement en veillant à ce qu'il se fasse à l'intérieur du secteur urbain où des services existent déjà ou peuvent être assurés efficacement.
- Dans le secteur urbain, la croissance se fera aux endroits où l'aménagement compact avec utilisations multiples est possible et qui sont desservis par des installations de qualité pour le transport en commun, la marche et le cyclisme.
- Le centre-ville d'Ottawa offrira une combinaison dynamique d'activités économiques et culturelles, dans un cadre mettant en valeur les qualités particulières à la ville et à la capitale nationale.
- Un système de transport encouragera les habitants à utiliser les services de transport en commun, à marcher et à utiliser leur bicyclette.
- Des installations de traitement des eaux et des eaux usées seront fournies d'une façon qui renforce le respect de l'engagement de créer une ville compacte et des collectivités saines et sûres.



La sous-section 2.2 (Gestion de la croissance) indique ce qui suit : « À peu près 90 % de la croissance de la population, des emplois et des logements se fera dans les secteurs désignés dans le périmètre d'urbanisation » (ou zones de peuplement aux termes de la DPP). « Le secteur urbain désigne le secteur qui comporte déjà des services ou pourrait comporter des services comme d'importantes routes, des canalisations d'égouts, des services d'adduction d'eau et des services de transport en commun. »

La sous-section 2.2.3 (Gestion de la croissance dans le secteur urbain) indique que « Dans le secteur urbain désigné, la croissance sera axée dans les endroits offrant un potentiel élevé d'aménagement, en particulier ceux désignés comme suit : secteur central, centre polyvalent, secteur d'emploi, secteur d'entreprises, collectivité en développement et rue principale. » (Dans ce contexte, la croissance vise tant les logements que les emplois.) On y lit aussi qu'« Il existe des possibilités d'intensification dans les secteurs urbains généraux, et on y encourage un aménagement intercalaire. Celui-ci se fera à une échelle nettement plus restreinte que dans les autres secteurs désignés ci-dessus. »

Les zones visées par la densification comprennent donc les suivantes : secteur central, rues principales, centres polyvalents et centres-villes de banlieue. La même sous-section renferme des politiques sur d'autres endroits où la densification est favorisée :

- terrains situés dans un rayon de 600 m de stations actuelles ou prévues du réseau de transport rapide qui ont un potentiel d'aménagement en tant que centres compacts polyvalents accueillants pour les piétons;
- terrains qui ne peuvent plus servir aux fins auxquelles ils étaient destinés, comme des secteurs industriels vétustes, des carrières épuisées ou des couloirs de transport abandonnés [...];
- terrains dont l'utilisation actuelle est maintenue, mais où des utilisations résidentielles peuvent être ajoutées de façon complémentaire, comme c'est le cas aux sites de centres commerciaux sous-développés;
- terrains utilisés actuellement ou par le passé comme terrains de stationnement ou importantes aires d'entreposage;
- terrains où, d'après les dossiers, il y a de la contamination du fait de leur utilisation commerciale ou industrielle antérieure, mais qui peuvent être utilisés à des fins résidentielles s'ils sont assainis.

Les cadres stratégiques de la DPP et du PO prévoient une nouvelle façon d'établir les besoins en terrains résidentiels. En réalité, ces « besoins » perdent un peu de leur exactitude dans le nouveau système, étant donné que les possibilités de réaménagement ne peuvent être quantifiées au même titre que les nouveaux sites vacants.

Plan directeur des transports

La première étape du projet de Plan directeur des transports a été franchie lorsque le Conseil municipal a approuvé, le 28 mai 2008, un réseau de transport en commun rapide axé sur la construction d'un tunnel au centre-ville dans lequel passera une ligne de train léger (TL), la conversion du *Transitway* actuel en ligne de train léger entre les stations Blair et Baseline, et le doublement de la voie ferrée de l'O-Train et la conversion de ce service en TL qui se prolongera jusqu'à l'aéroport et dans Riverside-Sud.

Le Conseil municipal a fourni des directives additionnelles sur les densités suburbaines dans sa décision visant l'adoption du réseau de transport en commun rapide :

- « 2. Qu'on modifie l'option 4 recommandée par le personnel pour prolonger le train léger (TL) dans le secteur est jusqu'au chemin Trim (le long du *Transitway* de Cumberland) et dans le secteur ouest

jusqu'à la Place Banque Scotia, sous réserve des facteurs suivants :

- Que des couloirs de transport en commun soient d'abord aménagés à l'intérieur de la Ceinture Verte;
- Qu'une analyse de rentabilisation démontre un rendement de l'investissement dans le système sur rail (achalandage, coûts d'immobilisations et d'exploitation);
- Qu'une cible de densité minimale soit atteinte (à déterminer dans le Plan officiel mis à jour);
- Que des fonds soient disponibles.

9. Que le Réseau de transport en commun recommandé soit approuvé selon les modalités suivantes :
- a) un réseau municipal qui prévoit le prolongement du TL jusqu'à Kanata, à Orléans et à Barrhaven/Riverside-Sud;
 - b) un réseau prioritaire dans l'horizon de planification qui est fondé sur la version modifiée de l'option 4. »

Compte tenu de ces directives, des objectifs minimaux en matière de densité pour l'aménagement suburbain devraient figurer dans le Plan officiel.

Stratégie du logement de la Ville

Adoptée par le Conseil municipal en 2007, la *Stratégie du logement de la Ville 2007-2012* renferme des directives précises sur l'aménagement résidentiel. La première, « Construire des collectivités saines, englobantes et viables », sert de fondement à la stratégie municipale de gestion des terrains résidentiels. Elle prévoit les mesures suivantes : « Faire la promotion de l'aménagement et du réaménagement compacts et viables de logements » et « Encourager et prévoir des solutions de logement diversifiées et souples dans toute la ville ». Le fait de promouvoir des logements diversifiés dans toute la ville accroît les options d'habitation dans chaque quartier et réduit le recours à l'automobile du fait que les résidents pourront vivre près de leur lieu de travail. Cela favorise des quartiers axés sur les piétons et favorables au transport en commun. Les solutions diversifiées et souples prévoient des types d'habitations et d'occupation mixtes et des logements abordables pour tous les membres de la collectivité.



Conformément à ce que prévoit le Plan officiel de 2003, la *Stratégie* prône une méthode uniforme d'utilisation du territoire et l'atteinte de cibles en matière de logements abordables, ce dernier aspect étant essentiel au succès de la gestion de la croissance. Aussi la *Stratégie* relie-t-elle clairement l'aménagement de logements abordables aux stratégies de gestion de la croissance.

Le dernier *Rapport annuel sur le développement* (2007) de la Ville montre que les logements abordables doivent faire partie de la stratégie municipale concernant les terrains résidentiels. D'après les données de Statistique Canada sur la migration, les plus importants déficits de population enregistrés à Ottawa pour la période de 2001 à 2006 sont attribuables à Gatineau et aux MOAO (municipalités de l'Ontario attenantes à Ottawa), sans doute en raison de l'amélioration du réseau routier pour accéder à Ottawa et de l'augmentation des coûts de logement qui s'y est produite.

2. Besoins en matière de logement

2.1 Sommaire des projections

Les prévisions démographiques adoptées par le Conseil municipal en novembre 2007 correspondent au scénario 2 que l'on retrouve dans le document intitulé *Projections de croissance pour Ottawa, 2006-2031 : population, logement et emploi* (novembre 2007). En voici un résumé :

Figure 1
Projection de la population, des ménages et des emplois, jusqu'en 2031

	2006	2011	2021	2031
Population	871 000	923 000	1 031 000	1 136 000
Ménages	351 000	382 000	444 000	497 000
Emplois	530 000	580 000	648 000	703 000

En se fondant sur ces projections, la Ville doit planifier en fonction de 146 000 ménages et de 173 000 emplois supplémentaires d'ici 2031.

2.2 Méthodologie et scénarios

Dans le document *Projections de croissance pour Ottawa*, deux méthodologies sont présentées pour prévoir les besoins en matière de logement. Étant donné l'envergure et la complexité d'une ville comme Ottawa, nous avons retenu la méthodologie détaillée.¹

Cette méthodologie consiste à prévoir les préférences en matière d'habitation par groupes d'âge, c'est-à-dire, les types de logement choisis par les résidents selon leur âge, et la façon dont ces préférences pourraient évoluer au cours de la période de projection, tant du point de vue démographique et du marché qu'en fonction des orientations préconisées par la Ville.

Le nombre total de logements nécessaires est obtenu en intégrant un facteur d'inoccupation à la demande projetée en matière de logements et en tenant compte des démolitions et reconstructions. La population qui vit en établissement (maisons de soins infirmiers, foyers de groupe, prisons, etc.) ne figure pas dans la demande de logements du secteur privé, mais la proportion de cette population augmente sans cesse, ce dont il faudra tenir

¹ Veuillez consulter *Projections de croissance pour Ottawa, 2006-2031 : population, logement et emploi* (novembre 2007), section 2, où les méthodologies sont décrites en détail.

compte (consulter l'annexe 1 pour en savoir davantage à ce sujet).

Projections de croissance pour Ottawa contient une projection en fonction des tendances relatives au type d'habitation, mais deux scénarios y ont été ajoutés après consultation et en fonction d'hypothèses variées sur l'évolution du choix de logement.

Les trois scénarios obtenus sont présentés ci-dessous tandis que les données techniques et les calculs sont fournis en annexe du présent rapport. Les hypothèses sur lesquelles reposent les scénarios tiennent compte des facteurs suivants, analysés en profondeur dans *Projections de croissance* (s. 2.4) :

- vieillissement de la population;
- proportion croissante d'ainés et de personnes ayant un handicap;
- diminution de la taille des ménages;
- préférences des immigrants;
- engouement pour les modes de vie urbains;
- hausse des coûts d'aménagement et d'entretien des infrastructures municipales et difficultés de financement connexes;
- hausse des coûts de l'énergie.

Scénario 1

Fondé sur les préférences relatives au type d'habitation et sur la « méthodologie détaillée » figurant dans le rapport *Projections de croissance*², ce scénario prévoit la répartition suivante des nouveaux logements jusqu'en 2031 :

Figure 2

Nouveaux logements selon le type d'habitation, 2006-2031, scénario 1

	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total
Logements	44 979	7 465	44 737	50 587	147 767
%	30 %	5 %	30 %	34 %	100 %

Aucun agrandissement du périmètre d'urbanisation n'est requis avec ce scénario et les cibles de densification sont supérieures à celles des deux autres scénarios. C'est aussi le scénario qui laisse entrevoir la plus importante fluctuation des préférences en faveur des appartements et au détriment des maisons unifamiliales.

² Le nombre total d'habitations ne correspond pas à celui qui figure dans *Projections de croissance* car le scénario présenté ici s'applique à la projection de la population ne vivant pas en établissement.

Scénario 2

Le deuxième scénario prévoit que les préférences en matière de logement changeront en faveur des habitations multifamiliales, mais de façon plus graduelle. La proportion de maisons unifamiliales et en rangée se rapproche des tendances observées récemment sur le marché. La part des appartements est celle qui augmente le plus lentement dans ce scénario, qui prévoit la répartition suivante des nouveaux logements d'ici 2031 :

Figure 3
Nouveaux logements selon le type d'habitation, 2006-2031, scénario 2

	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total
Logements	63 632	7 841	44 418	32 264	148 155
%	43 %	5 %	30 %	22 %	100 %

Ce scénario suppose l'expansion du périmètre d'urbanisation et la réalisation d'un objectif de densification de 40 %.

Scénario 3

Reposant également sur un changement des préférences en matière d'habitation imputable aux motifs susmentionnés, ce scénario prévoit que la popularité des appartements augmentera plus rapidement que dans le scénario 2, ce qui ferait diminuer l'importance des maisons en rangée et unifamiliales. A été attribuée à ces dernières, dans ce cas également, une proportion semblable à celle qu'a affichée le marché récemment.

La répartition des nouveaux logements d'ici 2031 serait donc la suivante :

Figure 4
Nouveaux logements selon le type d'habitation, 2006-2031, scénario 3

	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total
Logements	59 101	7 257	39 447	41 728	147 532
%	40 %	5 %	27 %	28 %	100 %

Ce scénario suppose également l'expansion du périmètre d'urbanisation et la réalisation d'un objectif de densification de 40 %.

Tendances récentes dans la construction résidentielle

La figure ci-dessous résume les mises en chantier par type d'habitation au cours des trois dernières périodes quinquennales, ce qui permet de comparer les trois

scénarios aux tendances récentes dans la construction domiciliaire.

Figure 5
Part des mises en chantier par type d'habitation, 1993-2007

	Unifam.	Jum.	Rangée	App.
1993-1997	45 %	3 %	42 %	10 %
1998-2002	56 %	5 %	27 %	12 %
2003-2007	44 %	6 %	34 %	17 %

Pour les trois mêmes périodes quinquennales mais sur une base annualisée, on constate les nombres suivants de mises en chantier par type de logement :

Figure 6
Mises en chantier par type d'habitation (données annualisées), 1993-2007

	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	TOTAL
1993-1997	1 578	111	1 380	350	3 418
1998-2002	3 178	284	1 470	647	5 579
2003-2007	2 821	338	2 003	1 036	6 197

La figure 5 montre que l'importance de chaque type de logement a varié de façon cyclique en fonction de la conjoncture économique. Par exemple, durant la période 1993-1997 (pendant laquelle une récession sévissait à Ottawa), les maisons en rangée représentaient 42 % des mises en chantier parce qu'elles étaient plus abordables. Dans la période qui a suivi (1998-2002), c'est-à-dire pendant l'essor du secteur de la haute technologie, la proportion de maisons unifamiliales a atteint un record de 56 %, compte tenu de la hausse des revenus et de la conjoncture économique favorable, de même que du prix relativement bas des maisons qui a découlé du ralentissement du milieu des années 1990.

Une tendance se dégage clairement : la popularité croissante des appartements, sans égard aux vicissitudes de l'économie dans son ensemble. Autre fait notable, les maisons en rangée ont une part importante du marché immobilier d'Ottawa. Celles-ci ont gagné en popularité au cours des cinq dernières années en dépit d'une économie relativement prospère et stable.

2.3 Scénario privilégié

Le scénario 1 permettrait à la Ville de conserver les limites actuelles du périmètre d'urbanisation mais suppose que les préférences en matière d'habitation évolueront de façon

plus marquée que ce qu'il est raisonnable de prévoir, compte tenu des tendances observées récemment.

Les scénarios 2 et 3 reposent sur une transition plus graduelle dans le marché du logement tout en s'arrimant aux objectifs d'aménagement de la Ville. Lequel des deux, toutefois, reflète le mieux l'évolution démographique probable de la ville? C'est l'importance accordée aux maisons en rangée et aux appartements qui les distingue essentiellement. Le scénario 2 prévoit une proportion de maisons en rangée qui se rapproche des tendances récentes du marché, tandis que dans le scénario 3, les appartements ont légèrement plus d'importance que les maisons en rangée et leur proportion double par rapport à celle des 15 dernières années.

Nous retiendrons le scénario 3 comme celui à privilégier. Il attribue aux habitations de plain-pied (notamment aux maisons en rangée et unifamiliales) la plus grande part des constructions nouvelles au cours des 25 prochaines années, tout en prévoyant l'attrait croissant des appartements.

L'hypothèse centrale de cette Stratégie résidentielle est que les 25 prochaines années seront différentes que les 25 précédentes en ce qui concerne les lieux et types de résidences que choisiront les gens. Le changement principal que nous prévoyons est l'accroissement du nombre d'appartements au détriment des maisons unifamiliales.

Ce sont les caractéristiques démographiques changeantes qui feront évoluer la demande de logements : ménages réduits, population vieillissante, apparition d'un marché durable pour les modes de vie urbains, hausse des coûts de l'énergie et attrait des emplacements choisis pour la construction d'appartements (centre-ville, rues principales et proximité du transport en commun et du lieu de travail). L'investissement de la Ville dans un réseau de transport en commun rapide sur rail au cours de la période de projection ne fera qu'accentuer la popularité d'un grand nombre de ces secteurs, lesquels sont également visés par les objectifs de densification dont il est question à la section 3.

On avance quelquefois l'argument voulant que les personnes âgées préfèrent rester dans leur maison (la société, d'ailleurs, encourage de plus en plus le maintien à domicile des personnes âgées jusqu'au moment où elles ont besoin de services plus fréquents de soins et de soutien.) La génération actuelle de personnes âgées de 65 ans et plus semble confirmer cette tendance. Or, les maisons qu'habitent en ce moment les personnes âgées sont

généralement des unifamiliales construites entre la fin des années 1940 et la fin des années 1960. Elles sont donc plus petites, et situées dans des quartiers plus centraux, que les unifamiliales construites au cours des 30 dernières années.

Peut-on s'attendre à ce que les personnes âgées restent dans leurs maisons unifamiliales dans 10 ou 20 ans, alors que ces maisons seront alors de construction plus récente, et donc beaucoup plus grandes que celles où résident les personnes âgées d'aujourd'hui? La question est d'autant plus pertinente lorsque l'on constate l'éventail d'options à la propriété que propose le marché immobilier actuel, notamment les appartements en copropriété.

Comme le montre la figure 7 ci-dessous, le scénario 3 prévoit que la part de chaque type de logement évoluera graduellement au cours de la période de projection :

Figure 7
Part des nouveaux logements par type d'habitation, 2006-2031, scénario 3

	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total
2006-2011	43 %	5 %	29 %	23 %	100 %
2011-2016	41 %	5 %	27 %	27 %	100 %
2016-2021	40 %	5 %	27 %	29 %	100 %
2021-2026	39 %	5 %	25 %	31 %	100 %
2026-2031	37 %	5 %	25 %	32 %	100 %
2006-2031	40 %	5 %	27 %	28 %	100 %

Calculée sur une base annuelle, la projection de nouveaux logements pour la même période apparaît à la figure 8 :

Figure 8
Nouveaux logements projetés par type d'habitation, 2006-2031, scénario 3
(base annuelle)

	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total
2006-2011	2 786	297	1 944	1 233	6 261
2011-2016	2 554	301	1 593	1 748	6 196
2016-2021	2 452	301	1 593	1 849	6 195
2021-2026	2 051	276	1 396	1 718	5 441
2026-2031	1 972	276	1 396	1 798	5 442

C'est donc sur ce scénario que reposera la stratégie de la Ville concernant les terrains résidentiels.

2.4 Répartition entre les secteurs urbain et rural

La répartition des habitations entre les secteurs urbain et rural de la ville vient préciser davantage encore la projection de logements. Depuis la fusion municipale,

environ 9 % des permis de construction résidentielle octroyés l'ont été pour le secteur rural. Cette proportion correspond aux données historiques d'avant la fusion, tirées des données du recensement et montrant que depuis 1971, la croissance des ménages d'Ottawa s'est faite dans le secteur rural dans une proportion de 9,1 % (voir la figure 10).

Nous comptons donc retenir pour la stratégie concernant les terrains résidentiels la proportion de 9 % comme pourcentage des nouvelles habitations érigées en milieu rural, ce qui donne la répartition suivante :

Figure 9
Répartition projetée des nouvelles habitations entre les secteurs urbain et rural jusqu'en 2031

Période	Total	Secteur urbain	Secteur rural
2006-2011	32 287	29 381	2 906
2011-2016	30 997	28 207	2 790
2016-2021	30 700	27 937	2 763
2021-2026	28 172	25 636	2 535
2026-2031	25 377	23 093	2 284
TOTAL	147 532	134 254	13 278

Dans le secteur rural, les habitations sont surtout unifamiliales. Il existe des possibilités de densification limitées (appartements, maisons en rangée) dans certains grands villages, mais on ne s'attend pas à ce que la composition des logements ruraux change de façon marquée.

L'hypothèse suivante s'applique à celle qui est formulée ci-dessus au sujet des habitations rurales jusqu'en 2031 :

Figure 11
Logements ruraux par type d'habitation jusqu'en 2031

Habitations	Part	Logements
Unifamiliales	94 %	12 481
Jumelées	1 %	133
En rangée	4 %	531
Appartements	1 %	133
TOTAL	100 %	13 278

L'hypothèse utilisée pour les logements ruraux aboutit à la projection suivante pour les logements urbains :

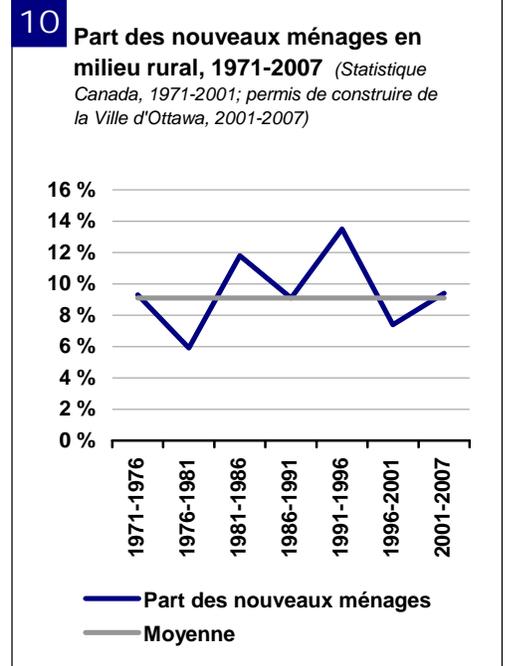


Figure 11
Logements urbains par type d'habitation jusqu'en 2031

Habitations	Part	Logements
Unifamiliales	35 %	46 619
Jumelées	5 %	7 124
En rangée	29 %	38 915
Appartements	31 %	41 595
TOTAL	100 %	134 254

Ces projections seront utilisées aux sections 3 et 4, qui portent sur les objectifs de densification et l'aménagement de terrains vierges.

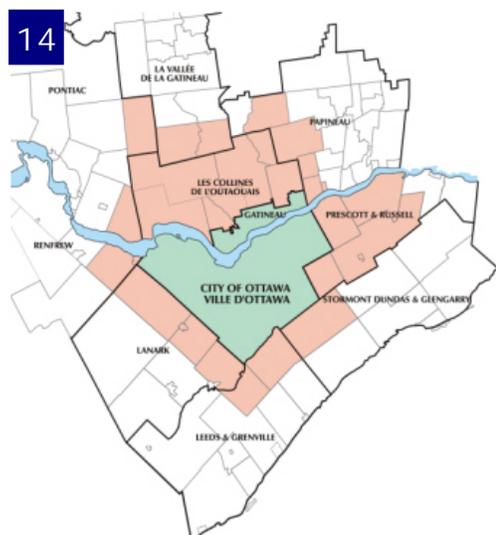
2.5 La zone de marché régionale

La zone de marché régionale d'Ottawa englobe aussi la ville de Gatineau (Québec), les municipalités de l'Ontario attenantes à Ottawa (MOAO) et les municipalités du Québec attenantes à Gatineau (MQAG). La projection de la population, des emplois et des logements qui figure dans *Projections de croissance* vise l'ensemble de la région métropolitaine, et est résumée à la figure 13 :

Figure 13
Projection de la population, des ménages et des emplois pour la zone de marché régionale

	Ottawa	Gatineau	MOAO	MQAG	TOTAL
2006					
Population	870 800	249 400	139 800	47 200	1 307 100
Ménages	351 200	103 500	52 100	18 200	525 000
Emplois	529 800	114 500	73 700	24 700	742 700
2011					
Population	923 000	262 400	149 700	49 900	1 385 000
Ménages	381 800	109 800	55 500	19 200	566 200
Emplois	580 200	122 800	78 700	26 000	807 600
2021					
Population	1 031 300	288 000	183 300	59 000	1 561 600
Ménages	443 600	122 600	67 000	23 100	656 200
Emplois	648 400	139 900	95 300	31 200	914 800
2031					
Population	1 135 800	309 700	219 600	68 600	1 733 800
Ménages	497 400	134 100	78 300	25 200	737 400
Emplois	703 100	156 300	111 800	37 200	1 008 300

MOAO = Municipalités de l'Ontario attenantes à Ottawa
MQAG = Municipalités du Québec attenantes à Gatineau



La zone de marché régionale d'Ottawa compte 32 municipalités en Ontario et au Québec et une population totale qui dépassait 1,3 million de personnes en 2008.

Comme il n'existe aucun mécanisme d'urbanisme formel permettant d'élaborer une stratégie résidentielle dans la zone de marché régionale, laquelle englobe deux provinces

et fait intervenir deux législations distinctes en matière d'aménagement, la Ville d'Ottawa a entamé le dialogue avec les municipalités de la zone en question. Elle a établi des projections détaillées de concert avec la Ville de Gatineau et consulté un grand nombre des municipalités adjacentes dans les deux provinces. Ses projections pour la zone de marché régionale tiennent compte de tous les commentaires reçus des autres municipalités.

Les ménages projetés à la figure 13 ci-dessus combinent les taux d'occupation des habitations d'Ottawa, de Gatineau, des MOAO et des MQAG, et tiennent compte de leur évolution en fonction du rôle de chacune de ces quatre composantes de la zone de marché régionale.

Ottawa et Gatineau, villes-centres bien établies, présentent un degré d'urbanisation avancé, ont des parcs de logement diversifiés (mais distincts) et comptent des ménages de plus petite taille que les municipalités périphériques. La taille moyenne des ménages devrait continuer de diminuer à mesure qu'augmentera dans ces deux centres urbains la concentration de ménages constitués de personnes seules et de personnes âgées ainsi que de ménages sans enfant.

Au nombre de 14, les MOAO dépendent pour beaucoup du marché du travail d'Ottawa-Gatineau. Plus de 40 % de la main-d'œuvre employée qui réside dans la moitié des MOAO, et de 20 à 40 % de celle qui vit dans l'autre moitié, travaille à Ottawa-Gatineau, comme en témoignent les huit réseaux régionaux de transport en commun qui exploitent des lignes reliant ces municipalités à Ottawa. Plusieurs constructeurs résidentiels d'Ottawa sont d'ailleurs actifs dans ces municipalités. Par conséquent, certaines MOAO affichent des taux d'occupation résidentielle suburbains, même si elles conservent un profil bâti majoritairement rural. Cette tendance devrait se poursuivre et la taille moyenne des ménages augmentera vraisemblablement dans ces municipalités jusqu'en 2031.

Il y a 16 MQAG. Les sept plus importantes (qui forment la MRC des Collines-de-l'Outaouais) jouxtent Gatineau et participent fortement au marché de l'emploi d'Ottawa-Gatineau : 67 % de la main-d'œuvre employée qui y vit travaille dans l'une des deux villes-centres. Les neuf autres MQAG sont beaucoup moins peuplées et présentent encore à ce jour un profil plus rural : la taille moyenne de leurs ménages est supérieure à celle de Gatineau mais est à la baisse, ce qui témoigne de la migration des jeunes vers la ville. Cependant, comme elles longent le réseau routier, l'aménagement résidentiel à l'intention des navetteurs est

en voie de s'y faire, ce qui explique le pourcentage de la main-d'œuvre employée qui y vit mais qui travaille à Ottawa ou à Gatineau (de 30 à 70 %). Le rôle suburbain des MQAG devrait continuer de gagner en importance, mais plus lentement que pour les MOAO étant donné que les premières accusent à cet égard un certain retard sur les secondes. De même, la taille moyenne de leurs ménages devrait continuer de dépasser celle de Gatineau, bien qu'elle soit susceptible de diminuer peu à peu compte tenu de la migration depuis les secteurs ruraux proprement dits.

La projection des logements par type d'habitation tient compte de la composition démographique et du rôle de chacune des quatre grandes composantes au sein de l'espace métropolitain (Ottawa, Gatineau, les MOAO et les MQAG) et repose sur l'hypothèse que la part globale des maisons unifamiliales diminuera dans des proportions variées. Les hypothèses pour Ottawa sont présentées à la section 2.3 ci-dessus.

La projection pour Gatineau, centre urbain mûr et établi, ressemble à celle d'Ottawa mais repose sur une plus grande part de maisons unifamiliales, conformément au parc de logements et au marché de l'habitation actuel de cette ville. Les maisons en rangée sont moins présentes à Gatineau qu'à Ottawa, mais leur proportion devrait augmenter. Quant aux appartements, ils continueront de représenter une part importante du marché de l'habitation de Gatineau.

Le marché de l'habitation et le parc de logements dans les MOAO sont dominés par les maisons unifamiliales, tendance qui devrait se maintenir en dépit d'une légère hausse de la proportion des maisons en rangée, attribuable à la diversification du marché immobilier dans ces municipalités. La part des appartements demeurera peu importante au cours de la période de projection.

Aucun changement important n'est prévu dans le marché de l'habitation pour les MQAG, où les maisons unifamiliales continueront à prédominer.

La répartition prévue des nouveaux logements à Ottawa par type d'habitation est présentée à la figure 15 ci-dessous :

Figure 15
Nouveaux logements projetés selon le type d'habitation, 2006-2031

		Unifam.	Jum.	Rangée	App.	TOTAL
Ottawa	2006-2011	43 %	5 %	29 %	23 %	100 %
	2011-2016	41 %	5 %	27 %	27 %	100 %
	2016-2021	40 %	5 %	27 %	29 %	100 %
	2021-2026	39 %	5 %	25 %	31 %	100 %
	2026-2031	37 %	5 %	25 %	32 %	100 %
Gatineau	2006-2011	56 %	13 %	3 %	28 %	100 %
	2011-2016	54 %	12 %	5 %	29 %	100 %
	2016-2021	52 %	11 %	7 %	30 %	100 %
	2021-2026	50 %	10 %	8 %	32 %	100 %
	2026-2031	46 %	10 %	10 %	34 %	100 %
MOAO	2006-2011	88 %	4 %	6 %	2 %	100 %
	2011-2016	87 %	4 %	7 %	2 %	100 %
	2016-2021	86 %	4 %	8 %	2 %	100 %
	2021-2026	85 %	3 %	9 %	3 %	100 %
	2026-2031	84 %	3 %	9 %	4 %	100 %
MQAG	2006-2011	99 %	1 %	0 %	0 %	100 %
	2011-2016	99 %	1 %	0 %	0 %	100 %
	2016-2021	97 %	1 %	1 %	1 %	100 %
	2021-2026	95 %	1 %	2 %	2 %	100 %
	2026-2031	94 %	1 %	3 %	2 %	100 %

Calculée sur une base annuelle, la projection de mises en chantier par type d'habitation est la suivante :

Figure 16
Mises en chantier projetées par type d'habitation, zone de marché régionale (base annuelle)

		Unifam.	Jum.	Rangée	App.	TOTAL
Ottawa	2006-2011	2 751	322	1 889	1 496	6 457
	2011-2016	2 561	307	1 651	1 681	6 199
	2016-2021	2 434	292	1 635	1 778	6 140
	2021-2026	2 189	275	1 428	1 743	5 634
	2026-2031	1 886	256	1 287	1 647	5 075
Gatineau	2006-2011	711	170	38	360	1 279
	2011-2016	702	156	65	377	1 300
	2016-2021	674	143	91	389	1 296
	2021-2026	621	124	99	397	1 241
	2026-2031	503	109	109	372	1 094
MOAO	2006-2011	618	28	42	14	702
	2011-2016	976	45	79	22	1 122
	2016-2021	1 039	48	97	24	1 208
	2021-2026	1 011	36	107	36	1 190
	2026-2031	934	33	100	44	1 112
MQAG	2006-2011	195	2	0	0	197
	2011-2016	377	4	0	0	380
	2016-2021	392	4	4	4	404
	2021-2026	420	4	9	9	442
	2026-2031	444	5	14	9	473
TOTAL Zone de marché régionale	2006-2011	4 275	522	1 969	1 870	8 635
	2011-2016	4 616	512	1 795	2 080	9 001
	2016-2021	4 539	487	1 827	2 195	9 048
	2021-2026	4 241	439	1 643	2 185	8 507
	2026-2031	3 767	403	1 510	2 072	7 754

NOTE : La population vivant en établissement n'a pas été retiré des projections pour Gatineau, les MOAO et les MQAG.

La part d'Ottawa du parc de logements total augmentera légèrement, passant de 66,7 % en 2006 à 67,4 % en 2031. La part totale de Gatineau, quant à elle, diminuera de 19,7 % à 18,2 %. Une hausse est prévue pour les MOAO et les MQAG, où la part du parc immobilier résidentiel passera de 10,1 % à 10,6 % et de 3,5 % à 3,6 % respectivement (voir figure 17.)

Figure 17
Part projetée du parc de logements, zone de marché régionale

	2006	2011	2016	2021	2026	2031
Ottawa	67,1 %	67,6 %	67,7 %	67,8 %	67,7 %	67,7 %
Gatineau	19,7 %	19,3 %	18,9 %	18,6 %	18,4 %	18,1 %
OMATO	9,8 %	9,7 %	9,9 %	10,1 %	10,4 %	10,5 %
QMAG	3,4 %	3,4 %	3,4 %	3,5 %	3,6 %	3,7 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

La proportion de maisons unifamiliales dans les MOAO et les MQAG augmentera d'ici 2031 par rapport à l'ensemble de la zone de marché régionale. À Ottawa et à Gatineau, si l'éventail d'habitations demeure aussi large qu'à l'heure actuelle, les formes d'habitations de plus haute densité seront privilégiées.

La répartition des nouveaux logements selon le type d'habitation pour toute la zone de marché régionale est présentée ci-dessous :

Figure 18
Répartition des nouveaux logements projetés selon le type d'habitation, zone de marché régionale

	Unifam.	Jum.	Rangée	App.
2006-2011	50 %	6 %	23 %	22 %
2011-2016	51 %	6 %	20 %	23 %
2016-2021	50 %	5 %	20 %	24 %
2021-2026	50 %	5 %	19 %	26 %
2026-2031	49 %	5 %	19 %	27 %

La diversité des logements demeurera suffisante pendant la période à l'étude à l'échelle de la zone de marché régionale, y compris pour ce qui est des maisons unifamiliales. Dans l'ensemble, celles-ci seront les seules à accuser une légère baisse, tandis que les appartements gagneront en part de marché, essentiellement à Ottawa et à Gatineau.

Cette projection repose sur des hypothèses qui sont conformes aux politiques 1.4.3 c) et d) de la DPP. Prévoir des formes d'habitation plus denses dans les deux villes-centres d'Ottawa et de Gatineau permet d'arriver au bon équilibre entre le nombre et la densité des nouveaux logements, d'une part, et les niveaux adéquats

d'infrastructure et d'installations de services publics, d'autre part. De même, cette approche établit pour les nouveaux logements des densités qui favoriseront une utilisation efficace des terrains, des ressources, de l'infrastructure et des installations de services publics ainsi que le recours à des modes de transport de remplacement et au transport en commun dans des secteurs où il existe déjà ou est prévu.

3. Densification et cibles de densité

3.1 Contexte

3.1.1 Pourquoi fixer un objectif de densification

Tel que nous l'avons indiqué à la section 1 du présent rapport, le Plan officiel et les plans officiels des anciennes municipalités encouragent depuis des années la densification dans des secteurs spécifiques, dont le secteur central, les rues principales et les centres polyvalents, et de façon générale, à l'intérieur de la Ceinture Verte. La *Déclaration de principes provinciale* de 2005 (DPP) exige que les municipalités de l'Ontario fixent et réalisent des objectifs minimaux en matière de densification et de réaménagement.

3.1.2 Exigences législatives et surveillance

La DPP exige que des objectifs de densification et de réaménagement soient fixés pour la zone bâtie en général, et que des cibles de densité soient établis pour les couloirs de transport en commun [DPP, politiques 1.1.3.5, 1.2.2 et 1.2.3]. Ces objectifs doivent être atteints avant que soit permis l'agrandissement des zones de peuplement.

Comme les limites des zones de peuplement font l'objet d'examens exhaustifs quinquennaux, l'atteinte des objectifs de densification et des cibles de densité est contrôlée aux cinq ans de même qu'annuellement dans le cadre d'analyses des tendances.

L'objectif de densification pour l'ensemble de la ville sera surveillé par l'analyse annuelle des permis de construction résidentielle qui correspondent à la définition de densification résidentielle donnée dans la DPP. Les objectifs fixés pour certains secteurs (secteur central, environs d'une station de transport en commun rapide, centres polyvalents et centres-villes de banlieue) et qui ne s'inscrivent pas dans le cadre du PO seront aussi contrôlés tous les ans.

Quant aux cibles de densité pour les couloirs de transport en commun, analysées en fonction du nombre de personnes et d'emplois par hectare brut, elles seront contrôlées aux cinq ans (pour coïncider avec l'année de recensement), en même temps que se déroulera l'Enquête sur l'emploi de la Ville.

3.1.3 Tendances de densification récentes

L'objectif de densification minimum doit être établi en tenant compte de la densification qui s'est faite ces dernières années et correspondre aux objectifs de la Ville pour l'avenir.

Dans le rapport *La densification résidentielle à Ottawa, 2001-2006*, la Ville analyse tous les permis de construction résidentielle et détermine combien de ceux-ci correspondent à la définition de densification contenue dans la DPP.³ La période visée est celle de la mi-2001 à la mi-2006, c'est-à-dire, la période du recensement national.

Selon le rapport, 36 % de tous les logements construits dans le secteur urbain d'Ottawa pendant la période à l'étude l'ont été dans une optique de densification, comparativement à 25 % d'entre eux pendant la période allant de 1998 à la mi-2001, ce qui traduit un réel progrès, comme le montre la figure 19 où sont résumés le nombre et la proportion de nouveaux logements attribués à la densification durant la période en cause.

Le rapport fait également état des types d'habitations érigées chaque année dans le cadre de projets de densification. Entre la mi-2001 et la mi-2006, 10 % des maisons unifamiliales, 25 % des maisons en rangée, 31 % des maisons jumelées et 87 % des appartements à Ottawa ont été construits dans un objectif de densification.

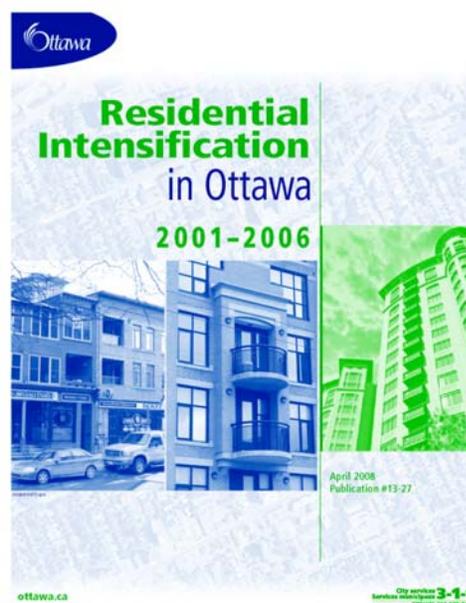


Figure 19
Nouveaux logements, mi-2001 à mi-2006

Logements urbains	2001 Juill.-déc.	2002	2003	2004	2005	2006 Janv.-juin	TOTAL
<i>Déoulant de densification</i>	782	2 599	2 237	2 323	1 545	1 070	10 556
<i>Non liés à la densification</i>	1 688	4 492	3 716	4 417	3 006	1 647	18 966
Total des logements urbains	2 470	7 091	5 953	6 740	4 551	2 717	29 522
Habitations rurales	285	744	758	648	541	221	3 197
Total des logements, ville d'Ottawa	2 755	7 835	6 711	7 388	5 092	2 938	32 719
Densification comme % des logements urbains	32 %	37 %	38 %	34 %	34 %	39 %	36 %

Source : *La densification résidentielle à Ottawa, 2001-2006 - publication n° 13-27*

³ La densification, telle que définie dans la *Déclaration de principes provinciale* de 2005 (DPP), comprend ce qui suit : le réaménagement, incluant le réaménagement des friches contaminées; l'aménagement de lots vacants ou sous-utilisés dans des secteurs précédemment aménagés; l'aménagement intercalaire résidentiel; et la conversion ou l'agrandissement d'immeubles existants.

Figure 20

Moyenne annuelle de logements dus ou non à la densification, 2001-2006

	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total
Densification	219	91	501	1 300	2 111
Non-densification	1 874	202	1 524	194	3 793
Total, secteur urbain	2 093	292	2 025	1 494	5 904
% de la densification	10 %	31 %	25 %	87 %	36 %

Parmi les logements construits par densification, la majorité étaient des appartements (copropriétés, immeubles locatifs, agrandissements, nouvelles constructions, etc.). La figure 21 distingue les formes d'habitations érigées par densification entre la mi-2001 et la mi-2006 :

Figure 21

Densification résidentielle par type d'habitation, mi-2001 à mi-2006

Habitations	Logements	Part (%)
Unifamiliales	1 097	10,4 %
Jumelées	453	4,3 %
En rangée	2 506	23,7 %
Appartements	6 500	61,6 %
<i>Logements en copropriété</i>	3 842	36,4 %
<i>Maisons en rangée superposées en copropriété</i>	81	0,8 %
<i>Maisons de retraite</i>	660	6,3 %
<i>Résidences d'étudiants</i>	706	6,7 %
<i>Autres appartements</i>	1 211	11,5 %
TOTAL	10 556	100 %

3.2 Objectif de densification pour l'ensemble de la ville

3.2.1 Analyse

Le scénario recommandé à la section 1 prévoit qu'il faudra 147 532 nouveaux logements à Ottawa d'ici 2031. Comme l'indique la figure 10, 13 276 de ces logements devraient être bâtis en milieu rural, tandis que les autres, au nombre de 134 231, seront construits en milieu urbain.

La figure 22 résume les habitations en secteurs urbain et rural projetées d'ici 2031 selon leur type.

Figure 22
Logements projetés par type d'habitation, secteurs urbain et rural, 2006-2031

Habitations	Secteur urbain		Secteur rural		Total	
	Unités	%	Unités	%	Unités	%
Unifamiliales	46 850	35 %	12 500	94 %	59 080	40 %
Jumelées	7 120	5 %	130	1 %	7 250	5 %
En rangée	39 070	29 %	530	4 %	39 600	27 %
Appartements	41 600	31 %	130	1 %	41 730	28 %
TOTAL	134 370	100 %	13 290	100 %	147 660	100 %

La Ville cherche à faire augmenter la densification pour les raisons suivantes :

- La Ville a approuvé un plan de transport en commun rapide de plusieurs milliards de dollars qui nécessitera l'aménagement d'un tunnel souterrain pour le train léger (TL) au centre-ville, la conversion en TL du *Transitway* entre les stations Blair et Baseline, l'installation de voies doubles sur la ligne actuelle de l'O-Train et la conversion de celle-ci en TL pour offrir un service de transport en commun de plus haut calibre dans ce couloir, et son prolongement vers l'aéroport et Riverside-Sud, de même que l'introduction de nouvelles lignes de *Transitway*. Pour que l'investissement de la Ville contribue vraiment à réduire la congestion routière et à rendre le transport plus efficace, il faudra un aménagement beaucoup plus urbain qui rapprochera résidents, immeubles, logements et emplois, surtout le long des nouvelles lignes du TL.
- L'aménagement doit aussi être plus urbain pour que soient plus rentables la mise sur pied et l'entretien de l'infrastructure ainsi que la prestation des services.
- La Ville souhaite tirer parti de l'engouement pour les modes de vie urbains afin de rajeunir, de dynamiser et de repeupler certains secteurs bien établis de la ville qui permettraient à plus de résidents de vivre dans des milieux où la marche, le cyclisme et le transport en commun pourraient facilement remplacer l'automobile.
- À toutes les séances de consultation publique menées par la Ville au sujet de son Plan officiel de 2003 et pendant la révision en cours du Plan officiel, un désir marqué a été relevé : les résidents veulent une ville compacte, à échelle humaine, de même qu'urbaine (c'est-à-dire dont la densité leur permettrait d'accéder aux services et commodités de base à pied.) Grâce à une densification urbaine bien intégrée, un plus grand nombre de personnes peuvent habiter le même quartier et, de ce fait, les services, points de vente au détail, écoles et



L'aménagement urbain recherché. La tendance du marché favorise nettement les quartiers bien établis d'Ottawa, ce qui contribue à la réalisation des objectifs de la Ville en matière de densification.



Pays urbain, capitale urbaine : Aux yeux du reste de la planète, l'apparence et l'ambiance de la ville d'Ottawa sont à l'image du Canada. La majorité de la population du pays habitant de grands centres urbains, Ottawa se doit, comme capitale, d'être une métropole bien planifiée où il fait bon vivre, et d'incarner le leadership du Canada en matière de gestion urbaine et environnementale.

La densification du centre-ville revêt une importance particulière lorsqu'il s'agit de montrer qu'Ottawa est une capitale dynamique.

autres agréments sont plus en demande et durables, ce qui réduit, en fin de compte, le recours à l'automobile.

- Consciente de sa responsabilité comme capitale du pays, la Ville veut continuer à repeupler son centre-ville et les quartiers environnants pour faire d'Ottawa une ville de calibre mondial, qui soit dynamique et qui reflète bien le Canada, pays urbain.
- La Ville sait pertinemment, par ailleurs, que près de 90 % de son territoire n'est pas urbanisé. Elle veut gérer sa croissance de façon responsable en limitant l'étalement urbain, qui absorbe les terres agricoles et rurales.

Bref, la densification résidentielle est au cœur de la stratégie municipale de gestion des terrains résidentiels du fait qu'elle :

- est exigée par la Province;
- est nécessaire à la réalisation du plan de transport en commun rapide;
- correspond à l'aménagement urbain recherché;
- permet de repeupler et de rajeunir les vieux quartiers de la ville qui sont axés sur les piétons;
- contribue à bien refléter la symbolique canadienne sur la scène internationale;
- atténue l'appauvrissement des ressources rurales.

Il est donc proposé de fixer à 40 % l'objectif global de densification pour les nouveaux logements urbains pour la période de projection allant jusqu'à 2031, objectif qui correspond à 53 700 logements.

3.2.2 Réalisation progressive de l'objectif

Pour réaliser l'objectif de densification, la Ville devra examiner ses cadres réglementaires afin de s'assurer que ses diverses directions et ses processus d'approbation favorisent la densification voulue. Un échéancier de mise en œuvre progressive⁴ a donc été établi afin de permettre les modifications nécessaires :

2006-2011	36 %
2012-2021	40 %
2022-2031	44 %

⁴ L'annexe 3 présente une projection annuelle des logements urbains et ruraux par type d'habitation et d'aménagement (densification et terrains vierges).

Comme en témoigne la densification réalisée de la mi-2001 à la mi-2006, la plupart des activités de densification futures prendront la forme d'appartements, mais les habitations de plain-pied (unifamiliales, jumelées, maisons en rangée) continueront à faire partie du processus de densification.

Selon la projection, les possibilités de densifier sur des terrains vacants diminueront à mesure que se raréfieront les terrains vacants au sein des zones bâties; c'est alors avant tout par le réaménagement que la densification se fera.

Les 53 700 logements prévus se divisent comme suit :

Figure 23
Densification résidentielle projetée par type d'habitation, 2006-2031

Habitations	Logements	Part
Unifamiliales	3 225	6 %
Jumelées	2 150	4 %
En rangée	10 200	19 %
Appartements	38 125	71 %
TOTAL	53 700	100 %

Pour faciliter la réalisation progressive de l'objectif de densification et refléter la disparition graduelle des possibilités de densification par les logements de faible hauteur, une composition changeante des logements visés par la densification est prévue :

Figure 24
Évolution projetée de la densification résidentielle, 2006-2031

	Unifam.	Jum.	Rangée	App.
2006-2011	10 %	8 %	26 %	56 %
2011-2016	7 %	3 %	20 %	70 %
2016-2021	5 %	3 %	17 %	75 %
2021-2026	5 %	3 %	17 %	75 %
2026-2031	4 %	3 %	16 %	78 %

(Les totaux indiqués peuvent ne pas correspondre à la somme de tous les éléments car ceux-ci ont été arrondis.)

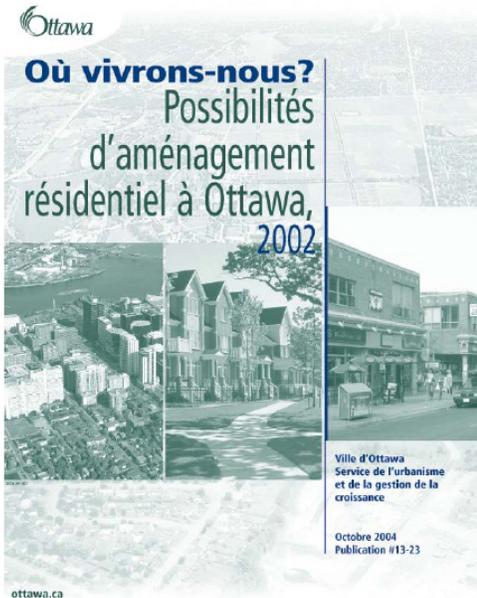
3.2.3 Potentiel de densification

Dans son rapport de 2004 intitulé *Où vivrons-nous? Possibilités d'aménagement résidentiel à Ottawa, 2002-2021*,⁵ la Ville a calculé le nombre total de logements pouvant être construits dans les secteurs de densification définis par le Plan officiel, suivant une série d'hypothèses d'aménagement selon les quartiers. Aucun échéancier n'était prévu, ce qui a attiré les critiques du secteur de la



À mesure que la « part du gâteau » s'envolera (c.-à-d. que les endroits les plus propices à la densification seront aménagés), les terrains qui se prêtent à la densification de faible hauteur se feront de plus en plus rares et le réaménagement sera privilégié.

⁵ Publication n° 13-23, octobre 2004



construction résidentielle, lequel a aussi mis en doute le choix de quelques zones difficilement exploitables du point de vue du marché et la désignation de certaines parcelles.

La Ville estime néanmoins que la méthodologie employée dans cette étude permet de repérer les emplacements qui ont un potentiel d'aménagement. Il fallait cependant distinguer les terrains à densifier selon le moment probable de leur aménagement (approche progressive) et peaufiner la sélection des emplacements visés. La Ville a effectué ces tâches lorsqu'elle a élaboré les objectifs de densification présentés dans ce rapport, en incorporant les commentaires reçus du secteur de l'habitation.

Compte tenu des projets réalisés depuis la publication du rapport de 2004 et des précisions apportées par certains plans de conception communautaire récents, le potentiel résidentiel total pour les secteurs-cibles à compter de la mi-2008 s'établit ainsi :

Figure 25
Potentiel résidentiel total estimé par secteur de densification, mi-2008

Désignations du Plan officiel	Logements
Secteur central	7 000
Rues principales traditionnelles	20 425
Artères principales	72 725
Centres polyvalents	22 050
TOTAL	122 200

Le potentiel ne pourra être réalisé pleinement pendant la période de projection, étant donné qu'il est plus de deux fois supérieur à l'objectif de densification de 40 % fixé pour les habitations urbaines d'ici 2031.

Il faut donc chercher à savoir :

- quels emplacements dans les zones visées devraient être prioritaires pour atteindre les objectifs énoncés dans le PO;
- de quelle manière répartir entre les désignations le nombre de logements visés;
- comment assurer la réalisation progressive des objectifs en fonction des facteurs liés au marché et du moment où seront offerts les services municipaux et où l'infrastructure sera modernisée, le cas échéant.

3.2.4 Secteurs ciblés pour densification

Dans le Plan officiel, les désignations suivantes sont ciblées pour densification résidentielle : secteur central, rues principales, centres polyvalents, centres-villes de banlieue, secteurs d'entreprises et environs d'une station de transport en commun rapide (rayon de 600 mètres).

De la mi-2001 à la mi-2006, 20 % des nouveaux logements urbains d'Ottawa ont été érigés dans ces secteurs, représentant 56 % des activités de densification.⁶

Le nombre de nouveaux logements dans chaque secteur ainsi que la part qui revient à chacun d'eux sont présentés à la figure 26 :

Figure 26
Logements de densification et part de chaque secteur de densification du PO, mi-2001 à mi-2006

Secteur de densification du PO	Logements	Part
Environs d'une station de transport en commun rapide (rayon de 600 m)	2 091	35 %
Secteur central	2 077	35 %
Rues principales	1 393	23 %
Centres-villes de banlieue	760	13 %
Centres polyvalents	663	11 %
Secteurs d'entreprises	103	2 %
TOTAL, secteurs de densification	5 943*	*
TOTAL, densification	10 556	
TOTAL, logements urbains	29 522	
Secteurs ciblés comme % de la densification		56,3 %
Secteurs ciblés comme % des logements urbains		20,1 %

* Les logements pouvant faire partie de plus d'un secteur de densification ayant été comptés une fois seulement, la somme des parts des secteurs de densification est supérieure à 100 %.

Le réseau de transport en commun rapide, le secteur central et les rues principales semblent être privilégiés. Par ailleurs, le potentiel de densification est important aussi à d'autres endroits, vu que 44 % des activités de densification pendant la période de cinq ans à l'étude se sont déroulées à l'extérieur des secteurs ciblés.

Le Plan directeur des transports, qui établit le réseau de transport en commun rapide pour 2031 (voir l'annexe 4), vient confirmer les secteurs ciblés et influe sur les objectifs de densification fixés. Le secteur central, où le TL sera souterrain, ainsi que les rues principales et les centres



Les rues principales traditionnelles jouent depuis quelques années un rôle de premier plan dans la densification.

⁶ Compte tenu des démolitions.

polyvalents desservis par les nouvelles lignes de TL, recevront une importance prioritaire lors de l'établissement des objectifs de densification.

Le TL n'atteindra probablement pas dans les centres-villes de banlieue au cours de la période de projection. Si ces centres-villes de banlieue sont abordés ici, c'est qu'ils seront au cœur d'une stratégie que le Conseil municipal a demandé au personnel d'élaborer, laquelle comportera des objectifs de densification à l'appui du prolongement du TL à l'extérieur de la Ceinture Verte.

Les secteurs d'entreprises ne figureront plus, non plus, sur la liste des secteurs ciblés. À l'origine, cette désignation visait à rentabiliser les parcs commerciaux en y permettant des utilisations résidentielles de densité moyenne ou élevée intégrées aux utilisations professionnelles. La modification 28 au Plan officiel est venue réduire considérablement le nombre des secteurs d'entreprises, et ceux qui restent auront dorénavant des cibles de densité minimales s'ils comportent des terrains vierges.

3.3 Le réseau de transport en commun rapide

3.3.1 Description des secteurs ciblés



Les stations souterraines du TL au centre-ville protégeront les usagers des intempéries, ce qui rendra le transport en commun beaucoup plus attrayant dans un climat comme celui d'Ottawa.

Le réseau de TL constitue le premier ordre de priorité pour les objectifs de densification. Haut de gamme en comparaison du transport en commun rapide par autobus, ce réseau incitera plus de gens à recourir au transport en commun pour se rendre au travail et effectuer leurs autres déplacements. Les stations souterraines au centre-ville permettront aux usagers d'attendre le train à l'abri des intempéries. Le TL souterrain fera diminuer le nombre de places de stationnement nécessaires. La Ville favorisera donc le redéveloppement des terrains de stationnement de surface au centre-ville afin d'encourager davantage de résidents à se servir du réseau de TL.

Dans toute grande ville dotée d'un réseau de transport en commun rapide sur rail, les emplacements résidentiels à proximité des stations sont très recherchés. Que ce soit en raison du prestige des logements situés près des stations centrales ou du caractère pratique et abordable de ceux qui environnent les stations plus éloignées, la mobilité que permet un tel réseau suscite un intérêt marqué, qui est déjà perceptible dans le marché de l'habitation. La carte illustrant le réseau de transport en commun rapide pour 2031 figure à l'annexe 4.

Le secteur central, de même que les centres polyvalents et les rues principales traditionnelles jouxtant ou environnant le réseau de TL sont donc les principaux secteurs ciblés et correspondent aux zones suivantes :

- le secteur central (centre-ville);
- les stations de correspondance clés : Blair, Hurdman, Baseline, Blair-174 et Confederation Heights (Lincoln Fields est un cas particulier, abordé séparément);
- les centres polyvalents du pré Tunney et Carling-Bayview;
- les centres polyvalents Lees, Industriel et Cyrville;
- l'artère principale avenue Carling.

Ces secteurs correspondent aux stations de transport en commun rapide suivantes (désignations du Plan officiel entre parenthèses) :

Réseau de TL :

- Futures stations souterraines du TL, à confirmer : Centre Rideau, Metcalfe/O'Connor, Kent/Lyon (secteur central)
- Futures stations de correspondance clés TL-TRA dans d'importants centres polyvalents : Baseline, Blair (centre polyvalent)
- Future station de correspondance clé TL-TRA dans un secteur sous-développé : Hurdman (centre polyvalent)
- Future station de correspondance clé TL-TRA le long d'une artère principale : Lincoln-Fields (artère principale; espace libre d'importance)
- Futures stations du TL au sein d'importantes zones d'utilisations mixtes : Pré-Tunney, Cyrville, Carling, Confederation (centre polyvalent)
- Futures stations du TL à d'autres destinations importantes : Train (centre polyvalent), St-Laurent, Carleton, Greenboro, South-Keys (secteur urbain général), Aéroport
- Futures stations du TL dans des quartiers urbains à l'intérieur d'un centre polyvalent ou du secteur central : Bayview, Campus, Gladstone (prévue), Somerset (prévue), Lebreton, Lees
- Futures stations du TL dans des quartiers urbains à proximité d'une rue principale traditionnelle : Westboro, Dominion (secteur urbain général)
- Future station du TL dans des quartiers de forme suburbaine : Iris (secteur urbain général)

Réseau de TRA :

- Stations de TRA dans des pôles d'emploi : Billings-Bridge, Heron (centre polyvalent)



Le transport en commun sur rail contribue énormément à structurer l'aménagement urbain. Grâce à lui, le centre-ville et les centres polyvalents attireront plus d'emplois et de logements, sans nécessiter de places de stationnement additionnelles.

- Stations de TRA dans les centres-villes de banlieue: Place-d'Orléans, Centre-Shenkman (prévue), Barrhaven-Centre, Terry-Fox (centre d'activité)
- Stations de TRA près de pôles d'emploi : Moodie, Eagleson, Kanata-Nord, Montréal-Canotek, Trim (secteur urbain général)
- Stations de TRA dans des quartiers de forme suburbaine : Hazeldean, Bayshore, Fallowfield, Strandherd, Jeanne-d'Arc, Lycée-Claudiel, Smyth, Riverside, Pleasant-Park (secteur urbain général)
- Stations de TRA à d'autres destinations : Walkley, Millennium (secteur urbain général)

Certains de ces secteurs sont déjà très prisés dans le marché de l'habitation : le secteur central, de même que les rues principales traditionnelles Wellington Ouest, Richmond et Preston, lesquelles sont situées sur le trajet même du réseau de TL proposé.

Les objectifs de densification se réaliseront vraisemblablement à court terme à ces endroits, tandis que dans le centre polyvalent Carling-Bayview, plus vaste, des améliorations au domaine public devront être apportées dans les zones périphériques (y compris les environs de la station Bayview) si l'on veut que le marché du logement s'intéresse à ce secteur.

Des aménagements fondamentaux et des améliorations du domaine public seront également nécessaires pour conférer un attrait résidentiel aux autres secteurs ciblés.

Pré-Tunney. Le centre polyvalent du Pré-Tunney comporte plus que le complexe du gouvernement fédéral du même nom. Il englobe le quadrilatère formé par la rue Scott, l'avenue Holland, la rue Wellington Ouest et l'avenue Parkdale. À long terme, la Ville estime qu'il existe un potentiel de densification au niveau des terres fédérales et de l'emprise aérienne du droit de passage existant du *Transitway*. À l'heure actuelle, le quadrilatère se trouve dans l'un des quartiers d'Ottawa les plus recherchés et constitue un endroit propice à la densification. L'avenue Holland et, dans une moindre mesure, l'avenue Parkdale, sont des couloirs piétonniers naturels vers la rue principale Wellington Ouest et la station Pré-Tunney, laquelle fera partie du réseau de TL.

Il est raisonnable d'anticiper que le marché du logement soit attiré vers des secteurs ou des rues qui sont déjà prisés comme lieux de résidence. Toutefois, la Ville doit assumer la responsabilité de préparer à transformer les autres

secteurs-cibles qui ne sont pas perçus comme lieux de résidence désirables pour qu'ils le deviennent. Parmi ceux-ci, les grandes stations de correspondance feront l'objet d'une attention particulière.

Grandes stations de correspondance

Baseline-Woodroffe. Dans le cas de Baseline-Woodroffe, les nouveaux pavillons du Collège Algonquin, le projet des Archives municipales, les investissements dans les travaux routiers et la nouvelle station de correspondance entre le TL et le *Transitway* (TRA) vers Barrhaven en font un endroit susceptible d'atteindre les objectifs à court ou à moyen terme. Un aménagement résidentiel est déjà en cours sur la promenade CentrepoinTE et le Collège Algonquin est source d'une importante demande de logements. Cependant, vu la taille de ce centre polyvalent, la densité-cible de 200 habitants et emplois par hectare ne sera pas atteinte en 2031. Ce centre polyvalent reçoit donc une densité-cible de 200 pour au-delà de 2031.

Hurdman. La station Hurdman deviendra un grand point de correspondance entre la ligne nord-sud du *Transitway* et le couloir est-ouest du TL. Il existe présentement des tours résidentielles et un petit quartier de maisons de ville au sud-est de l'intersection qui sépare ces deux lignes de transport en commun, le long de la promenade Riverside. Les terrains qui jouxtent la station sont vacants et présentent des difficultés environnementales. Compte tenu de la conversion du couloir de TRA est-ouest en voie de TL et du fait que cette station est à proximité du centre-ville, les forces du marché pourraient commencer à jouer dans ce secteur au cours de la période de projection. La Ville doit agir comme catalyseur en proposant des aménagements dans les environs de cette station et en assurant la coordination auprès des principaux intéressés. Toutefois, les contraintes environnementales et la propriété des terrains à cet endroit en font une cible de densification à plus long terme.

Blair. Le centre polyvalent Blair-174 est essentiellement de forme suburbaine. Il est composé pour l'essentiel de bureaux et de commerces de détail mais la station Blair est désignée station de correspondance clé (jonction du couloir est-ouest du TL et de la ligne de TRA vers Orléans). Les possibilités d'aménagement résidentiel sont donc viables à moyen terme, une fois que le réseau de transport en commun rapide sera en place. Déjà, des condominiums sont en cours d'aménagement près de la station Cyrville, qui

fera aussi partie du réseau de transport sur rail, dans un secteur qui est aussi de forme suburbaine. Or, pour que ce noyau atteigne l'objectif en matière de densité nécessaire au transport en commun rapide sur rail (voir la prochaine section), la Ville devra agir comme catalyseur en proposant des aménagements dans le secteur et en assurant la coordination auprès des principaux intéressés.

Confederation Heights. Le centre polyvalent de Confederation Heights constituera un autre grand point de correspondance entre les lignes nord-sud du TL et du Transitway. Il y existe déjà un grand nombre d'emplois. En vertu des projections actuelles, la densité de ce centre polyvalent se rapprochera de la densité-cible de 200 habitants et emplois par hectare en 2031, mais sans l'atteindre. La propriété fédérale de la plupart des terrains ajoute une incertitude supplémentaire quant au délai de réalisation de tout projet de densification. Confederation Heights reçoit donc une cible de 200 post-2031.

Lincoln Fields. Cette station du *Transitway* se trouve dans un Espace Libre d'importance qui correspond au couloir de la promenade de la rivière des Outaouais, propriété de la Commission de la capitale nationale. Désignée artère principale, l'avenue Carling coupe ce corridor à la station Lincoln Fields en plus d'être désigné Couloir de transport en commun supplémentaire dans le Plan directeur des transports. La densification se butera à une difficulté de taille : le corridor de la promenade de la rivière des Outaouais est large de 400 mètres du côté nord de l'avenue Carling et de 200 mètres du côté sud de cette artère. À moins que soit permis l'aménagement des terrains où se trouve la station le long de l'avenue Carling, le futur couloir de transport en commun n'aura pas de proximité à tout nouvel aménagement. Lincoln Fields ne figure donc pas sur la liste des stations-cible pour la densification. Il peut être souhaitable d'entreprendre des pourparlers avec la CCN pour voir si l'aménagement pourrait un jour être permis le long de l'avenue Carling, au-dessus de la station Lincoln Fields.

Autres centres polyvalents

Lees, Industrial. Les centres polyvalents Lees et Industrial posent des difficultés aux chapitres de l'environnement et du domaine public, leur densification se fera à long terme. Cependant, le centre polyvalent Lees (le plus petit à Ottawa) compte déjà un nombre important de logements et l'Université d'Ottawa est maintenant établie entre la

station Lees et la rivière Rideau. Sa densification pourrait donc être envisageable à court ou moyen terme, selon l'ampleur de contraintes environnementales.

Billings Bridge. Ce centre polyvalent continuera à être desservi par le Transitway. S'y trouvent actuellement un centre commercial de plus d'un-demi siècle et un noyau d'emploi, avec quelques tours résidentielles en périphérie et de grands parcs de stationnement en surface. Son emplacement le long de la rivière Rideau et en prolongement de la rue principale traditionnelle Bank en font un candidat réaliste à la réurbanisation. Lorsqu'elle se produira, tout projet de réaménagement devra exploiter le potentiel de prolongement de la rue Bank comme rue principale traditionnelle avec commerces sur rue.

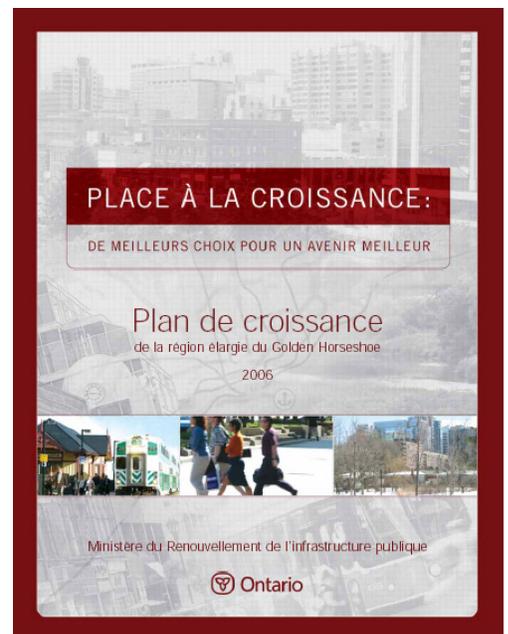
Cyrville. Ce centre polyvalent se caractérise par une forme bâtie suburbaine, mais il sera desservi par le TL. Un projet résidentiel lancé en 2003 y ajoute présentement des appartements en copropriété pour diversifier le secteur, qui jusqu'alors a été essentiellement industriel et commercial. Ce projet résidentiel, toutefois, se développe de forme trop orientée sur l'automobile. Une attention particulière doit être portée pour établir une forme d'aménagement plus urbaine pour que le quartier puisse devenir plus piétonnier et soutenir ainsi le niveau de service de transport en commun qui s'y destine.

3.3.2 Densités minimales pour le transport en commun

En plus de la densification, la DPP exige que des cibles de densité soient fixés pour les couloirs de transport en commun. De tels objectifs sont proposés pour les environs des stations de transport en commun rapide dans les centres polyvalents et les centres-villes de banlieue. Toutefois, la DPP précise que les cibles de densité doivent viser les couloirs de transport en commun en général, ce qui pourrait comprendre les couloirs prioritaires désignés dans le Plan directeur des transports.

La Ville s'attachera particulièrement à faire accroître les densités d'emploi et résidentielles autour des stations de transport en commun rapide prévues dans les centres polyvalents qui longeront les futures voies du TL et, dans les banlieues, situées le long des lignes de TRA.

Dans son *Plan de croissance pour la région élargie du Golden-Horseshoe* (Plan de croissance, 2006), le gouvernement provincial propose des cibles de densité



(exprimées en habitants et emplois par hectare net)⁷ pour les « centres de croissance urbaine » qu'il hiérarchise en fonction de leur rôle dans l'espace métropolitain. Le Plan de croissance ne s'applique pas à la grande région d'Ottawa, mais les cibles de densité et la hiérarchisation des centres de croissance urbaine peuvent s'appliquer à nos centres polyvalents.

Le ministère des Affaires municipales et du Logement (MAML) a invité la Ville d'Ottawa à consulter une étude récente du Groupe IBI sur le transport en commun dans la région du Grand Toronto et Hamilton. Ce rapport propose les densités urbaines présentées à la figure 27 comme minimums pour divers niveaux de service de transport en commun et fait valoir l'importance d'associer le transport en commun à l'utilisation du territoire.

« Il ne faut pas oublier que l'aménagement urbain compact et polyvalent permet d'assurer un bon service de transport en commun, ce qui, véritable symbiose, favorise l'aménagement d'une forme urbaine compacte.^{8,9} »
[traduction]

Figure 27
Potentiel du service de transport en commun selon la densité urbaine

Fourchette de densité*	Potentiel du transport en commun	Type de service
< 20	Faible	Aucun service de transport en commun. Service de taxi particulier ou communautaire, etc.
de 20 à 40	Modeste	Service minimal de transport en commun. Autobus aux 30 minutes et circuits express aux heures de pointe.
de 40 à 80	Bon	Bon service de transport par autobus.
de 80 à 120	Très bon	Excellent service de transport par autobus. Possibilité de TRA ou de TL.
de 120 à 200	TRA ou TL	Service de transport en commun de premier ordre.
> 200	Métro	Service de transport en commun de premier ordre.

* La densité est exprimée en habitants et emplois par hectare brut.

Source : Groupe IBI, *Transportation Trends and Outlooks for the Greater Toronto Area and Hamilton - Needs and Opportunities*, 29 janvier 2007

⁷ La région élargie du *Golden-Horseshoe* comptant plusieurs villes de palier supérieur, de palier inférieur et à palier unique, chacune ayant son propre taux d'occupation des logements, les cibles de densité sont exprimés en « habitants et emplois par hectare brut ». Comme Ottawa est une ville à palier unique, il est aussi possible d'exprimer les cibles de densité en « logements et emplois par hectare net ».

⁸ Source : Groupe IBI, *Transportation Trends and Outlooks for the Greater Toronto Area and Hamilton - Needs and Opportunities*, 29 janvier 2007, p. 27.

⁹ Pour Ottawa, ces densités doivent être converties en logements et emplois par hectare net. On trouvera à l'annexe 5 le calcul effectué pour la conversion.

Les données de l'Enquête sur l'emploi réalisée par la Ville en 2006 et du recensement de 2006 ont permis d'établir les densités actuelles suivantes pour le secteur central et les centres polyvalents :

Figure 28
Densités des emplois et des logements dans les centres polyvalents, 2006

	Superficie (ha)	Emplois (2006)	Pop. (2006)	DENSITÉ*
Secteur central	268	97 710	8 147	395
Pré-Tunney	86,6	15 873	2 057	207
Lees	15,6	54	2 545	167
Bayview-Preston	82	8 916	2 738	142
Billings Bridge	42,6	5 519	0	130
Blair-174	60,5	6 411	0	106
Baseline-Woodroffe	140,6	7 897	5 599	96
Confederation Heights	50,4	3 682	0	73
Hurdman	44,7	142	2 272	54
Cyrville	54,6	2 162	300	45
Industrial	139	4 120	1 692	42
Kanata-Ouest	254,2	2 346	10	9
Mer Bleue	142,1	(Non aménagé)		0

* La densité est exprimée en habitants et emplois par hectare brut.

Les cibles de densité pour le secteur central et les centres polyvalents sont fixés de manière hiérarchique. Le plus élevé correspond au secteur central, pôle d'emplois et cœur symbolique de la métropole, vitrine de la capitale nationale pour le reste du monde, centre du réseau de transport en commun rapide et emplacement du futur tunnel du TL. La cible pour le secteur central est fixée à **500 habitants et emplois par hectare brut**.

Les Centres polyvalents importants qui, dans le réseau de transport en commun rapide, coïncident avec les principales stations et qui ont déjà des densités d'emploi et résidentielles élevées, viennent au second rang pour ce qui des cibles de densité. Cette cible est fixée à **250 habitants et emplois par hectare brut**. La Ville entend concentrer autour de ces stations une part considérable de la croissance des emplois et des logements. Vu leur emplacement et leur maturité urbaine, ces endroits méritent qu'on les traite dès maintenant comme noyaux urbains axés principalement sur le piéton et le transport en commun.

Les centres polyvalents situés aux grandes stations de correspondance viennent au troisième rang. Leur cible de densité est fixée à **200 habitants et emplois par hectare brut**. Cette cible est délibérément élevée malgré des densités actuelles quelquefois très faibles. Le but de cette cible est de faire comprendre le niveau d'effort de

densification requis à ces endroits pour soutenir un service de transport en commun de haut calibre.

Enfin, les centres polyvalents dits « émergents » arrivent au quatrième rang pour les cibles de densité, soit **120 habitants et emplois par hectare brut**. Pour ces centres polyvalents à faible densité, la Ville vise pour tout aménagement futur des densités minimales pour le service de transport en commun rapide sur rail. Là où les logements sont rares ou inexistants, la cible favorise la densification résidentielle. Là où l'emploi est rare, la cible favorise l'ajout d'emplois.

Les cibles de densité proposées pour le secteur central et les centres polyvalents d'ici 2031 sont présentées à la figure 29. Ces cibles sont égales ou supérieures aux niveaux requis pour soutenir un service de transport en commun de premier ordre, et reconnaissent qu'elles seront atteintes dans certains cas après 2031.

Figure 29
Cibles de densité pour le secteur central et les centres polyvalents d'ici 2031

Secteur	Cible de densité*	
	En 2031	Post-2031
Secteur central	500	
Centres polyvalents importants	250	
Pré-Tunney	250	
Lees	250	
Grandes stations de correspondance	200	
Bayview-Preston	200	
Blair-174	200	
Confederation Heights		200
Baseline-Woodroffe		200
Hurdman		200
Centres polyvalents « émergents »	120	
Billings Bridge	120	
Cyrville	120	
Industrial		120
Kanata-Ouest		120
Mer-Bleue		120

* La densité est exprimée en habitants et emplois par hectare brut.

Cette stratégie propose que dorénavant, tous les plans de conception communautaire visent ces densités comme minimum et que les règlements de zonage soient revus et modifiés pour en favoriser l'atteinte.

La figure 30 montre les emplois et la population projetés d'ici 2031 pour obtenir ces densités. Signalons que les cibles de densité ne seront pas atteints d'ici 2031 et que les activités de densification à long terme prévues se

Figure 30

Habitants et emplois projetés d'ici 2031 pour le secteur central et les centres polyvalents

Secteur	Nouveaux logements	Nouveaux emplois	Emploi total	Population totale	Densité en 2031*	CIBLE*
Secteur central	7 850	22 540	120 250	19 844	523	500
Lees	750	946	1 000	3 760	305	250
Pré-Tunney	1 325	2 042	17 915	4 204	255	
Bayview-Preston	2 500	2 036	10 952	6 788	216	200
Blair-174	1 250	3 650	10 061	2 025	200	
Confederation Heights	950	3 589	7 271	1 758	179	
Baseline-Woodroffe	1 000	1 333	9 230	7 219	117	
Hurdman	1 000	500	642	2 414	101	
Billings Bridge	700	81	5 600	1 295	162	120
Cyrville	1 800	750	2 912	3 630	120	
Kanata-Ouest	2 424	12 774	15 120	6 070	83	
Mer-Bleue	800	8 000	8 000	1 528	67	
Industrial	500	1 067	5 187	2 617	56	

* La densité est exprimée en habitants et emplois par hectare brut.

prolongeront après cette année de référence. Par contre, toutes les projections donnent des densités jugées « très bonnes » pour ce qui est de leur possibilité d'assurer la viabilité du transport en commun.

À Confederation-Heights, Blair-174, Hurdman et dans certaines parties du secteur du Pré-Tunney, la propriété est telle que l'aménagement prévu ci-dessus n'aura probablement pas lieu si la Ville n'agit pas comme catalyseur et n'assure pas la coordination auprès des parties prenantes de façon à amorcer le processus.

3.3.3 Objectifs en matière de densification

Le potentiel des centres polyvalents près des stations de transport en commun et les objectifs fixés pour ceux-ci sont tirés du rapport *Où vivrons-nous?* et ont été peaufinés d'après les commentaires reçus du secteur de la construction domiciliaire et les exercices de planification en fonction de l'emplacement réalisés par la Ville. Ces objectifs ne relèveront pas du Plan officiel mais figureront dans la documentation technique à l'appui de la planification des infrastructures et de l'élaboration des plans de conception communautaire.

Stations de transport en commun rapide correspondantes :
 Bayview, Gladstone, Carling, Lees, Hurdman, Train, Cyrville, Blair, pré Tunney, Baseline, Confederation (TL futur); Billings Bridge, Heron (TRA)

Figure 31
 Objectifs de densification pour le secteur central (unités de logement)

	Court terme (2006-2021)	Moyen terme (2021-2031)	CIBLE 2031	Long terme (après 2031)	TOTAL
Secteur central	3 000	2 350	5 350	1 650	7 000
Lebreton	1 500	1 000	2 500	1 500	4 000
TOTAL	4 500	3 350	7 850	3 150	11 000

Figure 32
 Objectifs de densification pour les centres polyvalents (unités de logement)

Centre polyvalent	Court terme (2006-2021)	Moyen terme (2021-2031)	CIBLE 2031	Long terme (après 2031)	TOTAL	STATIONS DE TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE CORRESPONDANTES
Carling-Bayview	1 000	1 500	2 500	2 275	4 775	Bayview, Somerset, Gladstone, Carling
Blair-174	500	750	1 250	1 350	2 600	Blair
Cyrville	900	900	1 800	825	2 625	Cyrville
Pré-Tunney	325	1 000	1 325	975	2 300	Tunney's Pasture
Hurdman	200	800	1 000	1 625	2 625	Hurdman, Lycée-Claudiel
Industrial	250	250	500	1 000	1 500	Train
Baseline-Woodroffe	500	500	1 000	1 300	2 300	Baseline
Confed. Heights	250	700	950	1 000	1 950	Confederation, Heron
Lees	250	500	750	500	1 250	Lees
Billings Bridge	300	400	700	1 000	1 700	Billings Bridge
TOTAL	4 475	7 300	11 775	11 225	23 000	
Kanata Ouest*	1 400	1 024	2 424			
Mer-Bleue*	200	600	800			

* Les centres polyvalents de Kanata-Ouest et Mer-Bleue ne sont pas inclus sous la rubrique de « densification », mais ont tout de même des cibles de densité et des minimums en termes de logements à construire.

Cette stratégie propose que le Plan officiel permette la construction de tours au centre-ville et dans les centres polyvalents pour contribuer à l'atteinte des objectifs de densification. Les plans de conception communautaire (PCC) demeureront les principaux outils de planification à plus petite échelle. C'est au niveau de ces PCC que s'effectuera l'analyse détaillée des endroits précis devant accommoder la densification, de la capacité des infrastructures et des services communautaires.

Cette stratégie propose que tous les PCC et règlements de zonage qui s'appliquent au centre-ville et aux centres polyvalents permettent de plein droit l'atteinte des cibles minimales de densification qui figurent ci-haut.

D'autres stations de transport en commun présentent aussi un potentiel de densification, mais aucun objectif ne leur est attribué parce que la Ville accordera la priorité aux stations énumérées dans les deux figures ci-dessus. Comme le potentiel de densification total dépasse l'objectif de 40 % fixé pour l'ensemble de la ville (voir le sommaire à la

section 3.9), la Ville concentrera ses efforts dans les endroits les plus importants situés le long du réseau de transport en commun rapide. Le potentiel de densification des autres stations pourra être évalué et ciblé ultérieurement (après 2031).

3.4 Rues principales

Dans le Plan officiel, on lit à la sous-section 3.6.3 que « sont désignées "rue principale" les rues de la ville qui offrent certaines des possibilités de densification les plus intéressantes par la création de formes d'aménagement plus denses, une combinaison dynamique des utilisations et un environnement convivial pour les piétons. » Le Plan stipule également que « Le trait commun de toutes les rues principales est qu'elles servent de corridors d'utilisations mixtes pouvant offrir un vaste éventail de biens et de services aux communautés environnantes et autres. Le présent Plan prévoit que la densification continuera de s'effectuer aux nœuds et aux corridors (centres polyvalents et rues principales) afin de soutenir le système de transport en commun, de créer des places centrales pour chaque quartier, de limiter les déplacements et de réduire le plus possible les perturbations dans les quartiers stables existants. »

Le Plan officiel désigne deux types de rues principales : les rues principales traditionnelles et les artères principales.

3.4.1 Description des rues principales traditionnelles

Les rues principales traditionnelles sont la pierre angulaire fonctionnelle des plus vieux quartiers d'Ottawa. Le service de transport en commun y est offert et avec la conversion éventuelle de la majorité du *Transitway* en voies de TL, le service d'autobus d'appoint reliant chacune d'elles aux stations gagnera en importance.

Tout comme c'est le cas pour les centres polyvalents, les rues principales traditionnelles ne se prêtent pas toutes à un aménagement résidentiel immédiat. Aussi les objectifs qui leur sont attribués se distinguent-ils selon qu'ils se réaliseront à court, à moyen ou à long terme.

Le marché de l'habitation commence à pencher pour certaines rues principales traditionnelles, comme en témoignent les projets résidentiels réalisés et les logements aménagés dans ces rues et le secteur central depuis 2001



La vie urbaine gagne en popularité. Le cœur d'Ottawa est formé de secteurs dynamiques et favorables aux piétons. L'augmentation de la population vivant dans les rues principales est synonyme de services et magasins plus nombreux, de surveillance accrue et de quartiers plus animés.

Figure 33

Projets et logements dans le secteur central et les rues principales traditionnelles, 2001-2008

Désignations du PO	Construits ou e/c*		Approuvés		Prévus		TOTAL	
	Projets	Logements	Projets	Logements	Projets	Logements	Projets	Logements
Secteur central est ¹	16	1 674	0	0	1	103	17	1 777
RPT Bank	11	618	1	50	3	471	15	1 139
Secteur central ouest ²	8	694	0	0	2	350	10	1 044
RPT Rideau	4	306	3	149	2	344	9	799
RPT Elgin	1	118	1	160	2	520	4	798
RPT Richmond	3	199	1	93	5	352	9	644
RPT West Wellington	7	206	1	46	2	130	10	382
RPT Somerset	4	294	0	0	1	59	5	353
RPT Scott	2	193	2	156	0	0	4	349
RPT Preston	2	188	1	44	1	28	4	260
RPT Main	0	0	0	0	3	199	3	199
RPT Dalhousie	7	193	0	0	0	0	7	193
RPT McArthur	2	152	1	37	0	0	3	189
RPT Bronson	2	98	0	0	1	65	3	163
RPT Montréal	1	68	0	0	0	0	1	68
RPT Gladstone	0	0	0	0	1	27	1	27
TOTAL	69	4 752	12	984	24	2 658	105	8 394

* e/c = en construction, RPT = rue principale traditionnelle

1. Secteur central est : Tel que désigné dans l'annexe B du Plan officiel, à l'est du canal Rideau (secteur du marché By).

2. Secteur central ouest : Tel que désigné à l'annexe B du Plan officiel, à l'ouest du canal Rideau (secteur financier et professionnel).

(voir la figure 33 ci-dessus.) Les rues Bank et Rideau de même que les parties est et ouest du secteur central ont accueilli la plupart des projets d'aménagement, suivies des rues Richmond et Wellington Ouest. En tout, dans le secteur central et les rues principales traditionnelles, 69 projets comportant 4 752 logements étaient construits ou en voie de l'être au moment de la rédaction de ce document, 12 projets comptant 984 logements étaient approuvés et 24 autres projets prévoyant 2 658 habitations étaient en cours d'approbation, pour un total de 105 projets et de 8 394 logements.

Les rues principales traditionnelles se verront attribuer un objectif qui sera réalisé graduellement. L'analyse technique présentée ici donne un aperçu du nombre éventuel de logements pouvant être aménagés dans chaque rue et de la réalisation progressive de ces projets en fonction de l'harmonisation des priorités municipales (soutien du transport en commun, milieu plus convivial pour les piétons, etc.) et des conditions du marché, ce qui influera sur l'atteinte des objectifs.

Le potentiel de chaque rue principale traditionnelle est tiré du rapport *Où vivrons-nous?* et tient compte des commentaires du secteur de la construction domiciliaire de même que des projets réalisés depuis la publication du rapport. À la figure 25, le potentiel total des rues principales traditionnelles est de 20 425 logements, total

qui prend en considération le potentiel à long terme (pour les années subséquentes à 2031). Aux fins de cette analyse (voir la figure 34), on entend par court terme la période se terminant en 2021 et par moyen terme, la période s'échelonnant de 2021 à 2031.

3.4.2 Objectifs de densification pour les rues principales traditionnelles

Les objectifs pour les rues principales traditionnelles ont été établis à partir du potentiel calculé selon la méthodologie employée dans *Où vivrons-nous?*, laquelle est fondée sur l'hypothèse voulant que les immeubles à cinq étages comportant quatre étages résidentiels soient la norme pour ces rues. Cependant, le potentiel n'est peut-être pas entièrement révélé de cette façon, des bâtiments plus élevés convenant à certaines rues principales traditionnelles.

Les objectifs des rues principales traditionnelles, tout comme ceux du transport en commun, ne relèveront pas du Plan officiel mais figureront dans la documentation technique à l'appui de la planification des infrastructures et de l'élaboration des plans de conception communautaire.

À l'avenir, tous les PCC et les modifications qui y seront apportées de même que le zonage qui s'appliquera à ces rues devront viser au moins les objectifs minimaux indiqués dans la figure ci-dessous.

Figure 34
Objectifs de densification pour les rues principales traditionnelles (unités de logement)

Rue principale traditionnelle	Court terme (jusqu'en 2021)	Moyen terme (2021-2031)	CIBLE 2031	Long terme (après 2031)	TOTAL
Richmond	800	1 000	1 800	2 350	4 150
Bank	1 000	625	1 625	100	1 725
Wellington	675	550	1 225	775	2 000
Rideau	800	300	1 100	500	1 600
Beechwood	375	500	875	325	1 200
Montréal	250	500	750	1 000	1 750
Preston	300	400	700	800	1 500
Bronson	175	500	675	250	925
Main	525	100	625	175	800
Somerset	225	350	575	150	725
Gladstone	200	350	550	225	775
Stittsville Main	225	275	500	1 225	1 725
Scott	125	275	400	1 400	1 800
Elgin	125	275	400	150	550
McArthur	100	300	400	1 400	1 800
Merivale	0	150	150	950	1 100
Dalhousie	100	0	100	250	350
King Edward	0	0	0		
TOTAL	6 000	6 450	12 450	10 975	23 425

La densification des rues principales traditionnelles est un sujet controversé. Les débats tournent autour de la hauteur des édifices, de la circulation supplémentaire crainte par certains, de la suffisance des services publics, du design urbain et de la qualité de l'architecture.

Pour que la densification soit bien reçue et valorisée par les habitants des quartiers qui en font l'objet, les édifices doivent être beaux et renforcer leur rue non seulement par l'ajout de nouveaux résidents et commerces (qui bénéficient aux résidents déjà établis), mais qui enrichiront le caractère de leur quartier en ayant une relation positive et compatible avec le domaine public. Une architecture de qualité et un design urbain propice au contexte sont des pré-requis fondamentaux pour le succès de toute stratégie de densification.

Les cibles énoncées à la Figure 34 sont calculées à partir d'une sélection très conservatrice de sites potentiels (vacants ou à réaménager) et supposent une moyenne de cinq étages, dont quatre résidentiels. Le potentiel total des rues principales traditionnelles peut donc changer à mesure que seront formulées des hypothèses pour chaque rue en fonction de la hauteur des bâtiments, ce qui pourrait par conséquent modifier les objectifs. Selon les calculs actuels, cependant, les rues principales traditionnelles peuvent combler environ 23 % de l'objectif de densification total, ce qui correspond à quelque 12 500 logements d'ici 2031.

3.4.3 Description des artères principales



L'avenue Carling, artère principale destinée à accueillir une voie de transport en commun sur rail, présente un grand potentiel de densification.

Une vaste ceinture de quartiers aménagés après la Seconde Guerre mondiale entoure les anciens secteurs piétonniers d'Ottawa. Désormais situées près du cœur de la ville et destinées à être incorporées au réseau de transport en commun rapide, les artères principales qu'on y retrouve sont susceptibles de voir leur valeur augmenter, d'où l'importance d'en prévoir la densification de façon stratégique et d'en faire peu à peu des secteurs favorables aux piétons, en s'appuyant sur leur statut de couloirs de transport en commun.

Les artères principales ont ceci d'avantageux : elles ont un grand potentiel pour ce qui est de réaliser un équilibre entre la densification des banlieues proches du cœur de la ville sans pour autant déstabiliser les zones résidentielles environnantes. L'annexe D du Plan officiel présente le réseau de transport en commun d'Ottawa. Bon nombre des artères principales situées à l'intérieur de la ceinture verte, de même que plusieurs autres grandes avenues à l'intérieur ou en dehors de celle-ci,

sont désignées couloirs de transport en commun supplémentaires. L'avenue Carling est destinée à accueillir une ligne de transport en commun sur rail.

En général, les artères principales ne se prêtent pas encore à une densification intense. Elles demeurent trop axées sur la voiture et trop suburbaines, et elles présentent trop de lacunes en ce qui concerne le domaine public pour permettre de réaliser dans l'immédiat un objectif de densification sérieux, compte tenu du marché actuel.

Cela dit, des tronçons de certaines d'entre elles se prêtent déjà à la densification résidentielle : ils sont situés près de rues principales traditionnelles établies et dynamiques (p. ex., l'avenue Carling près de la rue Preston et de l'avenue Bronson) ou de grands centres d'emploi (p. ex., le chemin de Montréal Est); leurs façades donnent sur une ou même deux voies qui leur confèrent l'aspect de secteurs résidentiels établis (p. ex., le côté ouest du chemin Merivale, le côté nord du chemin Richmond à l'ouest de la promenade de la rivière des Outaouais); ou ils présentent des possibilités de réaménagement résidentiel durable (p. ex., l'ancienne école secondaire Laurentian à l'angle des chemins Baseline et Merivale).

Quoi qu'il en soit, la densification résidentielle des artères principales doit produire un tissu urbain davantage axé sur les piétons et propice au transport en commun. Pour qu'elles deviennent de vraies avenues urbaines et que des logements puissent être aménagés sur toute leur longueur, ces artères auront besoin d'améliorations du domaine public (trottoirs plus larges; arbres d'ombrage; stationnement sur rue; conception des routes comportant, entre autres, des voies de stationnement et un accès local pour rétrécir la voie à l'intention des piétons; et conversion de circuits d'autobus en tramways).

Il existe néanmoins dans les artères principales un certain potentiel de densification qui pourra se réaliser à court ou moyen terme.

3.4.4 Objectifs de densification pour les artères principales

Les objectifs pour les artères principales sont fixés en fonction du rapport *Où vivrons nous?* et des commentaires reçus du secteur de la construction domiciliaire de même que des projets réalisés depuis la publication du rapport.

Comme les autres objectifs, ceux établis pour les artères principales ne relèveront pas du Plan officiel mais figureront dans la documentation technique à l'appui de la planification des infrastructures et de l'élaboration des plans de conception communautaire.

À l'avenir, tous les PCC et les modifications qui y seront apportées de même que le zonage qui s'appliquera à ces rues devront viser au moins les objectifs minimaux indiqués dans la figure ci-dessous.

Figure 35
Objectifs de densification pour les artères principales (unités de logement)

Artère principale	Court terme (jusqu'en 2021)	Moyen terme (2021-2031)	CIBLE 2031	Long terme (après 2031)	TOTAL
Montréal	750	1 500	2 250	5 375	7 625
St-Joseph	400	1 600	2 000	8 700	10 700
Carling	500	1 000	1 500	8 600	10 100
Merivale	250	750	1 000	9 500	10 500
Bank	250	500	750	10 825	11 575
St-Laurent	0	500	500	8 400	8 900
Robertson	0	0	0	8 475	8 475
Hazeldean	0	0	0	3 175	3 175
Richmond	0	0	0	1 675	1 675
TOTAL	2 150	5 850	8 000	64 725	72 725

Les objectifs pour les artères principales ont été établis à partir du potentiel calculé selon la méthodologie employée dans *Où vivrons nous?*, laquelle est fondée sur l'hypothèse voulant que les immeubles à huit étages comportant sept étages résidentiels soient la norme pour ces voies. Cependant, le potentiel n'est peut-être pas entièrement révélé de cette façon, des bâtiments plus élevés convenant à certaines artères principales.

Le plus gros défi associé à l'aménagement le long des artères principales consistera à créer un tissu urbain dans un milieu essentiellement suburbain et axé sur l'automobile. Comme l'aménagement futur contribuera à faire de ces artères de véritables avenues urbaines, il faudra accorder une importance particulière à la relation entre tout nouvel édifice et la rue, à l'emplacement des places de stationnement et à la réduction des espaces vides entre les constructions le long des trottoirs.

3.4.5 Cibles de densité pour les artères principales

La DPP exige également que les municipalités fixent des cibles de densité le long des couloirs de transport en commun, en l'occurrence, les artères principales. La figure 36 montre les densités actuelles le long des artères principales.

Le chemin Richmond et l'avenue Carling se démarquent par leur densité élevée. Dans le Plan directeur des transports, le chemin Richmond sera desservi par le couloir est-ouest du TL alors que l'avenue Carling est désignée « couloir supplémentaire » sur lequel est prévu une ligne de tramway dans les phases ultérieures du Plan de transport rapide.



Les artères principales ont un grand potentiel de réaménagement mais requièrent d'importantes améliorations de leurs espaces publics pour en faire des lieux résidentiels désirables.

Figure 36
Densités le long des artères principales, 2006
(habitants et emplois par hectare brut)

Artère principale	Emplois	Population	Densité
Richmond	653	1 980	217
Carling	21 215	4 705	183
St-Laurent	8 927	2 950	92
Bank	9 692	1 752	79
Hazeldean	3 047	900	64
Robertson-Richmond	3 578	55	62
St-Joseph	3 982	575	61
Merivale-Clyde-Baseline	7 357	1 370	50
Montréal Est	11 508	4 760	41
Innes	1 535	42	7
Eagleson	662	0	7

Source: Recensement 2006, Statistique Canada (population);
Ville d'Ottawa - Enquête sur l'emploi, 2006

Une cible de 200 habitants et emplois par hectare brut est proposée pour les artères principales de Richmond et Carling. Cette cible découle d'une analyse de la densité actuelle et du niveau de densité requis pour soutenir un service de transport en commun de haut calibre.

Dans un avenir éloigné (après 2031), d'autres artères principales pourraient bien bénéficier d'un service de train léger sur rail, sous forme de tramways circulant dans des voies réservées. Pour préparer ces artères à recevoir cette amélioration du service de transport en commun, **une densité-cible de 120 habitants et emplois par hectare brut est proposée pour les artères principales de St-Laurent, Bank, le chemin de Montréal à l'est de St-Laurent, et le chemin Merivale avec le triangle Clyde-Baseline qui s'y rattache.**

En combinant les objectifs de densification pour les artères principales (à la figure 35) et les projections de nouveaux

emplois sur ces rues jusqu'en 2031, l'on obtient les densités suivantes :

Figure 37
Densités projetées pour les artères principales, 2031
(habitants et emplois par hectare brut)

Artère principale	Nouveaux emplois	Nouvelle population	Densité
Richmond (n. de Carling)	66	0	209
Carling	1 655	2 235	208
St-Laurent	2 446	745	115
Bank	1 134	1 118	94
Merivale-Clyde	4 348	1 490	83
Montréal Est	2 601	3 353	54

(Des calculs plus détaillés sur la taille moyenne des ménages qui produit le chiffre de population pour chaque artère principale, de même que la projection en matière d'emploi, se retrouvent à l'Annexe 8.)

Le léger recul de la densité prévu sur le chemin Richmond s'explique par la diminution de la taille des ménages, le peu de nouveaux emplois prévus et l'absence de nouveaux logements projetés pour ce très court tronçon au nord de l'avenue Carling. L'avenue Carling dépassera sa cible de densité de 200 habitants et emplois par hectare. Le boulevard St-Laurent se rapprochera de sa cible et, dans le cas des trois autres artères principales, la cible ne sera atteinte qu'après 2031.

Cette stratégie propose que chaque nouveau projet de développement sur ces six artères principales se conforme à la cible minimale de densité, qui sera mesurée en logements et emplois par hectare net. Cette exigence vise à assurer l'établissement d'une forme urbaine propice à un niveau de transport en commun de haut calibre, et que chaque nouveau projet de développement contribue à l'atteinte de la cible de densité. (La conversion des mesures de densité est expliquée à l'annexe 5.)

Les cibles de densité seront atteintes si chaque projet de développement se conforme ou dépasse la densité-cible. La Ville exigera que chaque demande d'aménagement (du plan d'implantation à la modification de zonage) se conforme à la densité-cible. Cependant, l'atteinte des cibles de densité ne sera pas liée à l'évaluation du périmètre d'urbanisation.

Cette stratégie ne propose pas de cibles de densité pour les autres artères principales afin de concentrer les efforts de densification sur les artères les plus susceptibles d'atteindre des densités pouvant soutenir un service de transport en commun de haut calibre.

3.5 Centres-villes de banlieue

3.5.1 Densités actuelles

Les trois centres-villes de banlieue (Orléans, Kanata, Barrhaven) en sont à différentes étapes de développement, celui d'Orléans étant le plus avancé. Les investissements récents de la Ville et du secteur privé dans des installations culturelles, de même que l'aménagement intercalaire résidentiel et la construction d'un hôtel continuent de renforcer le tissu urbain du centre d'activité d'Orléans. À l'aube du XXI^e siècle, les chantiers d'immeubles d'appartement en hauteur se sont multipliés à Kanata, où d'autres projets similaires sont prévus. Ce secteur comporte en outre un important volet résidentiel formé de logements de faible hauteur. Le cœur du centre-ville de Barrhaven, par ailleurs, n'est pas encore aménagé. Les emplois dans cette zone sont circonscrits dans les points de vente au détail situés à sa limite nord.

Les données de l'Enquête sur l'emploi réalisée par la Ville en 2006 et du recensement de 2006 ont permis d'établir les densités actuelles suivantes pour les centres-villes de banlieue :

Figure 38
Densité des centres-villes de banlieue, 2006

	Superficie (ha)	Emplois (2006)	Pop. (2006)	DENSITÉ*
Orléans	83,2	3 163	834	48
Kanata	229,4	3 818	3 771	33
Barrhaven	217,1	2 176	127	11

* La densité est exprimée en habitants et emplois par hectare brut.

3.5.2 Densification et cibles de densité pour les centres-villes de banlieue

Aux fins de la présente stratégie, l'aménagement dans les centres-villes de banlieue sera considéré comme densification telle que définie dans la DPP. Il comptera dans l'atteinte de l'objectif de densification de 40% pour la Ville entière.

Dans les centres urbains d'Orléans et de Kanata, les parcelles non aménagées jusqu'ici sont désormais entourées de constructions, faisant d'elles des « lots vacants ou sous-utilisés dans des secteurs précédemment aménagés » aux termes de la DPP. La situation sera bientôt semblable à Barrhaven, même si le cœur du centre urbain n'y est pas encore aménagé. Lorsque la construction résidentielle



Le Plan de conception communautaire du centre d'activité de Barrhaven prévoit 22 500 résidents et 12 600 emplois une fois l'aménagement entièrement achevé. Les cibles de densité oscillent entre 100 et 300 logements par hectare.

commencera, ce centre d'activité comportera aussi des « lots vacants ou sous-utilisés dans des secteurs précédemment aménagés. »

En raison de leur emplacement sur le réseau de transport en commun rapide, les centres-villes de banlieue sont les endroits les plus propices pour assurer un aménagement compact, dense et à usages mixtes. Le but premier de la présente stratégie est d'augmenter la densité des emplois et de la population dans ces trois centres, de façon à accroître le nombre d'usagers du transport en commun rapide. Les cibles de densité proposées pour les centres-villes de banlieue sont conformes à celles des centres polyvalents « émergents » à l'intérieur de la ceinture verte.

Le Plan de conception communautaire (PCC) de Riverside-Sud prévoit que le centre de la collectivité aura 3 975 emplois, ce qui l'empêche d'être désigné comme centre-ville de banlieue puisque le critère de cette désignation est d'au moins 10 000 emplois. Cependant, le centre de la collectivité de Riverside-Sud (CCRS) aura une station de correspondance entre le TL et le Transitway vers Barrhaven. Le PCC prévoit une densité-cible de 80 habitants et emplois par hectares pour le CCRS. Cette densité correspond au seuil minimum permettant de soutenir un très bon service de transport en commun (figure 27.) Il est donc recommandé que cette cible soit inscrite au Plan Officiel. Par ailleurs, l'aménagement dans le CCRS sera compté comme densification lorsqu'il sera conforme à la définition provinciale.

Dans tous les cas, l'ampleur du développement pendant la période de projection ne permettra vraisemblablement pas aux centres-villes de banlieue d'atteindre leurs cibles de densité. La densification de ces zones continuera de figurer parmi les projets d'urbanisme se prolongeant après 2031.

Figure 39
Projections pour les centres-villes de banlieue jusqu'en 2031

Banlieue	Superficie (ha)	Emplois en 2031	Nouveaux logements	Pop. En 2031	Densité*
Orléans	83,2	6 150	550	1 884	97
Kanata	229,4	9 280	1 072	5 818	66
Barrhaven	217,1	10 143	2 875	5 618	73
CC Riverside-Sud**	116,2	3 975	2 625	5 236	80

* La densité est exprimée en habitants et emplois par hectare brut.

** Le développement dans le Centre de la Collectivité de Riverside-Sud ne sera pas compté comme densification.

La densité proposée pour les centres-villes de banlieue est de 120 habitants et emplois par hectare brut, minimum nécessaire à un service de transport en commun de premier ordre comportant le TL.

Cette stratégie propose que le Plan officiel permette la construction de tours dans les centres-villes de banlieue pour contribuer à l'atteinte des objectifs de densification.

Pour le Centre de la Collectivité de Riverside-Sud, la densité proposée est de 80 habitants et emplois par hectare brut, tel que l'énonce le Plan de Conception Communautaire de Riverside-Sud. Il est proposé d'inscrire cette densité-cible au Plan officiel.

3.6 Densification à l'extérieur des secteurs ciblés

Le rapport *La densification résidentielle à Ottawa, 2001-2006* conclut que 44 % de la densification réalisée entre la mi-2001 et la mi-2006 n'a pas eu lieu dans les secteurs visés par le PO. Il met aussi en évidence l'importance des terres vendues par le gouvernement fédéral et ayant pu être loties durant cette période¹⁰.

Si les terrains appartenant au gouvernement fédéral et se prêtant au réaménagement demeurent nombreux, ils sont assujettis à de multiples conditions d'ordre politique ou autre, rendant leur disponibilité difficile à prévoir. Par exemple, l'ancienne base militaire des Forces canadiennes de Rockcliffe a été destinée au réaménagement au milieu des années 1990 mais des revendications territoriales des Premières nations retardent le projet.

Outre les anciennes terres fédérales, les possibilités de densification en dehors des secteurs visés se classent dans les catégories suivantes :

- ajout de logements à des immeubles existants;
- conversion de locaux à utilisation non résidentielle en bâtiments résidentiels;
- aménagement intercalaire par le morcellement de terrains;
- aménagement intercalaire résidentiel sur des lots vacants;



Les quartiers établis continueront de présenter des possibilités de densification de faible envergure, et de nouveaux logements bien conçus contribueront à rajeunir les rues. Le PO prévoit que les quartiers en-dehors des secteurs ciblés resteront stables, sans pour autant être statiques. Ils ne sont par ailleurs pas au cœur des efforts de densification et ne sont pas désignés comme secteurs cibles.

¹⁰ Entre la mi-2001 et la mi-2006, 17,6 % de la densification résidentielle a eu lieu sur des terrains qui avaient appartenu au gouvernement fédéral.

- aménagement intercalaire sur le terrain d'anciennes écoles;
- réaménagement.

C'est en fonction de ces catégories que les données sur la densification figurant dans le rapport susmentionné ont été classées (mi-2001 à mi-2006).

Figure 40
Densification résidentielle par catégorie, mi-2001 à mi-2006

Catégorie	Unifam.	Jumelée	Rangée	App.	TOTAL
Réaménagement					
Terrains fédéraux	473	112	823	453	1 861
Sites commerciaux/bureaux	45	16	249	1 234	1 544
Reconstructions résidentielles	4	24	131	391	550
Écoles fermées	50	22	182	240	494
Friches industrielles	2	54	227	188	471
Anciennes stations-service	0	0	16	341	357
Sous-total	574	228	1 628	2 847	5 277
Développement de sites vacants ou sous-utilisés au sein d'un tissu urbain constitué					
Terrains vacants	183	52	546	2,092	2 873
Anciens stationnements ou concessionnaires de voitures usagées	0	14	62	1 064	1 140
Aires d'Entreprise	0	16	87	0	103
Ancienne emprise d'Hydro	0	0	58	0	58
Sous-total	183	82	753	3 156	4 174
Aménagement intercalaire					
Par division de terrain	199	114	60	9	382
Sites scolaires inutilisés	138	0	53	10	201
Sous-total	337	114	113	19	583
Agrandissement ou conversion d'édifices existants					
Conversions*	3	28	12	415	458
Agrandissements	0	1	0	63	64
Sous-total	3	29	12	478	522
TOTAL	1 097	453	2 506	6 500	10 556

Il est généralement reconnu que le nombre de lots vacants diminue peu à peu dans la zone bâtie, mais que des possibilités imprévues surgissent toujours : terrains d'église ou d'école, installations de services publics, reconfiguration d'emprises routières, occasions de réaménagement, etc.

Le PO prévoit que les quartiers résidentiels établis à l'extérieur des secteurs ciblés resteront stables, sans pour autant devenir statiques. Autrement dit, la densification s'y fera en respectant l'échelle et le caractère des quartiers environnants, mais le secteur urbain général n'est pas au cœur des efforts de densification et n'est pas désigné secteur cible. L'objectif n'est donc pas de transformer les quartiers établis, mais bien de saisir les occasions qui y surgiront de temps en temps, pourvu

qu'elles respectent les politiques du PO et le contexte où elle s'insèrent.

L'échelle et le caractère d'un quartier ou d'une rue sont définis par la hauteur et l'emplacement des immeubles et par la conception urbaine et architecturale, mais non par le type d'habitation ni par la densité. La diversification des logements et l'augmentation de la densité résidentielle ne constituent donc pas à elles seules des motifs valables pour rejeter un projet d'aménagement qui autrement peut être bien fondé et qui permettrait une densification de faible envergure.



L'aménagement intercalaire de faible envergure réalisé à une échelle adéquate et selon une bonne conception contribue à régénérer les quartiers établis sans en changer le caractère.

3.6.1 Aménagement intercalaire

L'aménagement intercalaire par morcellement de lots (382 unités), sur des terrains vacants (2 873 unités) ou sur des sites scolaires inutilisés (201 unités) a permis d'aménager 3 456 habitations de plus entre la mi-2001 et la mi-2006, ce qui donne une moyenne de 691 logements par année. Les possibilités de densification sur des lots vacants diminueront graduellement, mais le morcellement de terrains continuera d'offrir beaucoup de potentiel, compte tenu de l'étendue de l'aménagement réalisé sur de vastes lots pendant les décennies qui ont suivi la Seconde Guerre mondiale.

D'ici 2031, on peut s'attendre à ce que l'aménagement intercalaire donne lieu à la construction de 3 225 maisons unifamiliales (129 par année en moyenne), de 1 850 habitations jumelées (74 par année) et de 6 000 maisons en rangée (240 par année). Ces moyennes varieront au cours de la période de projection à mesure que les possibilités d'aménagement diminueront. La projection annuelle détaillée figure à l'annexe 3.

3.6.2 Logements secondaires

Les permis de construire délivrés ne permettent pas vraiment de comptabiliser les logements secondaires ajoutés à des résidences existantes parce que ces logements sont souvent aménagés sans permis. La Ville ne dispose donc pas de registre sur le nombre exact de logements secondaires construits chaque année. Par contre, on sait d'après les permis délivrés que 231 appartements réglementaires ont été aménagés au sein de maisons unifamiliales et d'immeubles d'habitation entre la mi-2001 et la mi-2006.

En 2004, la Ville a permis l'aménagement de logements secondaires dans les habitations unifamiliales et jumelées de

tous les secteurs résidentiels.¹¹ Il est donc raisonnable de s'attendre à ce que le nombre de ces logements augmente pendant la période de projection : on estime qu'il s'en créera 100 par année d'ici 2031.

3.6.3 *Densification prévue en dehors des secteurs ciblés*

La Société immobilière du Canada (SIC) entend réaménager l'ancienne base militaire des Forces canadiennes de Rockcliffe pour l'exploiter à des fins résidentielles et d'emploi. Les plans les plus récents prévoyaient quelque 6 000 logements avant que le processus soit interrompu.

3.6.4 *Densification imprévue*

La plus imprévisible, cette catégorie réunit les lieux de culte et les écoles, les installations de services publics et les parcelles découlant de la reconfiguration des emprises routières, lieux qui deviennent propices à l'aménagement résidentiel au fil du temps. D'ici 2031, ils devraient permettre l'aménagement de quelque 6 000 logements, soit 300 maisons unifamiliales, 200 logements jumelés, 4 000 maisons en rangée et 1 500 appartements.

La figure ci-dessous résume le nombre de logements qui devraient résulter de la densification en dehors des secteurs ciblés :

Figure 41
Potentiel de densification en dehors des secteurs ciblés, 2006-2031

Secteur non ciblé	Court terme (jusqu'en 2021)	Moyen terme (2021-2031)	TOTAL Période de projection
BFC de Rockcliffe	0	6 000	6 000
App. dans des maisons	1 300	1 000	2 300
Unifam. intercalaires	2 350	875	3 225
Jum. intercalaires	1 500	650	2 150
En rangée intercalaires	3 600	2 400	6 000
Imprévu	3 600	2 400	6 000
TOTAL	12 350	13 325	25 675

Le potentiel présenté à la figure 41 n'est pas un objectif. Toutefois, comme il est susceptible de se réaliser en partie, il en est tenu compte dans la présente stratégie du fait que cet

¹¹ À l'exception de Rockcliffe Park. (Les logements secondaires avaient auparavant été autorisés uniquement dans quelques-unes des anciennes municipalités qui forment aujourd'hui la ville d'Ottawa.)

élément aidera la Ville à atteindre son objectif global en matière de densification.

Le potentiel de la BFC de Rockcliffe constitue un objectif minimal, mais vu les droits de propriété et le statut juridique associés aux terrains, on ignore toujours si ces derniers seront aménagés à court ou à moyen terme. Par prudence, on estime que l'aménagement du secteur se fera vers la fin de la période de projection.

La densification à l'extérieur des secteurs ciblés devrait respecter certaines exigences concernant l'aménagement urbain et la hauteur, de manière à protéger le caractère des quartiers. Elle ne doit pas nuire au potentiel des secteurs ciblés comme éventuels lieux de croissance et de densification de la zone bâtie à l'intérieur de la Ceinture Verte.

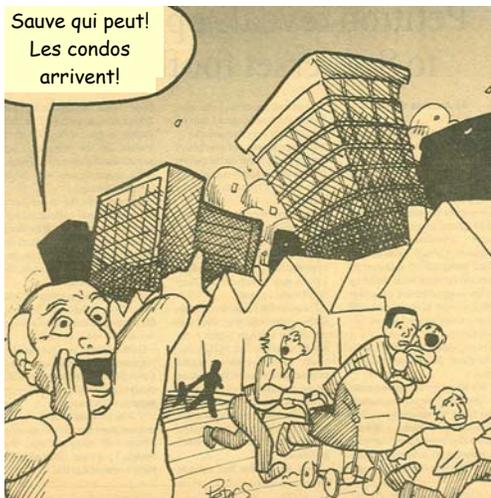
3.7 Densification et logements abordables

Des objectifs de densification peuvent favoriser les logements abordables dont a besoin la main-d'œuvre diversifiée d'Ottawa, surtout dans les secteurs ciblés pour la densification : le secteur central, les rues principales, les centres polyvalents et les centres-villes de banlieue. Le logement abordable facilite la gestion de la croissance en multipliant les quartiers qui feraient davantage place aux piétons et en faisant augmenter la demande en services de transport en commun de qualité.

La densification sous forme de petits logements ou d'appartements peut contribuer à accroître l'abordabilité des logements, notamment en faisant diminuer le coût d'acquisition des terrains sur lesquels ces logements sont construits. Par contre, la demande du marché peut avoir l'effet contraire dans les secteurs en cours de densification, surtout aux emplacements recherchés comme ceux situés à proximité d'une station du réseau de transport en commun. En plus d'objectifs de densification minimaux, tous les plans de conception communautaire et les modifications qui y seront apportées devront désormais comporter des objectifs conformes à la politique sur les logements abordables que renferme le Plan officiel, notamment en ce qui concerne les logements pour les ménages à faible revenu.

3.8 Stratégies favorisant la densification

Pour atteindre l'objectif de densification de la Ville il faut une stratégie concertée pour ajuster toute pratique administrative ou réglementation qui serait à la remorque du processus. Les questions suivantes sont ressorties de consultations menées



Question de perception. Certains craignent la densification parce qu'ils y associent circulation accrue, bruit et criminalité. Pour d'autres, l'arrivée de nouveaux voisins et de bâtiments neufs permet de régénérer les vieux quartiers, accroît l'achalandage des commerces et peut même faire augmenter le nombre d'enfants en âge de fréquenter l'école du quartier.

Pour que la présente stratégie porte fruit, la Ville doit voir à la bonne intégration des nouveaux immeubles tout en tenant compte de la façon dont les résidents perçoivent la densification.

Caricature : Centretown News.

après de groupes communautaires et de représentants du secteur de la construction domiciliaire :

- **Hauteur des bâtiments** : Les groupes communautaires se préoccupent de l'impact d'immeubles trop en hauteur et s'intégrant mal au milieu environnant. Les représentants du secteur de la construction craignent quant à eux que les restrictions en matière de hauteur et de densité soient trop sévères dans les endroits privilégiés et compromettent la viabilité des projets de densification. Il faut fournir une orientation plus claire sur la hauteur permise, qui pourrait augmenter ou diminuer, selon le cas. Il s'agit, essentiellement, d'envisager les secteurs ciblés dans le PO comme des endroits se prêtant à un aménagement plus dense et plus en hauteur, contrairement aux secteurs résidentiels pour lesquels aucun objectif de densification n'a été fixé.
- **Design urbain** : Les groupes communautaires s'inquiètent de l'apparence des nouveaux bâtiments dans les quartiers établis. De plus en plus, la densification doit faire l'objet de directives précises en matière d'esthétique urbaine.
- **Zonage** : Mis à part la question de la hauteur des bâtiments, rappelons que le zonage a vu le jour à Ottawa en 1964 dans le but de réduire la densité urbaine et de séparer davantage les utilisations du sol. Si les objectifs de la Ville en matière d'urbanisme ont changé depuis, notre règlement municipal de zonage continue de suivre des normes de rendement qui nuisent à la densification et aux objectifs en matière de transport. Ces normes doivent être recensées et des modifications y être apportées.
- **Le zonage doit rapidement traduire les orientations du PO.** La Ville doit assumer l'initiative de rezoner les secteurs ciblés pour la densification.
- **Certitude** : Les groupes communautaires déplorent souvent le fait qu'on ne sait pas avec certitude si le zonage actuel permet la densification visée ou si des modifications de zonage devraient continuer à être autorisées à des fins de densification. La Ville ne peut pas offrir de garantie absolue et immuable à ce sujet, étant donné que les villes sont vivantes et évoluent au fil du temps, mais elle devrait certainement veiller à ce que le zonage tienne compte des objectifs de densification (notamment en le modifiant lorsque nécessaire.) Une fois cette étape franchie, la Ville devrait cesser par la suite d'autoriser des modifications de zonage à des fins de densification.

- **Sensibilisation du public et communications de qualité** sont parmi les conditions du succès de cette stratégie de densification. Séminaires, vidéos et publications qui expliquent que la densification fait partie d'une approche plus globale, et qui illustrent les exemples réussis, devraient être produits et diffusés régulièrement.
- **Le Comité de Dérogation** doit recevoir des directives plus claires sur la densification et la compatibilité avec le quartier de projets d'aménagement intercalaire.
- **Capacité des infrastructures** : La Ville doit évaluer avec exactitude la capacité de l'infrastructure d'égouts et d'aqueducs et prévoir la modernisation nécessaire en fonction de la présente stratégie et d'autres critères.
- **Exigences en matière de stationnement** : Ces exigences rendent plus complexe la conception des nouveaux immeubles à usages polyvalents du fait qu'elles imposent des entrées de stationnement distinctes pour les logements et pour les commerces. Si elle veut faciliter les aménagements qui contribueront à un tissu urbain axé sur la marche, la Ville aurait intérêt à abolir ces « exigences » à certains endroits pour « permettre » le stationnement hors-rue et laisser agir les forces du marché. Cette façon de faire revêt une importance particulière pour les nouveaux immeubles à utilisations mixtes dans les rues principales comportant de petits locaux pour les commerces de vente au détail.
- **Marges de recul pour élargissements de voirie** : Le tableau 1 de l'Annexe 1 du PO contient des marges de recul obligatoires destinées à protéger une emprise devant servir à l'élargissement de rues, qui dans plusieurs cas sont des Rues Principales Traditionnelles. Il y a des dispositions qui permettent d'exempter les nouveaux projets de ces marges de recul ou de les réduire, mais leur existence ajoute un processus et un niveau d'incertitude supplémentaires qui pourraient disparaître si la Ville affirmait plus clairement si elle entend ou non réaliser un jour ces élargissements.
- **Marges de recul pour lignes de transport d'électricité** : Les marges de recul exigées entre un immeuble et une ligne de transport d'électricité viennent d'augmenter à cinq mètres, ce qui influe considérablement sur les dimensions des bâtiments. La réticence institutionnelle à enfouir les câbles électriques pour des raisons de coût fait obstacle à cette mesure. Or, si la nouvelle marge de recul vient paralyser une bonne partie du potentiel de densification, il faudra se pencher sur la question avec les sociétés de services publics.

- Une stratégie à long terme sur les services publics doit être adoptée pour s'assurer que le design urbain, le domaine public et l'architecture soient les considérations prioritaires, de concert avec la densité et la densification.
- Les mesures obligatoires de protection contre les secousses sismiques ont fait augmenter de beaucoup les coûts de construction des immeubles à logements multiples.
- Un nombre d'autres éléments, comme le déneigement, les exigences en matière d'enlèvement des ordures, les frais d'empiètement, les réglementations sur l'affichage, les exigences de stationnement pour visiteurs, les exigences de Postes Canada, et bien d'autres, doivent être incorporés dans la stratégie de densification avec les ajustements nécessaires.

Il est proposé dans le cadre de la présente stratégie résidentielle de mettre sur pied un **Groupe de mise en œuvre de la densification**, dirigé par la Direction de l'urbanisme, qui serait chargé de coordonner tous les services de la Ville ainsi que leurs pratiques, de même que les règlements municipaux et les services administratifs afin de favoriser la densification et l'aménagement compact polyvalent. Ce groupe devra aussi mener des pourparlers avec toutes les parties intéressées, internes et externes, afin de résoudre toute question technique, réglementaire ou administrative de manière à appuyer la stratégie municipale régissant l'utilisation des terrains.

Le Groupe de mise en œuvre de la densification devrait inclure des cadres dirigeants des services suivants, autant du côté des Opérations municipales que des Services d'infrastructure et Viabilité des collectivités :

- Direction de l'urbanisme (direction)
- Direction des services d'infrastructure
- Direction du service des eaux et d'épuration des eaux usées
- Direction du service de transport en commun
- OC Transpo
- Direction du service de gestion des déchets solides
- Direction du logement
- Direction des parcs et loisirs
- Direction des opérations de surface
- Direction de la circulation et du stationnement
- Direction de la gestion des biens immobiliers
- Direction du service des incendies
- Direction des services du parc automobile

3.9 Densification et cibles de densité - Sommaire

L'objectif de densification de 40 % d'ici 2031 se décompose comme suit, selon l'analyse du potentiel et les priorités de la Ville :

Figure 42
Sommaire de la densification et des cibles de densité

Secteur	Objectif
Densification (logements)	
Objectif municipal (40% des nouveaux logements urbains)	53 700
<i>Secteur central (y compris LeBreton)</i>	<i>7 850</i>
<i>Centres polyvalents</i>	<i>11 775</i>
<i>Rues principales traditionnelles</i>	<i>12 450</i>
<i>Artères principales</i>	<i>8 000</i>
<i>Centres-villes de banlieue</i>	<i>4 500</i>
<i>Densification en dehors des secteurs ciblés</i>	<i>25 675</i>
	71 250
Densité (habitants et emplois par hectare brut)	
Secteur central	500
Centres polyvalents importants	250
Artères principales-cible :	
<i>Carling, Richmond</i>	<i>200</i>
<i>St-Laurent, Bank, Merivale, Montréal-Est</i>	<i>120</i>
Centres polyvalents aux grandes stations de correspondance	200
Centres polyvalents émergents	120
Centres-villes de banlieue	120
Centre de la collectivité de Riverside-Sud	80

La somme du nombre de logements visé pour les six secteurs à densifier dépasse de 17 560 habitations l'objectif de 40 % (53 700 logements.) Une grande souplesse est donc possible, en tenant compte notamment des fluctuations du marché immobilier, lorsqu'il s'agit de réaliser l'objectif minimal fixé pour la ville par l'aménagement varié de plusieurs secteurs distincts.

4. Stratégies pour la banlieue et les terrains vierges

4.1 Besoins en matière de logement



*De cela...
Congestion routière, heures de pointe interminables, qualité de l'air laissant à désirer, voilà quelques-unes des conséquences de l'aménagement des banlieues tel qu'il s'est fait ces six dernières décennies.*



*À ceci :
Service de train léger propre, fiable et rapide qui fera partie intégrante de quartiers axés sur les piétons et de banlieues où l'on n'aura pas besoin de l'automobile pour effectuer tous ses déplacements.*

Selon les projections données à la figure 12, Ottawa aura besoin des logements suivants dans ses terrains non encore aménagés :

Figure 43
Projection des logements par type d'habitation dans les terrains vierges d'ici 2031

Habitations	Habitations urbaines projetées		
	Densification	Terrains vierges	Total
Unifamiliales	3 222	43 397	46 619
Jumelées	2 148	4 976	7 124
En rangée	10 203	28 712	38 915
Appartements	38 128	3 467	41 595
TOTAL	53 702	80 552	134 254

C'est en misant sur sa capacité d'urbaniser différemment ses terrains vierges qu'Ottawa sera le plus en mesure de contenir l'étalement urbain et de réorienter sa croissance. L'avenir de la ville passe par la densification, mais si l'objectif en la matière est de 40 % pour la période de projection, il reste que 60 % des nouveaux logements urbains seront construits sur des terrains vierges.

Les politiques provinciales stipulent que les municipalités doivent adopter des cibles de densité et des normes d'aménagement qui favoriseront une forme urbaine compacte sur les terrains vierges.

Les plus grandes difficultés auxquelles les banlieues d'Ottawa sont confrontées tiennent au fait qu'elles sont séparées du cœur du secteur urbain par la Ceinture Verte, d'une part, et qu'en dépit d'un aménagement plus compact et polyvalent des terrains vierges éloignés, un vaste tissu suburbain à l'intérieur comme à l'extérieur de la Ceinture Verte continuera de séparer les nouveaux quartiers des secteurs plus piétonniers, d'autre part. Il n'est donc pas réaliste de s'attendre à ce que le tissu urbain favorise la marche sur l'ensemble du territoire urbain d'Ottawa.

La zone à l'intérieur de la Ceinture Verte pourra éventuellement être consolidée, mais les banlieues à l'extérieur de la Ceinture Verte seront isolées tant et aussi

longtemps que celle-ci existera. Autrement dit, dans un avenir prévisible, de vastes secteurs de la ville continueront de dépendre de l'automobile et pourront difficilement être desservis par le service de TL. En effet, les stations et les couloirs de transport en commun seront logiquement favorisés par les objectifs de densification dans le but d'augmenter l'achalandage du réseau. Dans un avenir plus lointain, il faudra aussi s'attaquer à la densification des secteurs établis en dehors du réseau de transport en commun rapide et renouveler un tissu urbain propice au transport en commun rapide sur rail.

Une planification à long terme implique que les terrains vierges devront être aménagés dès le départ en fonction d'une densité suffisante pour soutenir un service de transport en commun de premier ordre (y compris le TRA), afin qu'au fil des ans, la densification de secteurs établis à l'extérieur de la Ceinture Verte permette le transport en commun rapide sur rail. Les nouvelles banlieues devront donc être conçues de façon à ce qu'elles puissent, dès leur aménagement complet, favoriser l'usage du transport en commun et être assez denses pour un réseau de transport en commun rapide sur rail.

4.2 Description des densités en banlieue

Selon l'Enquête sur les terrains résidentiels urbains vacants (ETRUUV) de 2007, la densité moyenne de l'aménagement résidentiel s'est accrue depuis 2001 (témoignant de la tendance actuelle du marché en faveur de la densification), exception faite des maisons unifamiliales, dont la densité n'a guère changé. Les données sont présentées aux figures 44 et 45.



Un service de transport en commun de haut calibre exige que les banlieues soient plus denses et planifiées autrement.

45

Densité suburbaine globale et densité des unifamiliales, terrains de l'ETRUUV, 1983-2007

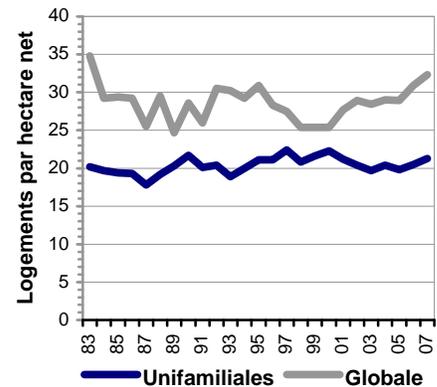
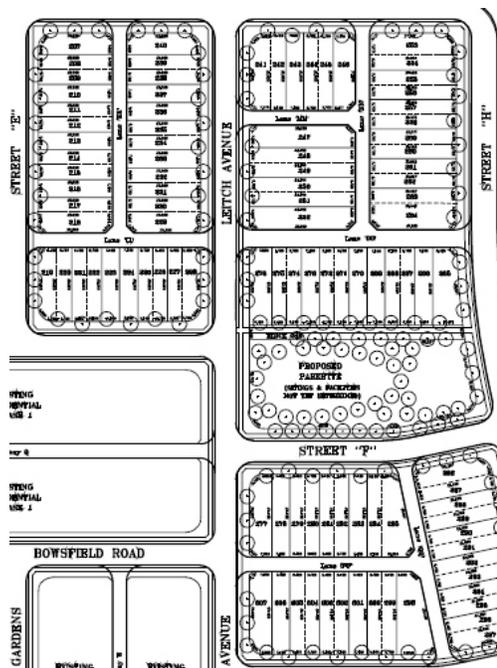


Figure 44
Densité de l'aménagement sur les parcelles visées par l'ETRUUV, 2001-2007 (habitations/ha net)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Moy.*
Unifamiliales	21,2	20,4	19,7	20,4	19,8	20,5	21,3	20,4
Jumelées	28,4	30,3	30,7	29,9	33,4	33,6	32,1	31,8
En rangée	38,9	42	44,8	42,6	40,5	41,9	45,8	43,3
Superposées	n.d.	n.d.	n.d.	93,4	157	110	131	118
Appartements	80,8	144	129	209	220	98,3	198	164
TOTAL	27,7	28,9	28,4	29	28,9	30,9	32,3	29,9

* Moyenne pondérée obtenue en divisant la somme des logements construits par la somme des hectares aménagés.
n.d. = non disponible



Un lotissement conçu selon les principes du Nouvel Urbanisme suit un quadrillage décalé et comporte des ruelles arrière, de plus petits retraits de cour avant permettant une meilleure utilisation du terrain et des types d'habitation variés dans la même rue.

La figure 45 montre que pendant les 25 années écoulées entre 1983 et 2007, la densité des maisons unifamiliales s'est maintenue entre 19 et 21 habitations par hectare net, tandis que la densité globale de l'aménagement résidentiel visé par l'ETRVU s'est située entre 25 et 30 habitations par hectare net. Ce n'est que récemment qu'elle a dépassé le cap des 30 logements par hectare net enregistré au début des années 1980.

Le Plan directeur des transports prévoit le prolongement du TL vers la banlieue si celle-ci atteint des cibles de densité qui doivent leur être attribuées.

4.3 Densités minimales des terrains vierges

Dans les quartiers résidentiels en banlieue, ce sont les maisons unifamiliales qui occupent la plus grande partie du territoire, mais il pourrait en être autrement. Les quartiers établis d'Ottawa montrent bien que les maisons unifamiliales peuvent se construire de façon plus dense et à créer un milieu axé sur les piétons. Il faut, pour y arriver, modifier plusieurs éléments : tracé des rues, emplacement des places de stationnement et des espaces verts privés. D'autres municipalités ontariennes comme Toronto et Markham ont réussi à faire respecter dans de grands secteurs suburbains récemment aménagés des normes d'aménagement obéissant aux principes du Nouvel Urbanisme. Elles montrent ainsi qu'il existe d'autres manières d'aménager la banlieue qui soient viables et adaptées aux réalités du marché.

Cette stratégie résidentielle repose sur la densification des banlieues. Le PO fixait à 29 habitations par hectare net la densité minimale nette de l'aménagement résidentiel de terrains désignés comme « *collectivités en développement* ». Dans les années qui ont suivi, plusieurs plans de conception communautaire pour des collectivités entièrement nouvelles ont été élaborés. La plupart des plans prévoient atteindre l'objectif en matière de densité par l'augmentation du nombre de maisons en rangée et l'ajout de maisons superposées, sans toutefois modifier la densité des maisons unifamiliales, laquelle n'avait pas changé en 25 ans. Parmi les secteurs visés par de tels plans, mentionnons Riverside-Sud et Mer Bleue.

Si ces plans de conception communautaire ne sont pas modifiés de façon à accroître la densité des maisons unifamiliales, une grande quantité de nouveaux terrains en banlieue continueront à se prêter à un aménagement

résidentiel de faible densité qui ne suffira pas au service de transport en commun rapide et risquera de favoriser l'élargissement des rues, tout en exigeant l'ajout de terrains au territoire urbain.

Il est proposé que dorénavant, l'aménagement de tout nouveau secteur et tout nouveau plans de conception communautaire respectent des cibles minimales de densité résidentielle nette, soit 26 habitations par hectare pour les maisons unifamiliales et 32 habitations par hectare pour l'ensemble des logements (c'est-à-dire 34 pour les maisons jumelées, 45 pour les maisons en rangée et 150 pour les appartements, bien que ces objectifs ne figureront pas dans le PO.)

Ces densités cibles dépassent celles observées au cours des dernières années, surtout dans le cas des maisons unifamiliales, et c'est voulu. La Ville vise ainsi divers objectifs :

- Reconnaître qu'une proportion importante de la population continue d'opter pour les maisons unifamiliales;
- Accéder à la demande du marché pour les maisons unifamiliales en densifiant l'aménagement, de façon à rentabiliser les services publics;
- Promouvoir les lotissements obéissant aux principes du Nouvel Urbanisme afin que les nouveaux quartiers favorisent la marche et l'usage du transport en commun;
- Aménager plus d'habitations sur moins de terrain, y compris les maisons unifamiliales, afin de contribuer à l'abordabilité du logement.

Le respect d'une densité minimale nette de 26 habitations unifamiliales par hectare peut se faire de différentes façons sans limiter indûment les choix offerts.

Les terrains typiques mesurent 15,2 m sur 30,5 (50 pi sur 100), ce qui donne une densité résidentielle nette de 21,5 habitations par hectare. Réduire la superficie des terrains à 12,6 m sur 30,5 (41 pi sur 100) donnerait une densité de 26 habitations par hectare net. On peut obtenir les mêmes résultats tout en faisant varier les dimensions des terrains grâce à différentes combinaisons de façades, de profondeur et de superficie :



Le Nouvel Urbanisme est une façon de concevoir des banlieues favorisant la marche, le voisinage, l'utilisation du transport en commun et les espaces verts, tout en en conservant le caractère tranquille et intime.

Figure 46
Exemples de dimensions de terrains pour 26 habitations unifamiliales par hectare net

Façade		Profondeur		Superficie		
m	pi	m	pi	m ²	ha	pi ²
11	36	35,1	115	374	0,0385	4 140
12,2	40	31,4	103	383	0,0383	4 120
12,6	41,4	30,5	100	385	0,0385	4 140
13,1	43	29,3	96	384	0,0384	4 128
13,7	45	28	92	385	0,0385	4 140
14,5	47,5	26,5	87	384	0,0384	4 133
15,2	50	25	82	381	0,0381	4 100
16,8	55	22,9	75	383	0,0383	4 125

Les densités résidentielles nettes des terrains inexploités seront mesurées selon le lotissement.

Les densités minimales et les normes d'aménagement s'inspirant du nouvel urbanisme peuvent contribuer à rendre les logements plus abordables, mais c'est la demande du marché qui sera déterminante. **Les plans de conception communautaire futurs ou modifiés visant les collectivités en développement devront désormais incorporer les objectifs du Plan officiel en matière de logements abordables, y compris les logements pour les ménages à faible revenu.**



*De cela...
Écoles basses qui s'étalent, dotées de cours avant trop grandes et d'espaces libres passifs exclusifs.*

*À ceci :
Écoles à plusieurs étages situées près de la rue, où il est facile de se rendre à pied et dont l'espace libre sert aussi de parc public.*



4.4 Autres facteurs contribuant à la densité des banlieues

4.4.1 Terrains d'écoles

La Ville et le secteur de l'habitation s'inquiètent depuis un certain temps du fait que les conseils scolaires cherchent à obtenir des parcelles de plus en plus grandes pour leurs écoles. La Ville a d'ailleurs commencé à demander que des zones d'embarquement soient prévues pour les voitures et les autobus sur les terrains d'écoles, en plus des places de stationnement, et ont cessé d'accepter la combinaison des cours d'écoles avec des parcs municipaux.

Voilà qui explique pourquoi les écoles accaparent des terrains de plus en plus grands. Elles viennent ainsi couper le tissu urbain des nouvelles collectivités, rendant celles-ci peu accueillantes pour les piétons, brisant la continuité de leurs bâtiments de façon à promouvoir le recours à l'automobile et diminuant leur densité globale. Un changement s'impose.

Il faut demander aux conseils scolaires d'envisager des bâtiments scolaires à plusieurs étages et situés plus près de la rue. Les conseils devraient être tenus d'aménager le stationnement du personnel loin des façades donnant sur la rue, idéalement en hauteur ou sous terre. Les zones d'embarquement des autobus devraient se situer dans la rue et les trottoirs bordant les bâtiments scolaires devraient être plus larges. Quant aux terrains de sport et aux espaces libres, il faudrait en réduire la superficie. Notamment, la Ville et les conseils scolaires devraient éviter le dédoublement de grands espaces verts. Une meilleure distribution de petits parcs dans un nouveau quartier a pour effet d'améliorer l'accès de la population à des espaces verts. Lorsque la Ville planifie de grands terrains de sports, elle doit les situer à proximité des écoles pour que les élèves puissent s'y rendre à pied, et éviter ainsi que les écoles consomment davantage de terres pour dédoubler ces mêmes terrains de sports.

Ces modifications des terrains d'écoles visent les objectifs suivants :

- Intégrer les nouvelles écoles à des collectivités plus denses, afin que les écoliers puissent s'y rendre et en rentrer à pied;
- Ralentir la circulation devant les écoles en situant dans la rue les zones d'embarquement des autobus;
- Réduire la quantité de terrain occupé par les écoles afin d'atteindre les cibles de densité que la Ville a fixés pour la banlieue.

4.4.2 Parcs et espaces libres

Les exigences municipales pour la création de parcs et d'espaces libres pourraient être révisées de façon à ce que les parcelles exigées à cette fin des promoteurs à l'étape du plan de lotissement soit de nature variée (utilisations actives, passives, programmées, à revêtement mou et à revêtement dur), envisagé aux bons endroits et conçu selon des dimensions adéquates.

Autant que possible, il importe d'aménager des parcs dans un grand nombre d'espaces libres aux dimensions restreintes et à des emplacements bien choisis, plutôt que de vastes étendues résiduelles privées de potentiel d'aménagement et destinées à devenir des aires gazonnées passives, marginales et négligées.



Ci-dessus : Si les grands espaces verts passifs contribuent parfois à préserver l'environnement, ils perpétuent aussi les habitudes de conduite en isolant les quartiers les uns des autres. Autant que possible, ces espaces devraient servir en même temps à des utilisations récréatives (terrains de sport, de cours d'école, etc.).

Ci-dessous : Un parc vert n'est pas nécessairement gazonné. Les places figurent parmi les nombreux types d'espaces verts publics à privilégier. Aménagées au cœur de la collectivité et selon des dimensions adéquates, elles constituent de véritables points centraux.



De nouvelles directives devraient donc idéalement s'appliquer aux grands espaces passifs afin d'allier cours d'écoles, terrains de sport et autres utilisations actives et récréatives nécessitant une grande superficie, dans le but d'optimiser l'utilisation du sol.

La révision des exigences concernant les parcs et les terrains récréatifs devrait viser les objectifs suivants :

- Le principe fondamental doit être celui de la qualité des espaces, et non la quantité.
- Modifier la quantité de terrain exigé pour fins de parcs et espaces verts en fonction de seuils garantissant que les espaces verts sont suffisants et accessibles sans introduire de distances excessives le long des rues, distances qui nuisent à la marche et favorisent le recours à l'automobile au sein des quartiers et entre ceux-ci;
- Combiner les utilisations passives aux fonctions de conservation environnementale ou aux terrains scolaires dans la mesure du possible;
- Prévoir des espaces actifs verts et à revêtement dur de bonnes dimensions aux endroits appropriés, qui deviendront des centres animés au cœur des quartiers;
- Atteindre dans les collectivités nouvelles des densités résidentielles globales plus élevées que celles des projets immobiliers aménagés en milieu suburbain au cours des six dernières décennies.

4.5 Terrains vierges à aménager

Au moyen de l'*Enquête sur les terrains résidentiels urbains vacants* (ETRUV), publiée annuellement depuis 1983, la Ville recense chaque année les terrains vierges aménagés pour fins résidentielles.

L'ETRUV de 2007 indiquait qu'à la fin de 2006, les terrains vierges à l'extérieur de la Ceinture Verte pouvaient accueillir 97 195 habitations, comme le montre la figure ci-dessous :

Figure 47

Terrains résidentiels en milieu urbain pouvant être aménagés en dehors de la Ceinture Verte, décembre 2006

	Unifam.	Jum.	Rangée	MRS*	App.	LM**	TOTAL
Kanata-Stittsville	10 117	607	9 167	96	3 391	6 954	30 332
Nepean-Sud	4 516	140	5 881	890	10 320	5 817	27 564
Riverside-Sud	7 484	30	7 022	1 409	1 685	317	17 947
Leitrim	2 319	1 001	1 202	0	629	0	5 151
Orléans	5 244	576	4 831	984	2 339	2 226	16 200
Total partiel	29 680	2 354	28 103	3 379	18 364	15 314	97 195
TOTAL comprenant les LM**	35 806	3 120	35 760	4 145	18 364	0	97 195

* MRS = maisons en rangée superposées (classées sous « Appartements » lorsqu'elles ne sont pas séparées)

** LM = logements mixtes ne faisant pas l'objet de demandes d'aménagement ou de plans de conception communautaire.

Composition hypothétique à la dernière ligne : 40 % de maisons unifamiliales, 5 % de maisons jumelées, 50 % de maisons en rangée et 5 % d'appartements.

Pour ramener le nombre de terrains vierges à aménager au chiffre initial ayant servi à la projection (mi-2006), les logements construits entre juillet et décembre 2006 ont été soustraits de la demande pour la période allant de 2006 à 2031 :

Figure 48

Demande résidentielle rajustée, mi-2006

Période	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	TOTAL
Demande	59 101	7 257	39 447	41 728	147 532
Bâti juill.-déc. 2006	1 210	197	1 102	812	3 321
Demande rajustée	57 891	7 060	38 345	40 916	144 211

Les habitations projetées ont été réparties en fonction de la demande rajustée et des sections 2, 3 et 4 du présent rapport, ce qui aboutit aux chiffres suivants :

Figure 49

Répartition de la demande résidentielle rajustée, mi-2006

Total des habitations nouvelles	144 211				
Habitations rurales (9 %)	12 979				
Habitations urbaines (91 %)	131 232				
<i>Densification (40 % des habitations urbaines)</i>	52 493				
<i>Terrains vierges (60 % des habitations urbaines)</i>	78 739				
	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total
Densification	3 150	2 100	9 974	37 270	52 493
Terrains vierges	42 541	4 830	27 852	3 516	78 739
Secteur rural	12 200	130	519	130	12 979
TOTAL	57 891	7 060	38 345	40 916	144 211

Les terrains vierges devant être aménagés à des fins résidentielles et la différence entre les besoins projetés et les terrains recensés sont présentés ci-dessous. Les calculs ont été faits à partir des figures 47 et 49.

Figure 48
Différence entre l'offre et la demande de terrains vierges, décembre 2006

Habitations	Habitations projetées pour les terrains vierges		
	Demande	Offre	Différence
Unifamiliales	42 541	35 806	- 6 735
Jumelées	4 830	3 120	- 1 710
En rangée	27 852	35 760	7 908
Appartements	3 516	22 509	18 993
TOTAL	78 739	97 195	18 456

Les appartements ne sont pas compris dans le calcul parce que ces logements nécessitent le moins de terrain, sont relativement moins nombreux et ont une plus forte densité. L'utilisation des terrains en milieu suburbain est dominée par les maisons unifamiliales.

La demande de terrain nette est établie en appliquant l'objectif de 26 habitations par hectare net pour les maisons unifamiliales en banlieue et de 34 habitations par hectare net pour les logements jumelés, cibles établies à la section 4.3, la quantité de terrain requise serait d'environ 310 hectares nets (figure 51.) Il y a un excédent de terrains important pour les maisons en rangée et les appartements, mais l'essentiel de la demande pour des maisons en rangée est déjà satisfaite par les Plans de conception communautaires et les plans de lotissement situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation actuel. Donc, pour éviter de créer des nouveaux quartiers composés exclusivement d'unifamiliales et de jumelées, nous prévoyons une superficie de terrain qui puisse englober 40% de nouveaux logements sous forme de maisons en rangée et d'appartements. La ventilation des terrains requis par type de logement figure ci-dessous :

Figure 49
Demande de terrain nette (ha)

Habitations	Logements requis	Densité (hab./ha net)	Demande de terrain nette (ha)
Unifamiliales	6 735	26	259
Jumelées	1 710	35	50,3
En rangée	5 067	45	112,6
	563	150	3,8
TOTAL	14 075		425,7

Si l'on adopte un rapport net-brut de 50 %, la demande brute pour les terrains résidentiels se chiffre à 851,4 ha.

4.6 Stratégies favorisant une plus forte densité en banlieue

Pour beaucoup de gens, la banlieue est un endroit où on est « à l'abri » de la densité urbaine. La densification de ces secteurs devra donc conserver les attributs que présentent les banlieusards (intimité, quiétude, bâtiments de faible hauteur, espaces verts) tout en permettant à ceux-ci d'adopter la marche et un mode de vie urbain, et à la Ville, de rentabiliser davantage l'infrastructure et les services.

Pour que la présente stratégie résidentielle donne les résultats escomptés, l'administration municipale doit adopter plusieurs nouvelles orientations, les plus importantes étant résumées ci-dessous.

- La Ville doit planifier les infrastructures et la prestation des services en cherchant avant tout à optimiser l'utilisation des terrains.
- Il faut comprendre que la meilleure façon de protéger l'environnement est de ne pas l'urbaniser. Donc, les terrains désignés pour l'urbanisation ne doivent pas être vus comme des réserves écologiques : ils doivent pouvoir se développer de façon urbaine avec des densités urbaines. Ceci permettra d'éviter d'urbaniser de plus grandes aires de terrains naturels aux pourtours de la ville.
- Le zonage doit rapidement mettre en œuvre les orientations du PO. La Ville doit assumer l'initiative de rezoner les secteurs ciblés pour la densification.
- Le cadre financier associé aux règlements municipaux (en commençant par les Redevances d'aménagement) doit être revu de façon à inciter la densité tout en récupérant les fonds propices à l'appui de tout nouvel aménagement.
- Le commerce de détail suburbain doit prendre des formes plus urbaines. Des secteurs commerciaux plus piétonniers intégrés aux quartiers résidentiels contribueront aux densités suburbaines, amélioreront l'aspect général des nouveaux quartiers et réduiront la dépendance à l'automobile.
- Tous les services municipaux doivent prôner l'aménagement compact, le rétrécissement des routes et des rues, et les lotissements avec ruelles.

- Il faut combiner les servitudes et privilégier une infrastructure (réseaux d'aqueduc et d'égout) verticale et alignée de façon à éviter l'étalement des servitudes (câble, gaz naturel, électricité et téléphone, par exemple), lequel monopolise de grandes superficies et nuit à la forme et à l'esthétique urbaines.
- Ce sont les opérations de déneigement qui doivent s'adapter aux formes d'aménagement urbain plus compactes et plus denses, et non le contraire. Pour le plus grand bien de la ville, il faut investir les sommes voulues pour déneiger des rues plus belles, plutôt que d'enlaidir les rues en les rendant plus faciles à déneiger.
- Le Service des incendies d'Ottawa devrait envisager d'acheter des véhicules plus petits qui lui permettront de faire son travail dans des rues plus étroites.
- La Ville devrait tenir compte du fait que le stationnement sur rue sera nécessaire dans les nouvelles rues. La circulation libre et rapide des véhicules ne devrait plus servir d'assise à la planification des routes; le nouveau principe directeur voudrait plutôt que les rues et les routes soient avant tout des endroits fonctionnels pour les piétons.
- Les marges de recul qu'exige la Ville à partir des berges de ruisseaux devraient être harmonisées avec celles du Ministère des Richesses naturelles, et réduites au besoin. La Ville devrait envisager de permettre à des lots résidentiels d'incorporer les marges de recul à partir des ruisseaux.
- La Ville devrait accepter les petits parcs dans le cadre des 5% d'attribution pour fins de parcs exigés des promoteurs. L'aménagement de parcs devrait se faire suivant le principe de la qualité, plutôt que de la quantité, de l'espace.
- La Ville devrait envisager un double zonage pour les sites commerciaux où l'on prévoit une transition vers des formes bâties plus urbaines. Ceci éliminerait le besoin de rezoner ces terrains le moment venu de les réaménager.

L'on propose de charger le Groupe de mise en œuvre de la densification, dont la création est proposée à la section 3.8, de mener à bien ces stratégies.

5. Résumé

Les principaux objectifs de la stratégie résidentielle sont conformes à la *Déclaration de principes provinciale* et aux orientations données par le Conseil municipal, dont fait état la section 1 du présent rapport. La stratégie repose sur les principes clés suivants :

- Densifier plutôt qu'étaler;
- Fixer des objectifs de densification qui orienteront la construction résidentielle vers un aménagement plus urbain, tout en tenant compte des réalités du marché;
- Fixer des cibles de densité et de densification pour les environs des stations et les endroits clés le long du réseau de transport en commun rapide afin d'appuyer l'investissement de la Ville dans ce réseau et les objectifs d'accroissement de la part modale de celui-ci;
- Fixer des objectifs de densification pour les rues principales traditionnelles et les artères principales, afin de soutenir les rues principales en santé et insuffler de la vie dans les rues émergentes dans les secteurs établis de la ville;
- Fixer des cibles de densité pour les terrains vierges et prévoir des mécanismes de soutien qui inciteront le secteur du logement à choisir des aménagements axés sur les piétons et propices au transport en commun plutôt que les modèles reposant sur l'utilisation de la voiture qui ont été privilégiés au cours des 60 dernières années;
- Fixer des cibles de densité et de densification pour les centres-villes de banlieue afin de permettre le passage éventuel du transport rapide par autobus (TRA) au Train léger (TL);
- Si l'expansion urbaine s'avère tout de même nécessaire, la maintenir à un minimum.

La figure ci-dessous résume la stratégie d'utilisation des terrains :

Figure 52
Stratégie résidentielle

	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	TOTAL
Nouvelles habitations, 2006-2031*	57 891 40 %	7 060 5 %	38 345 27 %	40 916 28 %	144 211 100 %
Habitations urbaines	45 690	6 930	37 825	40 786	131 232
Habitations rurales	12 200	100	519	100	12 979
Densification	3 150	2 100	9 974	37 270	52 493
Terrains vierges	42 541	4 830	27 852	3 516	78 739
Offre de terrains vierges, mi-2006	35 806	3 120	35 760	22 509	97 195
Différence entre l'offre et la demande de terrains vierges	-6 735	-1 710	7 908	18 993	18 456
Densité nette requise en banlieue dans le cadre de la stratégie résidentielle	26	35	45	200	
Demande nette de terrains (ha)	259	50,3	112,6	3,8	425,7
Rapport net-brut					50 %
Demande de terrains résidentiels brute					851,4

* De la fin 2006 à la mi-2031

La présente Stratégie Résidentielle comporte les éléments et les recommandations suivants :

- Prévoir 144 211 nouvelles habitations en tout pour la Ville d'Ottawa entre 2006 et 2031
- Prévoir que les nouveaux logements construits d'ici 2031 se répartiront ainsi : 40 % de maisons unifamiliales, 5 % de maisons jumelées, 27 % de maisons en rangée et 28 % d'appartements
- Prévoir que 91 % des nouvelles habitations (131 232) seront construites en milieu urbain, et 9 % (12 979), en milieu rural
- Prévoir un parc immobilier résidentiel rural ainsi composé : 94 % de maisons unifamiliales, 1 % de maisons jumelées, 4 % de maisons en rangée et 1 % d'appartements
- Prévoir que les nouveaux logements construits en milieu urbain se répartiront ainsi: 35 % de maisons unifamiliales, 5 % de maisons jumelées, 29 % de maisons en rangée et 31 % d'appartements
- Fixer pour l'ensemble de la ville un objectif de densification résidentielle urbaine minimal de 40 % d'ici 2031, pour un total de 52 493 nouvelles unités d'habitation
- Prévoir la réalisation graduelle de l'objectif de densification :

- . 2006-2011 : 36 %
- . 2012-2021 : 40 %
- . 2022-2031 : 44 %

- Désigner les secteurs suivants comme cibles de densification :
 - . Secteur central
 - . Centres polyvalents importants
 - . Centres polyvalents aux stations de correspondance
 - . Centres polyvalents émergents
 - . Rues principales traditionnelles
 - . Artères principales
 - . Centres-villes de banlieue

- Fixer des objectifs de densification minimaux pour les secteurs ciblés, objectifs qui ne figureront pas au Plan officiel mais qui feront partie des plans de conception communautaire, des règlements de zonage et de la planification de l'infrastructure

- Fixer les cibles de densité suivantes, exprimés en habitants et emplois par hectare brut :
 - . secteur central 500
 - . centres polyvalents importants 250
 - . artères principales-cible..... 200, 120
 - . centres polyvalents aux stations de correspondance 200
 - . centres polyvalents émergents 120
 - . centres-villes de banlieue 120
 - . centre de la collectivité de Riverside-Sud..... 80

- Faire en sorte que tous les plans de conception communautaire et les modifications qui y seront apportées, de même que les changements de zonage qui en découleront, visent au moins les objectifs de densification minimaux fixés dans le présent document pour les rues principales traditionnelles et les artères principales, les centres polyvalents et les centres-villes de banlieue

- Permettre la construction de tours dans les secteur central, les centres polyvalents et les centres-villes de banlieue

- Reconnaître le potentiel de densification à l'extérieur des secteurs ciblés et l'exploiter dans la mesure où la conception urbaine et la hauteur des bâtiments respecteront le caractère des quartiers et où les secteurs ciblés demeureront au cœur des activités de

densification et de croissance dans la zone bâtie à l'intérieur de la Ceinture Verte

- Fixer pour les terrains vierges à l'extérieur de la Ceinture Verte une densité nette minimale de 26 unités d'habitation par hectare pour les habitations unifamiliales nouvelles et une densité résidentielle minimale nette de 32 habitations par hectare pour l'ensemble des logements
- Créer un Groupe de mise en oeuvre de la densification dirigé par le Service de l'urbanisme, qui sera chargé de coordonner tous les services de la Ville ainsi que leurs pratiques, de même que les règlements municipaux et les services administratifs afin de favoriser la densification et l'aménagement compact polyvalent. Ce groupe devra aussi mener des pourparlers avec toutes les parties intéressées, internes et externes (conseils scolaires et sociétés de services publics) afin de résoudre les questions d'ordre technique, réglementaire et conceptuel de façon conforme à cette stratégie résidentielle

ANNEXE 1

POPULATION VIVANT EN ÉTABLISSEMENT

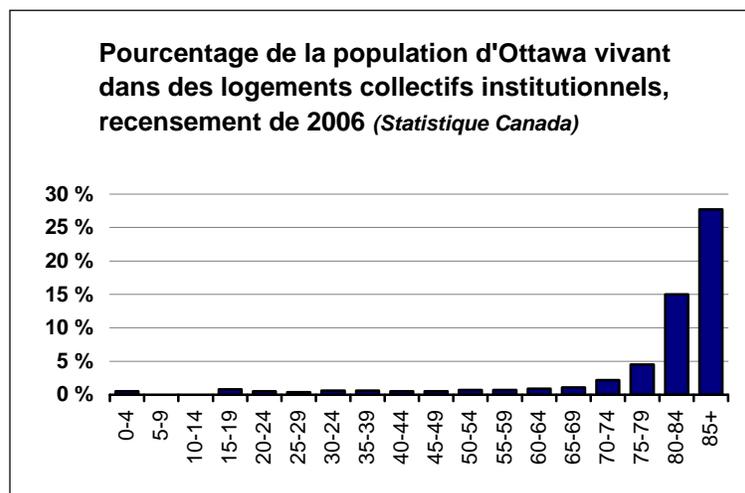
Dans chacun de ses recensements, Statistique Canada établit une distinction entre les personnes vivant dans des « logements collectifs institutionnels » et le reste de la population. L'organisme définit « logements collectifs institutionnels » en ces termes :

« Les hôpitaux généraux et les hôpitaux assurant des soins d'urgence, les autres hôpitaux et établissements connexes, les établissements de soins infirmiers, les résidences pour personnes âgées, les établissements pour personnes ayant une incapacité, les établissements pour délinquants et jeunes contrevenants, les établissements pour enfants et mineurs, les établissements pénitentiaires et correctionnels, les prisons, les refuges pour personnes sans adresse fixe ainsi que les autres refuges et maisons de chambres et pensions offrant des services d'aide. »

Source : <http://www12.statcan.ca/francais/census06/reference/dictionary/pop053a.cfm>

Le pourcentage de la population vivant en établissement (ou dans des logements collectifs institutionnels) est faible, mais vu la taille d'Ottawa et l'important accroissement projeté de sa population d'aînés (près de la moitié de la croissance démographique de la ville d'ici 2031 se fera dans la tranche des 65 ans et plus), il convient d'examiner en détail le placement en établissement.

Dans son recensement de 2006, Statistique Canada indique que le taux de placement en établissement, selon le groupe d'âge, est le suivant :



Comme le montre le graphique, la fraction de la population vivant en établissement était minime chez les groupes les plus jeunes, mais allait en augmentant à partir de 65 ans. Chez le groupe des 85 ans et plus, au moins 27,7 p. 100 de la population vivait dans un logement collectif institutionnel.

S'il est accepté d'exclure du marché général du logement la population vivant dans des logements collectifs institutionnels, il faut alors soustraire cette population des prévisions de la demande globale en matière de logement et en tenir compte de façon distincte dans le calcul des places en établissement requises.

En appliquant le taux de placement en établissement par tranche d'âge à la population estimée de 2006 pour les cohortes de 15 ans et plus (soit celles associées à la demande en matière de logement), nous obtenons les données suivantes sur le nombre de personnes vivant en établissement et hors-établissement :

Population totale et hors-établissement, selon l'estimation de 2006 et les projections d'ici 2031

Groupe d'âge	Taux hors-établissement	Population estimée de 2006		Population projetée pour 2011		Population projetée pour 2021		Population projetée pour 2031	
		totale	hors-établissement	totale	hors-établissement	totale	hors-établissement	totale	hors-établissement
15-19	99,2 %	55 776	55 355	58 649	58 206	53 897	53 490	57 374	56 941
20-24	99,5 %	59 952	59 657	62 333	62 027	61 900	61 596	61 269	60 968
25-29	99,6 %	65 486	65 256	68 664	68 423	74 636	74 374	70 842	70 593
30-34	99,4 %	64 067	63 704	71 957	71 549	78 306	77 862	79 048	78 600
35-39	99,4 %	66 767	66 379	68 173	67 777	79 842	79 378	86 738	86 234
40-44	99,5 %	75 684	75 280	69 180	68 811	78 869	78 448	85 846	85 388
45-49	99,5 %	71 717	71 385	76 103	75 751	71 422	71 092	83 473	83 087
50-54	99,3 %	61 830	61 397	70 552	70 058	68 886	68 404	78 884	78 332
55-59	99,3 %	54 470	54 102	60 297	59 890	73 487	72 991	69 443	68 974
60-64	99,1 %	38 944	38 586	52 334	51 853	66 690	66 077	65 656	65 052
65-69	98,9 %	29 313	28 984	36 854	36 441	55 337	54 717	68 063	67 300
70-74	97,8 %	24 627	24 080	27 025	26 424	45 871	44 852	59 157	57 842
75-79	95,5 %	21 097	20 139	21 160	20 199	29 652	28 305	45 079	43 032
80-84	85,0 %	15 901	13 511	16 383	13 920	18 574	15 782	32 107	27 280
85+	72,3 %	13 044	9 435	16 478	11 919	19 555	14 145	26 516	19 180
Total		718 675	707 250	776 142	763 247	876 924	861 510	969 495	948 802
Population totale		870 757		923 041		1 031 305		1 135 840	

Selon le tableau, la population vivant en établissement (soit la différence entre les données des colonnes « totale » et « hors-établissement ») passera de 11 425 personnes en 2006 à 20 693 personnes en 2031. Puisque la population placée en établissement est principalement formée d'aînés qui, autrement, feraient possiblement partie du marché du logement à titre de ménages privés, la formulation de projections distinctes pour la population hors-établissement aide à prévoir avec plus d'exactitude la demande en matière de logement selon le type d'habitation.

Les maisons de retraite privées ne sont pas considérées comme des « logements collectifs institutionnels » (à moins qu'il ne s'agisse d'établissements de soins infirmiers ou de soins de longue durée) et sont donc traitées comme des appartements dans le calcul des besoins en matière de logement.

ANNEXE 2

Projection des tendances relatives au type de logement

La section 2 du rapport *Projections de croissance pour Ottawa* explique les deux principales méthodes employées pour établir des projections de la demande en logements par type d'habitation. Elle traite également des diverses hypothèses à partir desquelles a été prévue l'évolution des propensions (préférences) quant au choix du type d'habitation au cours de la période visée.

Les tendances relatives au type d'habitation varieront pendant la période de projection en raison du vieillissement de la population, de la proportion croissante d'aînés et de personnes ayant un handicap, de la diminution de la taille des ménages, des préférences des immigrants, de l'engouement pour les modes de vie urbains, de la hausse des coûts d'aménagement et d'entretien des infrastructures municipales et des difficultés de financement connexes, ainsi que des coûts de plus en plus élevés de l'énergie.

La section 1 du rapport présente trois scénarios des besoins en matière de logement. Chacun correspond à une projection distincte des tendances et parvient par conséquent à une répartition différente des types d'habitations, quoique le nombre total de logements nécessaires pour combler la demande demeure sensiblement le même dans les trois cas. La présente annexe précise les calculs ayant servi à établir chacun des trois scénarios.

Calculs communs aux trois scénarios

Les trois scénarios se fondent sur les mêmes projections de la population et des ménages et établissent la même distinction entre l'ensemble de la population et la population hors-établissement (v. l'annexe 1), à partir de laquelle est calculée la demande prévue en logements. Tous trois utilisent la même méthodologie pour transposer la demande totale selon le nombre de ménages en nombre total de logements requis, soit l'intégration d'un facteur d'inoccupation à la demande projetée et la prise en considération des démolitions et reconstructions.

On évalue à 100 le nombre d'habitations démolies devant être compensé chaque année (en fonction de la moyenne des dix dernières années), lequel se répartit ainsi : 74 maisons unifamiliales, quatre maisons jumelées, cinq maisons en rangée et 17 appartements.

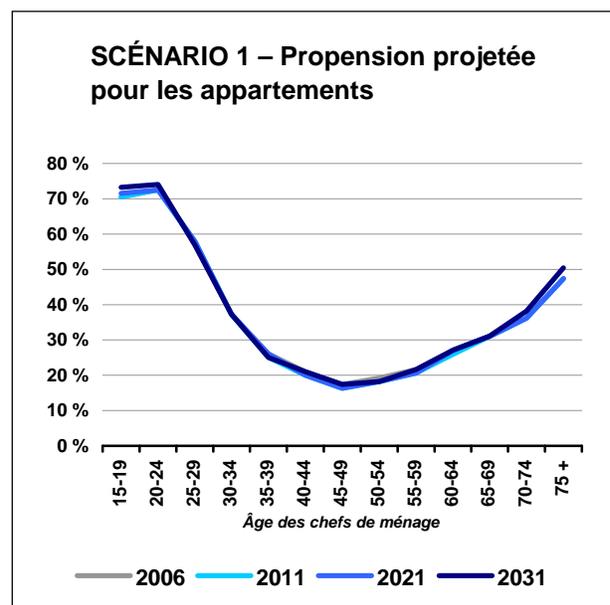
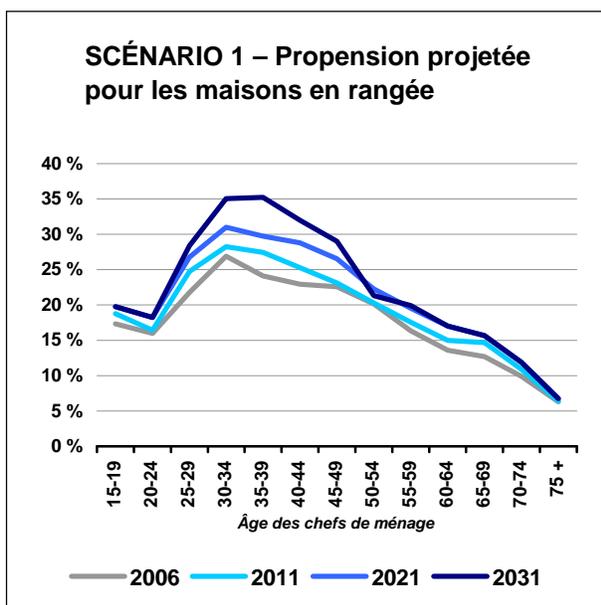
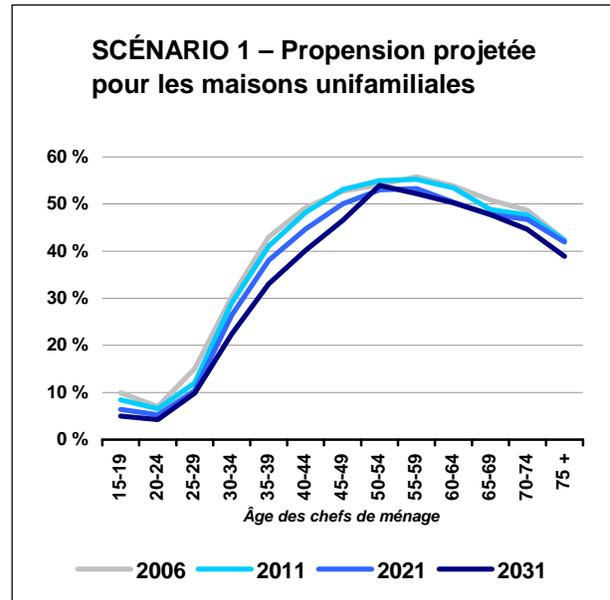
L'inoccupation du parc de logements est calculée comme suit : il est supposé que 3 p. 100 des habitations louées (taux considéré comme représentatif d'un marché locatif « équilibré ») et 0,5 p. 100 des habitations en propriété sont inoccupées (pour tenir compte des logements vacants n'ayant pas trouvé preneur ou du petit nombre de maisons unifamiliales et jumelées offertes en location). La répartition du parc de logements locatifs et en propriété est calculée de la façon suivante : d'après les données du recensement, 30 p. 100 des maisons en rangée et 75 p. 100 des appartements d'Ottawa sont offerts en location. La projection suppose que 15 p. 100 des maisons en rangée construites d'ici 2031 seront destinées au marché de la location et 85 p. 100, au marché de la vente. Elle suppose également que jusqu'en 2021, 25 p. 100 des nouveaux appartements seront offerts en location et 75 p. 100, en copropriété, proportions qui passeront respectivement à 40 p. 100 et 60 p. 100 pour la période de 2021 à 2031 (de manière à tenir compte du nombre croissant de maisons de retraite privées.)

SCÉNARIO 1

Selon le scénario 1, la propension pour les maisons unifamiliales diminuera entre 2006 et 2031 chez les ménages de tous les groupes d'âge, mais particulièrement chez ceux dont le chef est âgé de 30 à 49 ans. Une légère réduction est également prévue pour les maisons jumelées chez les ménages dont le chef est âgé de 49 ans ou moins, alors que parmi le reste de la population, la préférence accordée à ce type d'habitation demeurera la même ou augmentera quelque peu par rapport aux tendances observées en 2006. Pour leur part, les maisons en rangée gagneront en popularité chez tous les groupes d'âge, notamment les ménages dont le chef est âgé de 25 à 49 ans.

Enfin, le taux privilégiant les appartements demeurera le même ou diminuera légèrement entre 2006 et 2031 chez les 25 à 59 ans, et connaîtra une modeste hausse chez les 70 ans et plus.

Comme le montrent les graphiques, la plus grande fluctuation des tendances en matière de logement selon le scénario 1 touchera les maisons en rangée : on prévoit qu'au cours de la période de projection, un nombre croissant de ménages dont le chef est âgé de 25 à 49 ans se tournera vers ce type d'habitation. La propension pour les maisons unifamiliales variera chez l'ensemble des groupes d'âge, mais de façon beaucoup moins importante. Le taux de population choisissant de vivre en appartement changera très peu, variant de façon notable uniquement chez les groupes d'âge les plus jeunes et les plus âgés. Toutefois, en raison de la proportion croissante d'aînés, ce scénario traduit une demande à la hausse pour les appartements et à la baisse pour les maisons en rangée et unifamiliales.



D'après le scénario 1, les tendances relatives au type d'habitation, selon le groupe d'âge des chefs de ménage, aboutiraient aux données suivantes :

Groupe d'âge	Propension selon le type d'habitation				2006				
	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total
15-19	0,0993	0,0221	0,1734	0,7052	118	26	206	836	1 185
20-24	0,0700	0,0450	0,1599	0,7251	869	559	1 986	9 004	12 418
25-29	0,1501	0,0534	0,2174	0,5791	4 083	1 451	5 912	15 747	27 193
30-34	0,3030	0,0547	0,2691	0,3732	9 769	1 765	8 676	12 032	32 242
35-39	0,4304	0,0676	0,2412	0,2608	15 588	2 449	8 735	9 445	36 218
40-44	0,4921	0,0686	0,2295	0,2098	20 673	2 881	9 641	8 813	42 007
45-49	0,5273	0,0733	0,2259	0,1735	21 827	3 034	9 351	7 182	41 394
50-54	0,5407	0,0656	0,2015	0,1922	19 509	2 368	7 270	6 935	36 083
55-59	0,5573	0,0630	0,1637	0,2160	17 941	2 028	5 270	6 954	32 193
60-64	0,5378	0,0562	0,1361	0,2699	12 415	1 298	3 142	6 231	23 085
65-69	0,5083	0,0553	0,1269	0,3095	8 775	955	2 191	5 343	17 265
70-74	0,4869	0,0521	0,0991	0,3619	7 322	784	1 490	5 443	15 040
75 +	0,4237	0,0391	0,0630	0,4742	12 400	1 145	1 845	13 878	29 268
					151 288	20 746	65 714	107 843	345 591

Groupe d'âge	Propension selon le type d'habitation				2011				
	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total
15-19	0,0840	0,0231	0,1877	0,7052	105	29	234	879	1 246
20-24	0,0655	0,0450	0,1644	0,7251	846	582	2 123	9 362	12 912
25-29	0,1201	0,0534	0,2474	0,5791	3 424	1 522	7 054	16 512	28 512
30-34	0,2897	0,0547	0,2824	0,3732	10 490	1 982	10 226	13 514	36 213
35-39	0,4104	0,0646	0,2742	0,2508	15 176	2 389	10 140	9 274	36 979
40-44	0,4821	0,0656	0,2525	0,1998	18 511	2 519	9 695	7 672	38 397
45-49	0,5303	0,0749	0,2313	0,1635	23 294	3 290	10 160	7 182	43 926
50-54	0,5497	0,0656	0,2025	0,1822	22 632	2 703	8 337	7 501	41 172
55-59	0,5524	0,0661	0,1755	0,2060	19 686	2 357	6 254	7 341	35 638
60-64	0,5338	0,0562	0,1501	0,2599	16 560	1 744	4 656	8 063	31 023
65-69	0,4883	0,0553	0,1469	0,3095	10 599	1 201	3 189	6 718	21 707
70-74	0,4769	0,0521	0,1091	0,3619	7 871	861	1 801	5 973	16 505
75 +	0,4227	0,0391	0,0640	0,4742	13 250	1 227	2 006	14 864	31 347
					162 443	22 405	75 874	114 854	375 576

Groupe d'âge	Propension selon le type d'habitation				2021				
	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total
15-19	0,0640	0,0231	0,1977	0,7152	73	26	226	819	1 145
20-24	0,0525	0,0400	0,1824	0,7251	673	513	2 339	9 297	12 821
25-29	0,1035	0,0500	0,2674	0,5791	3 208	1 550	8 287	17 948	30 992
30-34	0,2637	0,0530	0,3101	0,3732	10 392	2 089	12 220	14 707	39 407
35-39	0,3804	0,0616	0,2972	0,2608	16 475	2 668	12 871	11 295	43 308
40-44	0,4471	0,0652	0,2879	0,1998	19 572	2 854	12 603	8 746	43 775
45-49	0,5003	0,0709	0,2653	0,1635	20 624	2 923	10 937	6 740	41 224
50-54	0,5297	0,0656	0,2225	0,1822	21 293	2 639	8 944	7 324	40 200
55-59	0,5324	0,0661	0,1955	0,2060	23 123	2 872	8 491	8 947	43 434
60-64	0,5038	0,0562	0,1701	0,2699	19 916	2 223	6 724	10 670	39 533
65-69	0,4783	0,0553	0,1569	0,3095	15 589	1 803	5 114	10 087	32 593
70-74	0,4669	0,0521	0,1191	0,3619	13 079	1 461	3 336	10 138	28 014
75 +	0,4193	0,0391	0,0674	0,4742	16 603	1 550	2 669	18 777	39 599
					180 620	25 170	94 761	135 494	436 045

Groupe d'âge	Propension selon le type d'habitation				2031				
	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total
15-19	0,0500	0,0200	0,1977	0,7323	61	24	241	893	1 219
20-24	0,0425	0,0350	0,1824	0,7401	539	444	2 315	9 392	12 691
25-29	0,0985	0,0485	0,2839	0,5691	2 898	1 427	8 351	16 741	29 417
30-34	0,2237	0,0527	0,3504	0,3732	8 899	2 096	13 939	14 846	39 780
35-39	0,3304	0,0666	0,3522	0,2508	15 545	3 133	16 571	11 800	47 049
40-44	0,4020	0,0682	0,3200	0,2098	19 154	3 250	15 247	9 996	47 647
45-49	0,4653	0,0709	0,2903	0,1735	22 418	3 416	13 986	8 359	48 179
50-54	0,5390	0,0656	0,2132	0,1822	24 812	3 022	9 814	8 387	46 035
55-59	0,5220	0,0631	0,1989	0,2160	21 424	2 590	8 163	8 865	41 042
60-64	0,5025	0,0562	0,1704	0,2709	19 557	2 188	6 632	10 543	38 920
65-69	0,4770	0,0553	0,1569	0,3108	19 121	2 218	6 290	12 459	40 088
70-74	0,4465	0,0521	0,1191	0,3823	16 131	1 884	4 303	13 811	36 128
75 +	0,3890	0,0391	0,0674	0,5045	23 639	2 378	4 096	30 657	60 770
					194 197	28 070	109 948	156 750	488 965

D'après ces tendances, la demande, exprimée en nombre ou proportion de ménages, évoluera de la façon suivante d'ici 2031 :

Année	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total
2006	151 288	20 746	65 714	107 843	345 591
2011	162 443	22 405	75 874	114 854	375 576
2016	171 531	23 787	85 318	125 174	405 810
2021	180 620	25 170	94 761	135 494	436 045
2026	187 408	26 620	102 354	146 122	462 505
2031	194 197	28 070	109 948	156 750	488 965

En tenant compte des démolitions devant être compensées et du taux d'inoccupation des logements, le nombre total d'habitations nécessaires pour répondre à la demande d'ici 2031 se répartira ainsi :

Année	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total
2006	152 044	20 849	66 703	109 930	349 527
2011	163 626	22 537	76 976	117 706	380 844
2016	173 131	23 947	86 525	128 235	411 838
2021	182 636	25 358	96 074	138 764	442 832
2026	189 830	26 836	103 757	149 640	470 063
2031	197 023	28 314	111 440	160 516	497 294

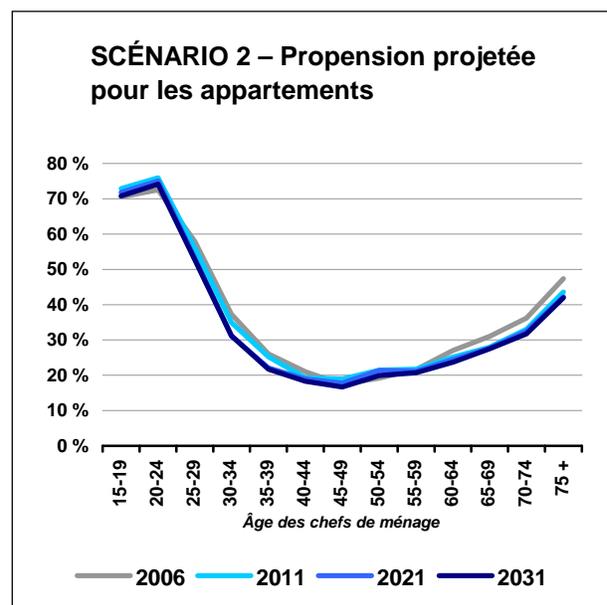
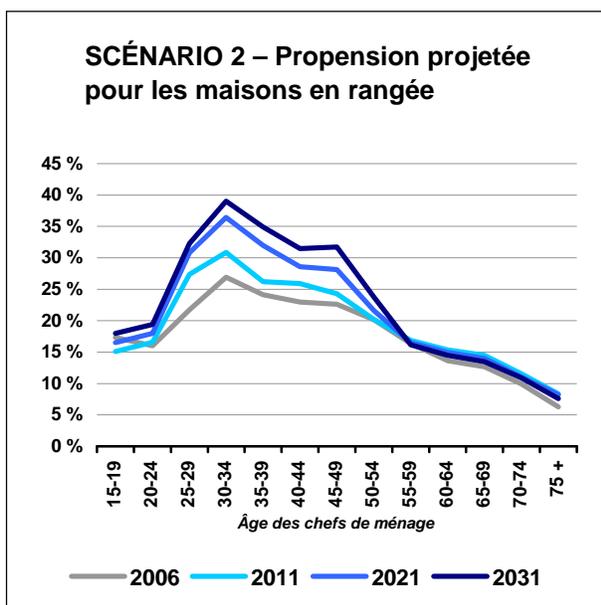
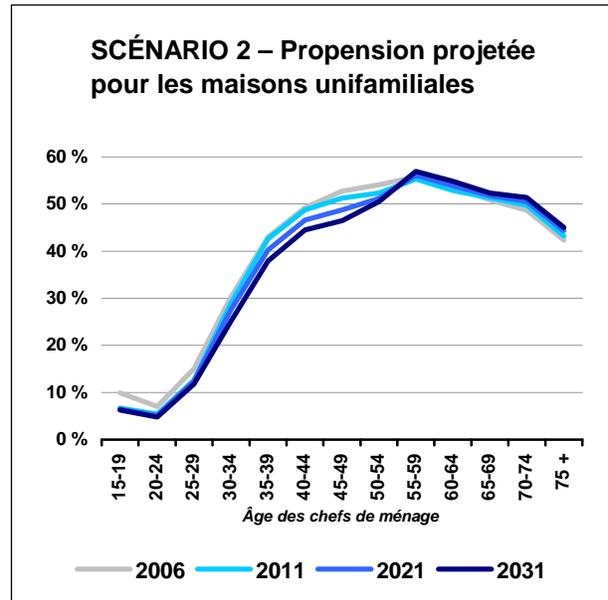
Nouvelles habitations, par période quinquennale					
Période	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total
2006-11	11 582	1 688	10 273	7 776	31 318
2011-16	9 505	1 410	9 549	10 529	30 994
2016-21	9 505	1 410	9 549	10 529	30 994
2021-26	7 194	1 478	7 683	10 876	27 231
2026-31	7 194	1 478	7 683	10 876	27 231
Nouvelles habitations, par année					
2006-11	2 316	338	2 055	1 555	6 264
2011-16	1 901	282	1 910	2 106	6 199
2016-21	1 901	282	1 910	2 106	6 199
2021-26	1 439	296	1 537	2 175	5 446
2026-31	1 439	296	1 537	2 175	5 446
Répartition des nouvelles habitations, par année					
2006-11	37,0 %	5,4 %	32,8 %	24,8 %	100,0 %
2011-16	30,7 %	4,5 %	30,8 %	34,0 %	100,0 %
2016-21	30,7 %	4,5 %	30,8 %	34,0 %	100,0 %
2021-26	26,4 %	5,4 %	28,2 %	39,9 %	100,0 %
2026-31	26,4 %	5,4 %	28,2 %	39,9 %	100,0 %
Nombre total et répartition des nouvelles habitations de 2006 à 2031					
2006-31	44 979	7 465	44 737	50 587	147 767
	30,4 %	5,1 %	30,3 %	34,2 %	100 %

SCÉNARIO 2

Selon le scénario 2, les ménages dont le chef est âgé de 54 ans ou moins deviendront proportionnellement moins nombreux à élire domicile dans une maison unifamiliale, à l'inverse des ménages plus âgés, chez qui ce type d'habitation gagnera en popularité. Cette projection s'appuie sur l'hypothèse selon laquelle les baby-boomers tenteront le plus possible de vieillir chez eux, ce qui, pour la moitié de cette génération, signifie dans une maison unifamiliale.

Toutefois, pour diverses raisons allant du mode de vie privilégié aux contraintes financières, les ménages des groupes d'âge inférieurs seront de moins en moins attirés par les maisons unifamiliales, une grande proportion des familles avec enfants leur préférant les maisons en rangée. D'ailleurs, ces dernières ne commenceront à perdre en popularité que chez les ménages dont le chef est âgé de 55 ans ou plus, lesquels, selon l'hypothèse, chercheront avant tout un logement ne comportant qu'un seul étage, donc, sans escaliers.

Ce scénario prévoit que la tendance à vivre en appartement sera à la baisse chez tous les groupes d'âge, l'hypothèse étant qu'une proportion accrue de jeunes ménages préféreront les logements de faible hauteur et qu'un nombre croissant de ménages des groupes d'âge supérieurs choisiront de vieillir chez eux, dans leur maison unifamiliale.



D'après le scénario 2, les tendances relatives au type d'habitation, selon le groupe d'âge des chefs de ménage, aboutiraient aux données suivantes :

Groupe d'âge	Propension selon le type d'habitation				2006				
	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total
15-19	0,0687	0,0558	0,1416	0,7339	81	66	168	870	1 185
20-24	0,0553	0,0215	0,1539	0,7694	686	266	1 911	9 554	12 418
25-29	0,1282	0,0411	0,2516	0,5792	3 485	1 117	6 841	15 750	27 193
30-34	0,2912	0,0540	0,2857	0,3691	9 389	1 741	9 210	11 902	32 241
35-39	0,4281	0,0602	0,2505	0,2612	15 504	2 179	9 074	9 459	36 216
40-44	0,5084	0,0612	0,2177	0,2128	21 356	2 569	9 144	8 938	42 007
45-49	0,5314	0,0571	0,2021	0,2094	21 996	2 364	8 366	8 669	41 394
50-54	0,5338	0,0606	0,1870	0,2186	19 261	2 185	6 749	7 886	36 081
55-59	0,5337	0,0620	0,1752	0,2291	17 182	1 996	5 639	7 376	32 193
60-64	0,5189	0,0656	0,1558	0,2597	11 978	1 515	3 597	5 994	23 085
65-69	0,5005	0,0617	0,1523	0,2856	8 640	1 064	2 630	4 930	17 264
70-74	0,4839	0,0546	0,1185	0,3431	7 277	821	1 782	5 160	15 040
75 +	0,4135	0,0475	0,0868	0,4521	12 103	1 391	2 541	13 232	29 267
					148 939	19 274	67 650	109 719	345 583

Groupe d'âge	Propension selon le type d'habitation				2011				
	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total
15-19	0,0667	0,0538	0,1508	0,7287	83	67	188	908	1 246
20-24	0,0538	0,0205	0,1659	0,7598	694	265	2 142	9 810	12 911
25-29	0,1262	0,0393	0,2738	0,5607	3 598	1 122	7 807	15 987	28 514
30-34	0,2891	0,0525	0,3087	0,3497	10 469	1 900	11 178	12 663	36 211
35-39	0,4263	0,0590	0,2622	0,2525	15 764	2 182	9 696	9 337	36 979
40-44	0,4876	0,0605	0,2591	0,1928	18 722	2 322	9 949	7 403	38 396
45-49	0,5125	0,0560	0,2427	0,1888	22 512	2 461	10 661	8 293	43 926
50-54	0,5230	0,0601	0,2022	0,2147	21 532	2 474	8 325	8 841	41 171
55-59	0,5528	0,0620	0,1685	0,2167	19 700	2 209	6 005	7 722	35 636
60-64	0,5287	0,0666	0,1537	0,2510	16 401	2 065	4 768	7 787	31 021
65-69	0,5130	0,0628	0,1448	0,2794	11 135	1 363	3 143	6 065	21 706
70-74	0,4978	0,0558	0,1155	0,3309	8 216	921	1 906	5 461	16 504
75 +	0,4320	0,0487	0,0836	0,4357	13 542	1 527	2 621	13 658	31 347
					162 369	20 878	78 388	113 934	375 569

Groupe d'âge	Propension selon le type d'habitation				2021				
	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total
15-19	0,0647	0,0518	0,1653	0,7182	74	59	189	822	1 145
20-24	0,0508	0,0187	0,1799	0,7506	651	240	2 307	9 624	12 821
25-29	0,1242	0,0359	0,3082	0,5317	3 849	1 113	9 552	16 479	30 993
30-34	0,2754	0,0495	0,3643	0,3108	10 853	1 949	14 356	12 248	39 405
35-39	0,4027	0,0567	0,3196	0,2210	17 440	2 456	13 841	9 571	43 309
40-44	0,4661	0,0591	0,2859	0,1889	20 403	2 587	12 515	8 269	43 774
45-49	0,4873	0,0539	0,2812	0,1776	20 088	2 221	11 592	7 321	41 222
50-54	0,5114	0,0591	0,2164	0,2131	20 558	2 376	8 699	8 565	40 197
55-59	0,5611	0,0620	0,1651	0,2118	24 370	2 693	7 171	9 199	43 432
60-64	0,5385	0,0684	0,1493	0,2438	21 288	2 703	5 902	9 638	39 531
65-69	0,5180	0,0651	0,1399	0,2770	16 883	2 122	4 560	9 028	32 592
70-74	0,5056	0,0582	0,1107	0,3255	14 163	1 631	3 101	9 118	28 014
75 +	0,4438	0,0511	0,0822	0,4229	17 573	2 023	3 255	16 746	39 597
					188 193	24 172	97 039	126 627	436 032

Groupe d'âge	Propension selon le type d'habitation				2031				
	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total
15-19	0,0627	0,0498	0,1798	0,7077	76	61	219	863	1 219
20-24	0,0478	0,0169	0,1939	0,7414	607	214	2 461	9 409	12 690
25-29	0,1182	0,0325	0,3227	0,5267	3 476	955	9 493	15 494	29 418
30-34	0,2515	0,0464	0,3901	0,3120	10 005	1 847	15 518	12 411	39 782
35-39	0,3790	0,0544	0,3491	0,2175	17 832	2 559	16 425	10 233	47 049
40-44	0,4447	0,0577	0,3146	0,1830	21 189	2 750	14 990	8 719	47 647
45-49	0,4646	0,0517	0,3174	0,1663	22 384	2 492	15 292	8 012	48 180
50-54	0,5048	0,0581	0,2377	0,1994	23 237	2 677	10 942	9 179	46 035
55-59	0,5693	0,0620	0,1617	0,2070	23 365	2 546	6 636	8 496	41 043
60-64	0,5482	0,0702	0,1451	0,2365	21 336	2 731	5 647	9 204	38 918
65-69	0,5231	0,0674	0,1349	0,2746	20 969	2 703	5 408	11 008	40 088
70-74	0,5135	0,0606	0,1088	0,3171	18 551	2 190	3 931	11 456	36 128
75 +	0,4506	0,0535	0,0758	0,4201	27 382	3 249	4 606	25 529	60 766
					210 408	26 973	111 568	140 013	488 962

D'après ces tendances, la demande, exprimée en nombre ou proportion de ménages, évoluera de la façon suivante d'ici 2031 :

Année	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total
2006	148 939	19 274	67 650	109 719	345 583
2011	162 369	20 878	78 388	113 934	375 569
2016	175 281	22 525	87 713	120 281	405 800
2021	188 193	24 172	97 039	126 627	436 032
2026	199 301	25 573	104 304	133 320	462 497
2031	210 408	26 973	111 568	140 013	488 962

En tenant compte des démolitions devant être compensées et du taux d'inoccupation des logements, le nombre total d'habitations nécessaires pour répondre à la demande d'ici 2031 se répartira ainsi :

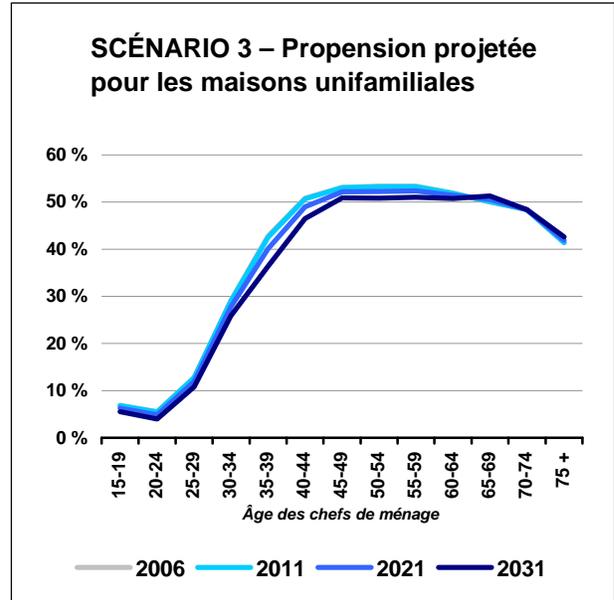
Année	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total
2006	149 684	19 371	68 646	111 808	349 509
2011	163 552	21 003	79 501	116 814	380 869
2016	176 900	22 679	88 931	123 460	411 970
2021	190 248	24 355	98 362	130 106	443 071
2026	201 782	25 783	105 713	137 089	470 367
2031	213 316	27 212	113 064	144 073	497 664

Nouvelles habitations, par période quinquennale					
Période	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total
2006-11	13 868	1 632	10 855	5 006	31 361
2011-16	13 348	1 676	9 431	6 646	31 101
2016-21	13 348	1 676	9 431	6 646	31 101
2021-26	11 534	1 428	7 351	6 983	27 297
2026-31	11 534	1 428	7 351	6 983	27 297
Nouvelles habitations, par année					
2006-11	2 774	326	2 171	1 001	6 272
2011-16	2 670	335	1 886	1 329	6 220
2016-21	2 670	335	1 886	1 329	6 220
2021-26	2 307	286	1 470	1 397	5 459
2026-31	2 307	286	1 470	1 397	5 459
Répartition des nouvelles habitations, par année					
2006-11	44,2 %	5,2 %	34,6 %	16,0 %	100 %
2011-16	42,9 %	5,4 %	30,3 %	21,4 %	100 %
2016-21	42,9 %	5,4 %	30,3 %	21,4 %	100 %
2021-26	42,3 %	5,2 %	26,9 %	25,6 %	100 %
2026-31	42,3 %	5,2 %	26,9 %	25,6 %	100 %
Nombre total et répartition des nouvelles habitations de 2006 à 2031					
2006-2031	63 632	7 841	44 418	32 264	148 155
	42,9 %	5,3 %	30,0 %	21,8 %	100 %

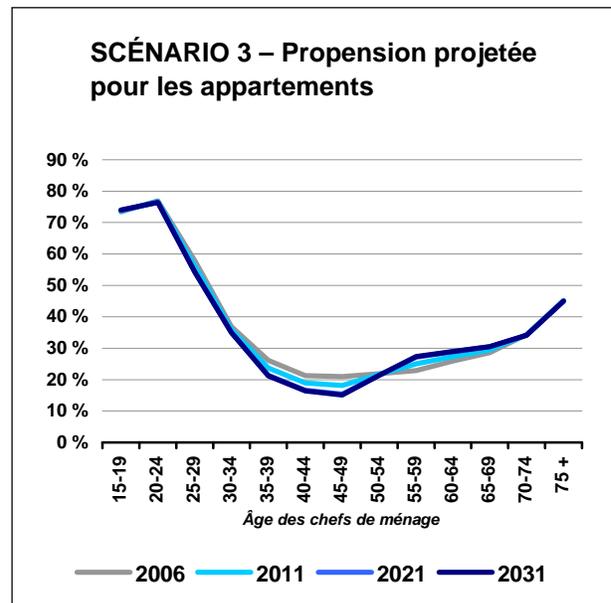
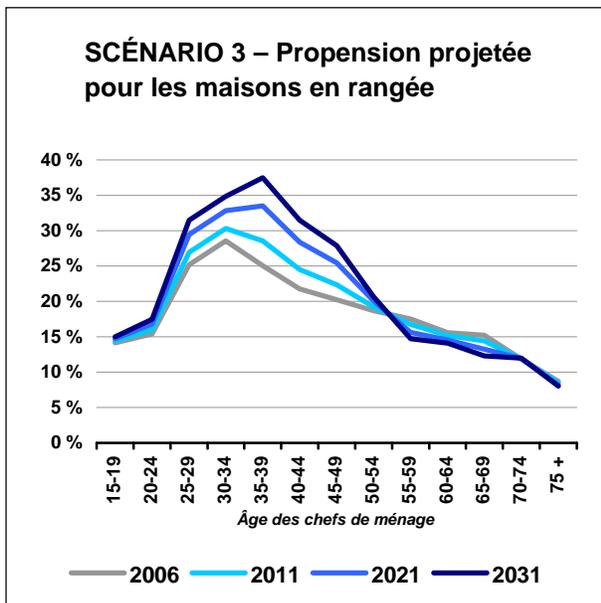
SCÉNARIO 3

Selon le scénario 3, la seule tendance à la hausse entre 2006 et 2031 s'observera à l'égard des maisons en rangée, au détriment de tous les autres types d'habitations. En termes d'envergure, ce scénario présente les fluctuations de propension les plus faibles et part du principe que les préférences en matière de logement évolueront très lentement.

Ainsi, mêmes les ménages les plus âgés seront plus nombreux à se tourner vers les maisons en rangée, ce qui présuppose la présence d'une proportion accrue de maisons en rangée plain-pied (à un seul étage) sur le marché pour répondre aux besoins d'un nombre croissant de ménages âgés cherchant à vivre dans un logement exempt d'escaliers.



Dans le cas des appartements, la proportion de jeunes ménages (chef de 24 ans et moins) choisissant ce type d'habitation ne devrait augmenter que légèrement. Les variations les plus importantes s'observeront chez les groupes de 35 à 59 ans, tandis que la propension des ménages les plus âgés à vivre en appartement changera peu. Or, vu le poids démographique des cohortes de 60 ans et plus, la proportion d'appartements nécessaires pour répondre à la demande augmentera au fil des ans, dans ce scénario comme dans les autres.



D'après le scénario 3, les tendances relatives au type d'habitation, selon le groupe d'âge des chefs de ménage, aboutiraient aux données suivantes :

Groupe d'âge	Propension selon le type d'habitation				2006				
	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total
15-19	0,0687	0,0558	0,1416	0,7339	81	66	168	870	1 185
20-24	0,0553	0,0215	0,1539	0,7694	686	266	1 911	9 554	12 418
25-29	0,1282	0,0411	0,2516	0,5792	3 485	1 117	6 841	15 750	27 193
30-34	0,2912	0,0540	0,2857	0,3691	9 389	1 741	9 210	11 902	32 241
35-39	0,4281	0,0602	0,2505	0,2612	15 504	2 179	9 074	9 459	36 216
40-44	0,5084	0,0612	0,2177	0,2128	21 356	2 569	9 144	8 938	42 007
45-49	0,5314	0,0571	0,2021	0,2094	21 996	2 364	8 366	8 669	41 394
50-54	0,5338	0,0606	0,1870	0,2186	19 261	2 185	6 749	7 886	36 081
55-59	0,5337	0,0620	0,1752	0,2291	17 182	1 996	5 639	7 376	32 193
60-64	0,5189	0,0656	0,1558	0,2597	11 978	1 515	3 597	5 994	23 085
65-69	0,5005	0,0617	0,1523	0,2856	8 640	1 064	2 630	4 930	17 264
70-74	0,4839	0,0546	0,1185	0,3431	7 277	821	1 782	5 160	15 040
75 +	0,4135	0,0475	0,0868	0,4521	12 103	1 391	2 541	13 232	29 267
					148 939	19 274	67 650	109 719	345 583

Groupe d'âge	Propension selon le type d'habitation				2011				
	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total
15-19	0,0681	0,0557	0,1440	0,7366	85	69	179	918	1 252
20-24	0,0547	0,0213	0,1598	0,7668	706	276	2 063	9 900	12 945
25-29	0,1274	0,0396	0,2693	0,5613	3 631	1 129	7 679	16 005	28 445
30-34	0,2899	0,0512	0,3033	0,3600	10 498	1 855	10 981	13 035	36 369
35-39	0,4255	0,0576	0,2854	0,2373	15 736	2 130	10 553	8 776	37 196
40-44	0,5067	0,0598	0,2449	0,1896	19 454	2 296	9 404	7 280	38 435
45-49	0,5305	0,0579	0,2236	0,1816	23 301	2 544	9 823	7 978	43 646
50-54	0,5328	0,0632	0,1925	0,2164	21 935	2 602	7 925	8 908	41 370
55-59	0,5328	0,0635	0,1674	0,2506	18 987	2 265	5 966	8 929	36 147
60-64	0,5184	0,0647	0,1517	0,2741	16 083	2 006	4 705	8 504	31 298
65-69	0,5010	0,0609	0,1441	0,2951	10 874	1 322	3 127	6 406	21 729
70-74	0,4839	0,0545	0,1189	0,3424	7 986	900	1 962	5 651	16 499
75 +	0,4140	0,0466	0,0849	0,4513	12 979	1 460	2 661	14 148	31 247
					162 255	20 854	77 032	116 439	376 579

Groupe d'âge	Propension selon le type d'habitation				2021				
	Unifam,	Jum,	Rangée	App,	Unifam,	Jum,	Rangée	App,	Total
15-19	0,0628	0,0556	0,1473	0,7393	72	64	169	847	1 151
20-24	0,0488	0,0211	0,1682	0,7642	625	270	2 157	9 798	12 851
25-29	0,1196	0,0363	0,2947	0,5435	3 706	1 125	9 134	16 844	30 809
30-34	0,2775	0,0450	0,3284	0,3508	10 935	1 773	12 941	13 822	39 471
35-39	0,4008	0,0518	0,3352	0,2135	17 358	2 244	14 516	9 246	43 363
40-44	0,4899	0,0567	0,2839	0,1664	21 445	2 483	12 426	7 285	43 640
45-49	0,5218	0,0598	0,2544	0,1538	21 512	2 464	10 487	6 341	40 804
50-54	0,5228	0,0691	0,2003	0,2142	21 017	2 779	8 051	8 610	40 457
55-59	0,5237	0,0671	0,1564	0,2720	22 746	2 914	6 791	11 814	44 265
60-64	0,5141	0,0624	0,1457	0,2886	20 324	2 467	5 761	11 409	39 961
65-69	0,5058	0,0592	0,1323	0,3047	16 485	1 931	4 312	9 931	32 659
70-74	0,4839	0,0544	0,1195	0,3418	13 556	1 523	3 348	9 574	28 000
75 +	0,4188	0,0444	0,0822	0,4506	16 585	1 757	3 254	17 841	39 437
					186 366	23 793	93 346	133 362	436 866

Groupe d'âge	Propension selon le type d'habitation				2031				
	Unifam,	Jum,	Rangée	App,	Unifam,	Jum,	Rangée	App,	Total
15-19	0,0550	0,0555	0,1500	0,7395	67	68	183	901	1 219
20-24	0,0400	0,0210	0,1750	0,7640	508	267	2 221	9 696	12 691
25-29	0,1080	0,0350	0,3150	0,5420	3 178	1 030	9 266	15 944	29 418
30-34	0,2591	0,0425	0,3485	0,3500	10 306	1 691	13 863	13 923	39 783
35-39	0,3641	0,0495	0,3750	0,2115	17 132	2 329	17 643	9 951	47 055
40-44	0,4651	0,0555	0,3150	0,1645	22 160	2 644	15 009	7 838	47 651
45-49	0,5090	0,0605	0,2790	0,1515	24 525	2 915	13 442	7 299	48 181
50-54	0,5081	0,0715	0,2065	0,2140	23 387	3 291	9 506	9 851	46 035
55-59	0,5102	0,0685	0,1475	0,2738	20 942	2 811	6 054	11 237	41 044
60-64	0,5077	0,0615	0,1410	0,2898	19 760	2 394	5 488	11 279	38 920
65-69	0,5130	0,0586	0,1229	0,3055	20 564	2 348	4 927	12 247	40 085
70-74	0,4840	0,0543	0,1200	0,3417	17 485	1 962	4 335	12 344	36 127
75 +	0,4260	0,0435	0,0800	0,4505	25 886	2 643	4 861	27 376	60 766
					205 899	26 392	106 798	149 886	488 976

D'après ces tendances, la demande, exprimée en nombre ou proportion de ménages, évoluera de la façon suivante d'ici 2031 :

Année	Unifam,	Jum,	Rangée	App,	Total
2006	148 939	19 274	67 650	109 719	345 583
2011	162 255	20 854	77 032	116 439	376 579
2016	174 625	22 360	85 226	124 661	406 872
2021	186 366	23 793	93 346	133 362	436 866
2026	196 885	25 141	100 431	141 861	464 318
2031	205 899	26 392	106 798	149 886	488 976

En tenant compte des démolitions devant être compensées et du taux d'inoccupation des logements, le nombre total d'habitations nécessaires pour répondre à la demande d'ici 2031 se répartira ainsi :

Année	Unifam,	Jum,	Rangée	App,	Total
2006	149 684	19 371	68 646	111 808	349 509
2011	163 437	20 979	78 091	119 289	381 796
2016	176 240	22 513	86 343	127 696	412 792
2021	188 411	23 974	94 520	136 587	443 492
2026	199 354	25 349	101 659	145 302	471 664
2031	208 784	26 628	108 093	153 536	497 041

Nouvelles habitations, par période quinquennale					
Période	Unifam,	Jum,	Rangée	App,	Total
2006-11	13 754	1 608	9 445	7 481	32 287
2011-16	12 803	1 535	8 253	8 407	30 997
2016-21	12 171	1 461	8 177	8 891	30 700
2021-26	10 943	1 375	7 138	8 715	28 172
2026-31	9 430	1 278	6 434	8 234	25 377
Nouvelles habitations par année					
2006-11	2 751	322	1 889	1 496	6 457
2011-16	2 561	307	1 651	1 681	6 199
2016-21	2 434	292	1 635	1 778	6 140
2021-26	2 189	275	1 428	1 743	5 634
2026-31	1 886	256	1 287	1 647	5 075
Répartition des nouvelles habitations, par année					
2006-11	42,6%	5,0%	29,3%	23,2%	100,0%
2011-16	41,3%	5,0%	26,6%	27,1%	100,0%
2016-21	39,6%	4,8%	26,6%	29,0%	100,0%
2021-26	38,8%	4,9%	25,3%	30,9%	100,0%
2026-31	37,2%	5,0%	25,4%	32,4%	100,0%
Nombre total et répartition des nouvelles habitations de 2006 à 2031					
2006-31	59 101	7 257	39 447	41 728	147 532
	40,1%	4,9%	26,7%	28,3%	100,0%

ANNEXE 3

PROJECTIONS ANNUELLES DU NOMBRE DE LOGEMENTS PAR TYPE ET PAR SECTEUR

Année	NOMBRE TOTAL DE LOGEMENTS					LOGEMENTS EN MILIEU RURAL				
	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total
2007	2,751	322	1,889	1,496	6,457	546	6	23	6	581
2008	2,751	322	1,889	1,496	6,457	546	6	23	6	581
2009	2,751	322	1,889	1,496	6,457	546	6	23	6	581
2010	2,751	322	1,889	1,496	6,457	546	6	23	6	581
2011	2,751	322	1,889	1,496	6,457	546	6	23	6	581
2012	2,561	307	1,651	1,681	6,199	524	6	22	6	558
2013	2,561	307	1,651	1,681	6,199	524	6	22	6	558
2014	2,561	307	1,651	1,681	6,199	524	6	22	6	558
2015	2,561	307	1,651	1,681	6,199	524	6	22	6	558
2016	2,561	307	1,651	1,681	6,199	524	6	22	6	558
2017	2,434	292	1,635	1,778	6,140	519	6	22	6	553
2018	2,434	292	1,635	1,778	6,140	519	6	22	6	553
2019	2,434	292	1,635	1,778	6,140	519	6	22	6	553
2020	2,434	292	1,635	1,778	6,140	519	6	22	6	553
2021	2,434	292	1,635	1,778	6,140	519	6	22	6	553
2022	2,189	275	1,428	1,743	5,634	477	5	20	5	507
2023	2,189	275	1,428	1,743	5,634	477	5	20	5	507
2024	2,189	275	1,428	1,743	5,634	477	5	20	5	507
2025	2,189	275	1,428	1,743	5,634	477	5	20	5	507
2026	2,189	275	1,428	1,743	5,634	477	5	20	5	507
2027	1,886	256	1,287	1,647	5,075	429	5	18	5	457
2028	1,886	256	1,287	1,647	5,075	429	5	18	5	457
2029	1,886	256	1,287	1,647	5,075	429	5	18	5	457
2030	1,886	256	1,287	1,647	5,075	429	5	18	5	457
2031	1,886	256	1,287	1,647	5,075	429	5	18	5	457
TOTAL	59,101	7,257	39,447	41,728	147,532	12,481	133	531	133	13,278

Logements ruraux:	9% du total			
Unifam. 94%	Jumelées 1%	Rangée 4%	App. 1%	

Année	LOGEMENTS EN MILIEU URBAIN					Unifam.	Jum.	Rangée	App.
	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total				
2007	2,204	316	1,866	1,490	5,876	37.5%	5.4%	31.7%	25.4%
2008	2,204	316	1,866	1,490	5,876	37.5%	5.4%	31.7%	25.4%
2009	2,204	316	1,866	1,490	5,876	37.5%	5.4%	31.7%	25.4%
2010	2,204	316	1,866	1,490	5,876	37.5%	5.4%	31.7%	25.4%
2011	2,204	316	1,866	1,490	5,876	37.5%	5.4%	31.7%	25.4%
2012	2,036	301	1,628	1,676	5,641	36.1%	5.3%	28.9%	29.7%
2013	2,036	301	1,628	1,676	5,641	36.1%	5.3%	28.9%	29.7%
2014	2,036	301	1,628	1,676	5,641	36.1%	5.3%	28.9%	29.7%
2015	2,036	301	1,628	1,676	5,641	36.1%	5.3%	28.9%	29.7%
2016	2,036	301	1,628	1,676	5,641	36.1%	5.3%	28.9%	29.7%
2017	1,915	287	1,613	1,773	5,587	34.3%	5.1%	28.9%	31.7%
2018	1,915	287	1,613	1,773	5,587	34.3%	5.1%	28.9%	31.7%
2019	1,915	287	1,613	1,773	5,587	34.3%	5.1%	28.9%	31.7%
2020	1,915	287	1,613	1,773	5,587	34.3%	5.1%	28.9%	31.7%
2021	1,915	287	1,613	1,773	5,587	34.3%	5.1%	28.9%	31.7%
2022	1,712	270	1,407	1,738	5,127	33.4%	5.3%	27.4%	33.9%
2023	1,712	270	1,407	1,738	5,127	33.4%	5.3%	27.4%	33.9%
2024	1,712	270	1,407	1,738	5,127	33.4%	5.3%	27.4%	33.9%
2025	1,712	270	1,407	1,738	5,127	33.4%	5.3%	27.4%	33.9%
2026	1,712	270	1,407	1,738	5,127	33.4%	5.3%	27.4%	33.9%
2027	1,457	251	1,269	1,642	4,619	31.5%	5.4%	27.5%	35.6%
2028	1,457	251	1,269	1,642	4,619	31.5%	5.4%	27.5%	35.6%
2029	1,457	251	1,269	1,642	4,619	31.5%	5.4%	27.5%	35.6%
2030	1,457	251	1,269	1,642	4,619	31.5%	5.4%	27.5%	35.6%
2031	1,457	251	1,269	1,642	4,619	31.5%	5.4%	27.5%	35.6%
TOTAL	46,619	7,124	38,915	41,595	134,254	34.7%	5.3%	29.0%	31.0%

Année	DENSIFICATION					densif. %	AMÉNAGEMENT DE TERRAINS VIERGES				
	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total		Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total
2007	200	150	525	1,240	2,115	36.0%	2,004	166	1,341	250	3,761
2008	200	150	525	1,240	2,115	36.0%	2,004	166	1,341	250	3,761
2009	200	150	525	1,240	2,115	36.0%	2,004	166	1,341	250	3,761
2010	200	150	525	1,240	2,115	36.0%	2,004	166	1,341	250	3,761
2011	200	150	525	1,240	2,115	36.0%	2,004	166	1,341	250	3,761
2012	150	75	450	1,582	2,257	40.0%	1,886	226	1,178	94	3,385
2013	150	75	450	1,582	2,257	40.0%	1,886	226	1,178	94	3,385
2014	150	75	450	1,582	2,257	40.0%	1,886	226	1,178	94	3,385
2015	150	75	450	1,582	2,257	40.0%	1,886	226	1,178	94	3,385
2016	150	75	450	1,582	2,257	40.0%	1,886	226	1,178	94	3,385
2017	120	75	375	1,665	2,235	40.0%	1,795	212	1,238	108	3,352
2018	120	75	375	1,665	2,235	40.0%	1,795	212	1,238	108	3,352
2019	120	75	375	1,665	2,235	40.0%	1,795	212	1,238	108	3,352
2020	120	75	375	1,665	2,235	40.0%	1,795	212	1,238	108	3,352
2021	120	75	375	1,665	2,235	40.0%	1,795	212	1,238	108	3,352
2022	100	75	350	1,577	2,102	41.0%	1,612	195	1,057	161	3,025
2023	100	75	350	1,577	2,102	41.0%	1,612	195	1,057	161	3,025
2024	100	75	350	1,603	2,128	41.5%	1,612	195	1,057	135	2,999
2025	100	75	350	1,603	2,128	41.5%	1,612	195	1,057	135	2,999
2026	100	75	350	1,628	2,153	42.0%	1,612	195	1,057	109	2,974
2027	75	75	340	1,473	1,963	42.5%	1,382	176	929	169	2,656
2028	75	50	340	1,521	1,986	43.0%	1,382	201	929	121	2,633
2029	75	50	340	1,544	2,009	43.5%	1,382	201	929	98	2,609
2030	75	50	340	1,567	2,032	44.0%	1,382	201	929	75	2,586
2031	75	50	340	1,600	2,065	44.7%	1,382	201	929	43	2,554
TOTAL	3,225	2,150	10,200	38,128	53,703	40.0%	43,394	4,974	28,715	3,467	80,551
Doit équivaloir à	3,222	2,148	10,203	38,128	53,701		43,397	4,976	28,712	3,467	80,553
	6%	4%	19%	71%	100%						

Année	DENSIFICATION				
	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total
2007	9.5%	7.1%	24.8%	58.6%	100%
2008	9.5%	7.1%	24.8%	58.6%	100%
2009	9.5%	7.1%	24.8%	58.6%	100%
2010	9.5%	7.1%	24.8%	58.6%	100%
2011	9.5%	7.1%	24.8%	58.6%	100%
2012	6.6%	3.3%	19.9%	70.1%	100%
2013	6.6%	3.3%	19.9%	70.1%	100%
2014	6.6%	3.3%	19.9%	70.1%	100%
2015	6.6%	3.3%	19.9%	70.1%	100%
2016	6.6%	3.3%	19.9%	70.1%	100%
2017	5.4%	3.4%	16.8%	74.5%	100%
2018	5.4%	3.4%	16.8%	74.5%	100%
2019	5.4%	3.4%	16.8%	74.5%	100%
2020	5.4%	3.4%	16.8%	74.5%	100%
2021	5.4%	3.4%	16.8%	74.5%	100%
2022	4.8%	3.6%	16.6%	75.0%	100%
2023	4.8%	3.6%	16.6%	75.0%	100%
2024	4.7%	3.5%	16.4%	75.3%	100%
2025	4.7%	3.5%	16.4%	75.3%	100%
2026	4.6%	3.5%	16.3%	75.6%	100%
2027	3.8%	3.8%	17.3%	75.0%	100%
2028	3.8%	2.5%	17.1%	76.6%	100%
2029	3.7%	2.5%	16.9%	76.9%	100%
2030	3.7%	2.5%	16.7%	77.1%	100%
2031	3.6%	2.4%	16.5%	77.5%	100%

AMÉNAGEMENT DE TERRAINS VIERGES				
Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total
53.3%	4.4%	35.6%	6.6%	100%
53.3%	4.4%	35.6%	6.6%	100%
53.3%	4.4%	35.6%	6.6%	100%
53.3%	4.4%	35.6%	6.6%	100%
53.3%	4.4%	35.6%	6.6%	100%
55.7%	6.7%	34.8%	2.8%	100%
55.7%	6.7%	34.8%	2.8%	100%
55.7%	6.7%	34.8%	2.8%	100%
55.7%	6.7%	34.8%	2.8%	100%
55.7%	6.7%	34.8%	2.8%	100%
53.5%	6.3%	36.9%	3.2%	100%
53.5%	6.3%	36.9%	3.2%	100%
53.5%	6.3%	36.9%	3.2%	100%
53.5%	6.3%	36.9%	3.2%	100%
53.5%	6.3%	36.9%	3.2%	100%
53.3%	6.4%	35.0%	5.3%	100%
53.3%	6.4%	35.0%	5.3%	100%
53.7%	6.5%	35.3%	4.5%	100%
53.7%	6.5%	35.3%	4.5%	100%
54.2%	6.6%	35.6%	3.7%	100%
52.0%	6.6%	35.0%	6.4%	100%
52.5%	7.6%	35.3%	4.6%	100%
52.9%	7.7%	35.6%	3.8%	100%
53.4%	7.8%	35.9%	2.9%	100%
54.1%	7.9%	36.4%	1.7%	100%

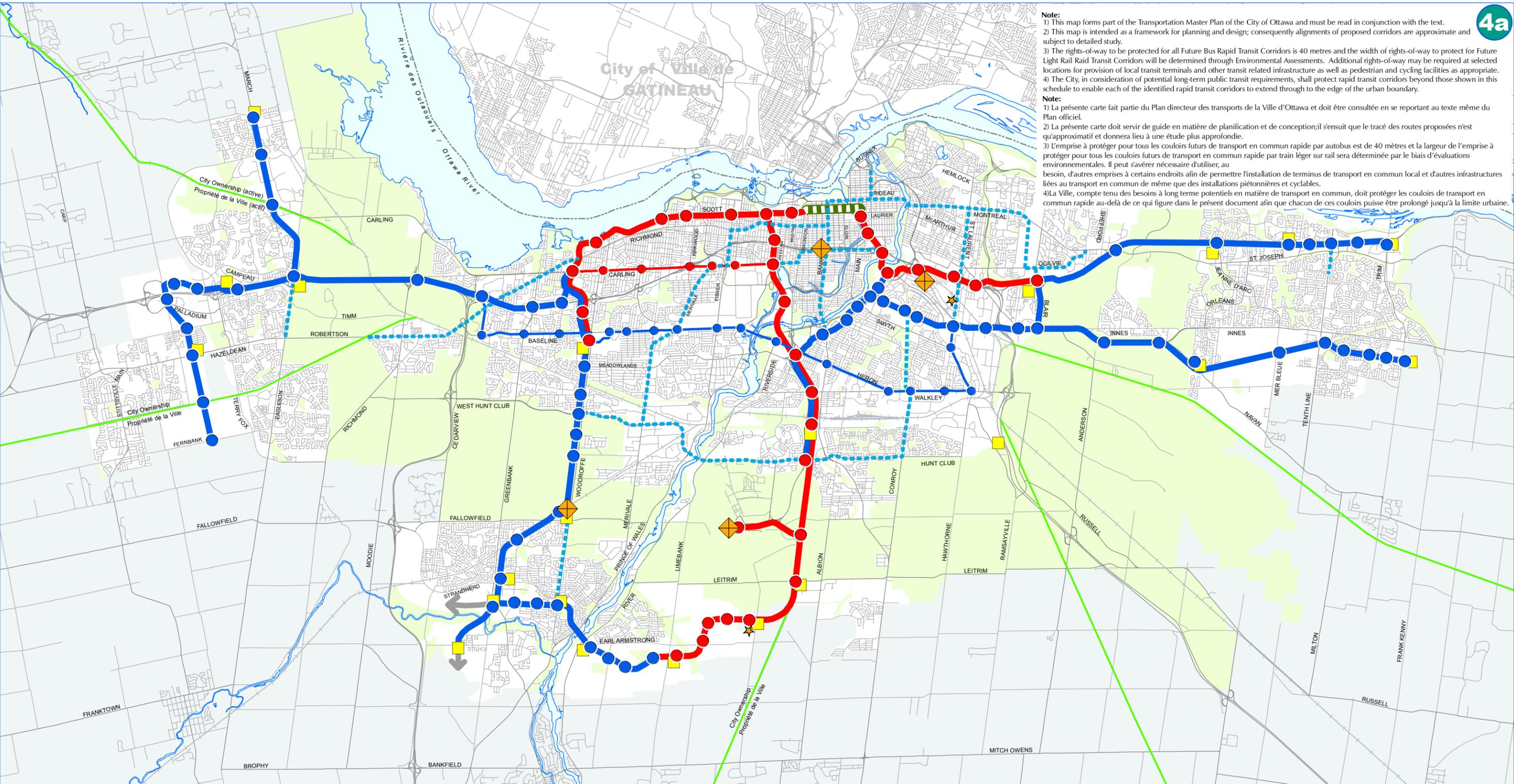
PAR TRANCHE QUINQUENNALE:

	TOTAL									
	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total					
2006-11	13,754	1,608	9,445	7,481	32,287					
2011-16	12,803	1,535	8,253	8,407	30,997					
2016-21	12,171	1,461	8,177	8,891	30,700					
2021-26	10,943	1,375	7,138	8,715	28,172					
2026-31	9,430	1,278	6,434	8,234	25,377					
TOTAL	59,101	7,257	39,447	41,728	147,532					
	LOGEMENTS RURAUX					LOGEMENTS URBAINS				
	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total	Unifam.	Jum.	Rangée	App.	Total
2006-11	2,731	29	116	29	2,906	11,022	1,579	9,328	7,452	29,381
2011-16	2,622	28	112	28	2,790	10,180	1,507	8,141	8,379	28,207
2016-21	2,597	28	111	28	2,763	9,574	1,433	8,066	8,863	27,937
2021-26	2,383	25	101	25	2,535	8,560	1,350	7,037	8,690	25,636
2026-31	2,147	23	91	23	2,284	7,283	1,255	6,343	8,211	23,093
TOTAL	12,481	133	531	133	13,278	46,619	7,124	38,915	41,595	134,254

ANNEXE 4

RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE, 2031

Voir carte à la page suivante.



Note:
 1) This map forms part of the Transportation Master Plan of the City of Ottawa and must be read in conjunction with the text.
 2) This map is intended as a framework for planning and design; consequently alignments of proposed corridors are approximate and subject to detailed study.
 3) The rights-of-way to be protected for all Future Bus Rapid Transit Corridors is 40 metres and the width of rights-of-way to protect for Future Light Rail Transit Corridors will be determined through Environmental Assessments. Additional rights-of-way may be required at selected locations for provision of local transit terminals and other transit related infrastructure as well as pedestrian and cycling facilities as appropriate.
 4) The City, in consideration of potential long-term public transit requirements, shall protect rapid transit corridors beyond those shown in this schedule to enable each of the identified rapid transit corridors to extend through to the edge of the urban boundary.

Note:
 1) La présente carte fait partie du Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa et doit être consultée en se reportant au texte même du Plan officiel.
 2) La présente carte doit servir de guide en matière de planification et de conception; il s'ensuit que le tracé des routes proposées n'est qu'approximatif et donnera lieu à une étude plus approfondie.
 3) L'emprise à protéger pour tous les couloirs futurs de transport en commun rapide par autobus est de 40 mètres et la largeur de l'emprise à protéger pour tous les couloirs futurs de transport en commun rapide par train léger sur rail sera déterminée par le biais d'évaluations environnementales. Il peut s'avérer nécessaire d'utiliser, au besoin, d'autres emprises à certains endroits afin de permettre l'installation de terminus de transport en commun local et d'autres infrastructures liées au transport en commun de même que des installations piétonnières et cyclables.
 4) La Ville, compte tenu des besoins à long terme potentiels en matière de transport en commun, doit protéger les couloirs de transport en commun rapide au-delà de ce qui figure dans le présent document afin que chacun de ces couloirs puisse être prolongé jusqu'à la limite urbaine.

TRANSPORTATION MASTER PLAN - Map 4a
RAPID TRANSIT NETWORK - 2031

****DRAFT / ÉBAUCHE****

PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS - Carte 4a
RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE - 2031

PRIMARY	PRINCIPAL
Light Rail Transit (LRT)	Train léger sur rail (TLR)
Bus Rapid Transit (BRT)	Transport en commun rapide par autobus (TCRA)
LRT Downtown Tunnel	TLR Tunnel au centre-ville
SUPPLEMENTARY	SUPPLÉMENTAIRE
Intensive Transit - Bus	Transport en commun intensif - autobus
Intensive Transit - Rail	Transport en commun intensif - train
Transit Priority	Transport prioritaire

Park and Ride	Parc-O-Bus
Transit Station - rail	Station du transport - train
Transit Station - bus	Station du transport - autobus
Conceptual Future Transit Corridor	Avenir conceptuel - Couloir de transport en commun
Abandoned Railway Corridor	Emprises ferroviaires abandonnées
Inter-regional Stations	Stations interrégionales
Potential Rail Yard	Cour de tirage possible pour trains

ANNEXE 5

CONVERTIR LES FOURCHETTES DE DENSITÉ POUR PLANIFIER LE TRANSPORT EN COMMUN

Le rapport du Groupe IBI sur les tendances et les perspectives en matière de transport pour la région du Grand Toronto et de Hamilton¹ établit des fourchettes de la densité nécessaire pour soutenir les divers niveaux de service de transport en commun. Ces fourchettes sont les suivantes :

Tableau A5-1 - Potentiel du service de transport en commun selon la densité urbaine

Fourchette de densité*	Potentiel du transport en commun	Type de service
< 20	Faible	Aucun service de transport en commun. Service de taxi particulier ou communautaire, etc.
de 20 à 40	Modeste	Service minimal de transport en commun. Autobus toutes les 30 minutes. Circuits express en période de pointe.
de 40 à 80	Bon	Bon service de transport par autobus.
de 80 à 120	Très bon	Excellent service de transport par autobus. Possibilité de TRA ou de TLR.
de 120 à 200	TRA ou TLR	Service de transport en commun de premier ordre.
> 200	Métro	Service de transport en commun de premier ordre.

* La densité est exprimée en population et emplois par hectare brut.

TRA = transport rapide par autobus

TLR = train léger sur rail

Puisque la région élargie du Golden Horseshoe compte plusieurs municipalités de palier supérieur, de palier inférieur et à palier unique présentant chacune un taux différent d'occupation des habitations, les objectifs de densité y sont exprimés selon les « personnes et emplois par hectare brut ». Municipalité à palier unique, Ottawa ne se voit attribuer qu'un seul taux d'occupation des habitations dans le recensement. Les documents de planification de l'aménagement du territoire d'Ottawa mesurent donc généralement la densité en termes de logements et d'emplois par hectare net.

Par conséquent, il faut convertir les fourchettes présentées ci-dessus de manière à pouvoir les interpréter en fonction de la méthode de mesure de la densité employée par Ottawa. Pour ce faire, les personnes doivent être converties en logements et les hectares bruts, en hectares nets. Il faut également établir la proportion de personnes et d'emplois comprise dans chaque fourchette.

Les fourchettes serviront à la planification dans le secteur central, les noyaux d'utilisations mixtes, les artères principales et les centres-villes de banlieue, désignations favorisant un mélange d'utilisations. Pour le moment, certains des lieux ainsi désignés regroupent plus d'emplois que de résidents ou vice versa. Idéalement, un milieu d'utilisations mixtes devrait en principe présenter un équilibre emplois-résidents quasi parfait (à certains endroits, comme le secteur central, la proportion d'emplois demeurera néanmoins toujours plus forte.) **Les cibles de densité doivent être interprétées comme la somme combinée d'habitants et d'emplois.**

¹ Source : Groupe IBI, *Transportation Trends and Outlooks for the Greater Toronto Area and Hamilton – Needs and Opportunities*, 29 janvier 2007, p. 27

En premier lieu, un ratio net-brut doit être établi. À cette fin, une moyenne des superficies brute et nette des parties du territoire d'Ottawa désignées secteur central, noyau d'utilisations mixtes, artère principale, centres-villes de banlieue et centre de collectivité de Riverside-Sud a été calculée. Malgré la présence de plusieurs noyaux d'utilisations mixtes et centres-villes suburbains en grande partie non aménagés, la moyenne s'élève à 70 %. Un ratio de 70 % a donc été appliqué aux mesures de densité brute pour obtenir une densité nette. Vu le caractère (actuel ou prévu) urbain et dense de ces secteurs, un tel ratio est raisonnable puisqu'il implique une densité supérieure à ce que l'on trouve habituellement en milieu suburbain ou urbain général.

Deuxièmement, il faut déterminer le taux d'occupation moyen pour chaque type de logement afin de transposer la population en logements. Les taux d'occupation sont tirés du plus récent recensement et sont mis à jour avec chaque nouveau recensement. Les taux rapportés en 2006 sont les suivants :

Tableau A5-2 - Taux d'occupation par type de logement, Recensement 2006

Type de logement	Personnes par ménage
Unifamiliale	3,35
Semi-détachée	2,53
Maison en rangée	2,50
Maison en rangée superposée	2,06
Appartement	1,62

NOTE: On ne prévoit pas de nouveaux logements unifamiliaux dans les secteurs-cibles. La donnée est fournie pour tenir compte des unifamiliales existantes qui peuvent un jour faire partie d'une proposition d'aménagement.

Le tableau suivant illustre le calcul complet :

Tableau A5-3 - Conversion du Potentiel du service de transport en commun selon la densité urbaine

Potentiel pour le transport en commun	N ^{bre} de personnes et d'emplois par hectare				
	brut		Rapport net-brut	net	
	Min	Max		Min	Max
Faible	0	20	70 %	0	29
Modeste	20	40	70 %	29	57
Bon	40	80	70 %	57	114
Très bon	80	120	70 %	114	171
TRA ou TLR	120	200	70 %	171	286
Métro	200		70 %	286	

Un arrondissement des fourchettes donne le tableau suivant, où la densité est exprimée en termes de logements et d'emplois par hectare net :

Tableau A5-4 - Potentiel du service de transport en commun selon la densité urbaine (habitants et emplois par hectare net)

Fourchette de densité*	Potentiel du transport en commun	Type de service
< 30	Faible	Aucun service de transport en commun. Service de taxi particulier ou communautaire, etc.
de 30 à 60	Modeste	Service minimal de transport en commun. Autobus toutes les 30 minutes. Circuits express en période de pointe.
de 60 à 115	Bon	Bon service de transport par autobus.
de 115 à 170	Très bon	Excellent service de transport par autobus. Possibilité de TRA ou de TLR.
de 170 à 285	TRA ou TLR	Service de transport en commun de premier ordre.
> 285	Métro	Service de transport en commun de premier ordre.

* Dans le présent tableau, la densité est exprimée en nombre d'habitants et d'emplois par hectare net.

Les cibles de densité présentées à la section 3.9 en termes d'habitants et emplois par hectare brut sont donc exprimées en habitants et emplois par hectare net dans le tableau suivant:

Tableau A5-5 - Densités minimales pour les secteurs-cibles

Secteur	Densité minimale	
	Habitants et emplois par hectare brut	Habitants et emplois par hectare net
Centre-ville	500	700
Centres polyvalents importants	250	350
Artères principales-cible :		
<i>Carling, Richmond</i>	200	285
<i>St-Laurent, Bank, Merivale, Montréal-Est</i>	120	170
Centres polyvalents aux grandes stations de correspondance	200	285
Centres polyvalents émergents	120	170
Centres-villes de banlieue	120	170
Centre de la collectivité de Riverside-Sud	80	115

MISE EN OEUVRE POUR LE ZONAGE ET LES PLANS D'EMPLACEMENT

Chaque demande d'aménagement (modifications au Plan Officiel (PO) et au Règlement de zonage, chaque plan d'implantation, Plan de copropriété ou demande de dérogation mineure) doit satisfaire les exigences du PO en matière de densités minimales, sous réserve des quelques exceptions mineures prévues par le PO.

Interprétation des cibles de densité

La densité-cible, exprimée en « Habitants et emplois par hectare », signifie que la mesure de densité représente le nombre minimum combiné d'emplois et de résidents par hectare qui doit être prévu par chaque aménagement visé par les cibles.

La cible peut être satisfaite par un projet qui ne prévoit que des emplois, que des résidences, ou une combinaison des deux dans un même site ou édifice.

Comment mesurer la densité d'un projet de développement

Le tableau A5-5 exprime les densités minimales-cible en Habitants et emplois par hectare net. Cette mesure permet aux urbanistes du Service des Approbations de mesurer la densité d'un projet de développement de façon plus précise.

Pour l'emploi, les barèmes suivants sont appliqués:

- Pour les projets comportant des emplois de bureau:
20 m² (215 pi.ca.) de superficie de plancher brute par employé
- Pour les projets comportant des emplois de commerce de détail:
35 m² (376 pi.ca.) de superficie locative brute par employé (locaux de moins de 9000 m²)
45 m² (484 pi.ca.) de superficie locative brute par employé (locaux de 9000 m² et plus)

Pour les habitants, le nombre d'unités de logement (par type) est multiplié par le taux d'occupation correspondant pour obtenir la population projetée de l'édifice.

Exemple 1: Nouvelle tour à bureaux au centre-ville

L'on propose une nouvelle tour pour un terrain du centre-ville d'une superficie de 4500 m² (0,45 ha net). La superficie brute totale sera de 34 000 m². La superficie brute des espaces de bureau sera de 30 600 m². L'édifice aura par ailleurs 2500 m² d'espace commercial au rez-de-chaussée. Le calcul de densité pour ce projet est le suivant :

Superficie du terrain:	0,45 ha (net)
Superficie brute totale:	34 000 m ²
Superficie de bureaux brute:	30 600 m ²
Superficie locative brute, espace commercial de détail:	2 500 m ²

Densité d'emploi:	Bureaux:	$30\,600 / 20 =$	1,530 emplois
	Commerces:	$2\,500 / 35 =$	71 emplois
	Total:		1,601 emplois

$$\text{Emplois/ha. net: } 1\,601 / 0,45 \text{ ha} = 3558$$

Ce projet dépasse donc la densité minimale-cible de 700 habitants et emplois par hectare net pour le centre-ville, et satisfait la cible par le biais d'emplois de bureau et de vente au détail.

Exemple 2: Nouvel édifice mixte

Un projet est proposé pour la rue Preston, dans le Centre Polyvalent Bayview-Preston. Il s'agit d'un édifice à cinq étages avec du commerce de détail le long de la rue et quatre étages d'appartements en copropriété. Le terrain a une superficie de 993 m² (0.0993 ha net). Les marges de recul exigées en cour arrière font que l'édifice n'occupera que 70% de son terrain. Le calcul de densité pour ce projet se ferait comme suit :

Superficie du terrain:	0.0993 ha (net)
Empreinte de l'édifice:	690 m ²
Unités de logement:	25
Espace commercial:	450 m ² (superficie locative brute)
	Emplois de vente au détail: $450 / 35 =$ 13
Population de l'édifice:	25 unités x 1,62 personnes par ménage (taux d'occupation des appartements) = 40 habitants
	Habitants et emplois combinés: 43
	Habitants et emplois par hectare net: $43 / 0,0993 \text{ ha} =$ 433

Ce projet dépasse donc la densité minimale requise de 285 habitants et emplois par hectare net.

Exemple 3: Nouveaux commerces de détail dans un centre-ville de banlieue

Une proposition est déposée visant à construire une structure destinée au commerce de détail, d'une superficie de 7500 m² avec un seul étage, sur un terrain de 27 500 m² du centre-ville de Kanata. L'édifice aura une grande pharmacie et douze autres détaillants, y compris un café sans service au volant. Le site aura par ailleurs deux hectares de stationnement en surface avec paysagement. Le calcul de densité pour ce projet sera le suivant :

Superficie du terrain:	2,75 ha (net)
Empreinte de l'édifice:	7 500 m ²
Espace commercial:	7 125 m ² (superficie locative brute)
Emplois de vente au détail:	$7\ 125 / 35 = 204$
Habitants et emplois par hectare net:	$204 / 2,75 = 74$

Ce projet ne satisfait pas l'exigence de densité minimale pour les centres-villes de banlieue, qui est de 170 habitants et emplois par hectare net. Il ne peut donc être approuvé.

ANNEXE 6

PRATIQUES EXEMPLAIRES EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT SUBURBAIN

Pour parvenir à une densification suburbaine, il faut repenser la façon d'aménager les banlieues. Il importe que les futurs quartiers suburbains conservent leurs caractéristiques résidentielles fondamentales de quiétude, d'intimité et de sécurité. Au Canada et en Amérique du Nord, certaines des nouvelles stratégies d'aménagement urbain mises à l'essai ces 15 dernières années se sont avérées fort prometteuses. L'une de ces stratégies s'appelle le « nouvel urbanisme » ou « urbanisme néo-traditionnel ».

Les densités accrues ouvrent la porte à de nouvelles possibilités d'esthétique urbaine de qualité. Dans les lotissements conçus selon les principes du nouvel urbanisme, les garages sont situés derrière les maisons et l'accès s'y fait par des ruelles. Les ruelles servent également de couloirs de services publics, ce qui permet de retirer les câbles aériens et les installations de services publics des façades de terrain. En outre, elles constituent un lieu public offrant un espace de jeu à l'écart de la rue et permettent des façades dépourvues de garages et d'entrées de garages, ce qui fait place à du stationnement sur rue pour les visiteurs. Les trottoirs sont ainsi plus sécuritaires pour les enfants du fait qu'ils ne sont pas entrecoupés de voies d'accès privées et que les automobiles garées sur la rue forment une barrière de protection entre eux et les voies de circulation. Une trame de rues orthogonale facilite de beaucoup l'orientation, les déplacements à pied et le transport en commun par rapport aux modèles d'aménagement aux rues courbées. Pour empêcher la circulation de transit, un quadrillage décalé remplace le quadrillage typique que l'on retrouve habituellement dans les secteurs urbains établis depuis longtemps. Enfin, les maisons construites près du trottoir confèrent à la rue un effet d'enceinte plus marqué et empêchent le stationnement dans la cour avant, qui défigure de nombreux quartiers munis de grandes cours en façade.

Il est difficile d'aménager des ensembles néo-urbains à Ottawa en grande partie parce que les normes et cadres de réglementation de la Ville ne favorisent pas ce genre de pratique. Pendant les six dernières décennies d'aménagement suburbain, la conception des lotissements a reposé sur la sécurité des automobilistes et la fluidité de la circulation, l'élimination de la circulation de transit au moyen de croissants et d'impasses, la séparation des utilisations du sol et des bâtiments, la création, à l'aide de verdure, de zones tampon entre les utilisations « incompatibles », et l'acheminement de la circulation des rues locales vers les collectrices, les artères et enfin les autoroutes. Tous ces principes conceptuels allouent un espace généreux à des éléments comme les retraits de cour, la largeur de la voie publique, le rayon des angles d'intersection et la boucle de demi-tour aux impasses. Dans un contexte où l'utilisation de l'automobile est réputée être la norme, l'allocation d'espace représente une solution conceptuelle permettant de réduire les coûts et d'optimiser l'aspect pratique. Au fil du temps, les fournisseurs de services publics tels ceux assurant la distribution d'électricité et de gaz naturel ont ajouté leurs propres demandes en matière d'espace sous forme de servitudes, de couloirs et d'emplacements réservés à leurs installations.

À l'heure actuelle, le défi consiste à réintroduire dans la planification de l'aménagement suburbain l'aspect important de l'espace urbain. Les terres de banlieue ne sont pas gratuites. Ils constituent une ressource rare qu'il faut exploiter judicieusement selon une planification soignée. Cela ne veut pas dire que les banlieues doivent pour autant perdre ce qui les rend attirantes pour les personnes qui choisissent d'y vivre, soit l'intimité, la quiétude et la sécurité. Ces atouts doivent par contre être reproduits dans des milieux conçus différemment,

de manière à répondre aux besoins des gens tout en épuisant moins rapidement le territoire disponible, pour ainsi ralentir l'étalement urbain.

Sans exiger immédiatement que les nouveaux projets soient aménagés selon les principes du nouvel urbanisme, la Ville d'Ottawa peut envisager d'adapter certains de ses cadres internes de réglementation et de prestation de services de sorte que de tels aménagements soient possibles et attrayants pour les promoteurs.

Le Canada compte quelques exemples de quartiers conçus selon les principes du nouvel urbanisme. En Ontario, ils se trouvent surtout dans la région du Grand Toronto : mentionnons notamment les communautés Cornell (à Markham), Oak Park (à Oakville), et The Village (sur le campus de l'Université York, à Toronto). En Alberta, Calgary en présente deux, soit les communautés Garrison Woods et Mackenzie Town. En Colombie-Britannique, le projet East Clayton dans la ville de Surrey sera également aménagé selon les principes du nouvel urbanisme.

Cornell (Markham)

L'ensemble Cornell, situé sur un terrain vierge de 973 hectares, accueillera 28 000 habitants. Au moment du recensement de 2006, il réunissait 12 000 personnes, et son aménagement se poursuit.

Cornell est disposé en un quadrillage décalé (comme le montre le plan d'implantation ci-dessous). Bien qu'on y trouve des rues courbées, celles-ci se croisent à angle droit. Par ailleurs, aucune rue ne constitue un croisissant ou une impasse. Un réseau complet de ruelles dessert l'ensemble des secteurs résidentiels et non résidentiels, ce qui permet de rapprocher les maisons de la rue et aussi les unes des autres et d'éviter un paysage de rue dominé par des garages et des cours privées, de sorte que la convivialité est visuellement rehaussée et la densité perçue, atténuée.

L'aménagement comporte des rues principales où les bâtiments accueillent des magasins en bordure du trottoir et des bureaux ou des appartements aux étages supérieurs. Ces rues principales sont situées à proximité de parcs municipaux et à deux pas des rues résidentielles. Elles font partie du trajet des résidents qui sortent du quartier ou y reviennent.

Cornell est doté d'un grand parc central et de nombreux parcs secondaires occupant complètement un petit îlot lui-même entouré d'îlots résidentiels. Ces lieux publics sont donc habituellement flanqués de maisons des quatre côtés, ce qui en rehausse le niveau de surveillance informelle. Selon la Ville de Markham, la densité résidentielle nette globale de la première phase du projet Cornell est de 39 logements par hectare, chaque type d'habitation correspondant à la densité nette suivante :

Maisons unifamiliales	30
Maisons jumelées.....	40
Maisons en rangée.....	47
Appartements.....	75



Photos de Cornell :



Maisons donnant sur un parc local.
Avec l'aimable autorisation de Mattamy Homes



Maisons en rangée polyvalentes dont le rez-de-chaussée est conçu pour accueillir un magasin ou un bureau professionnel, ou quelques pièces du logement. Grâce à leur emplacement donnant directement sur le trottoir, ces bâtiments pourront s'adapter, que la vocation de la rue devienne résidentielle ou mixte.
Avec l'aimable autorisation de Mattamy Homes



Rues résidentielles locales : paisibles, privées, bordées de porches et dépourvues de voies d'accès et de portes de garage. Des trottoirs longent la rue de part et d'autre.
Avec l'aimable autorisation de Mattamy Homes



Bâtiment à utilisations mixtes en bordure d'un parc public. Du côté donnant sur la rue, des magasins bordent le trottoir et des logements en copropriété occupent les étages supérieurs.
Avec l'aimable autorisation de Mattamy Homes



Paysages de rue de Cornell. On dénigre parfois le nouvel urbanisme en l'associant, à tort, à une imitation de l'architecture historique. Bien que de nombreux aménagements conçus selon les principes du nouvel urbanisme offrent aux acheteurs des styles architecturaux qui rappellent d'anciens quartiers, les principes en question ne dictent en soi aucun style précis d'architecture.



(ci-contre)

Types d'habitations et densité nette de la première phase de Cornell. Les logements accessoires mentionnés sont aménagés au-dessus du garage donnant sur l'allée arrière.

Avec l'aimable autorisation de la Ville de Markham

Légende de la carte ci-contre

- Appartement
 - Maison jumelée
 - Maison jumelée avec logement accessoire
 - Maison unifamiliale
 - Maison unifamiliale avec logement accessoire
 - Maison en rangée
 - Maison en rangée avec logement accessoire
- Parcelles

366 maisons unifamiliales
 262 maisons jumelées
 520 maisons en rangée
 48 appartements
 Total : 1 196 logements

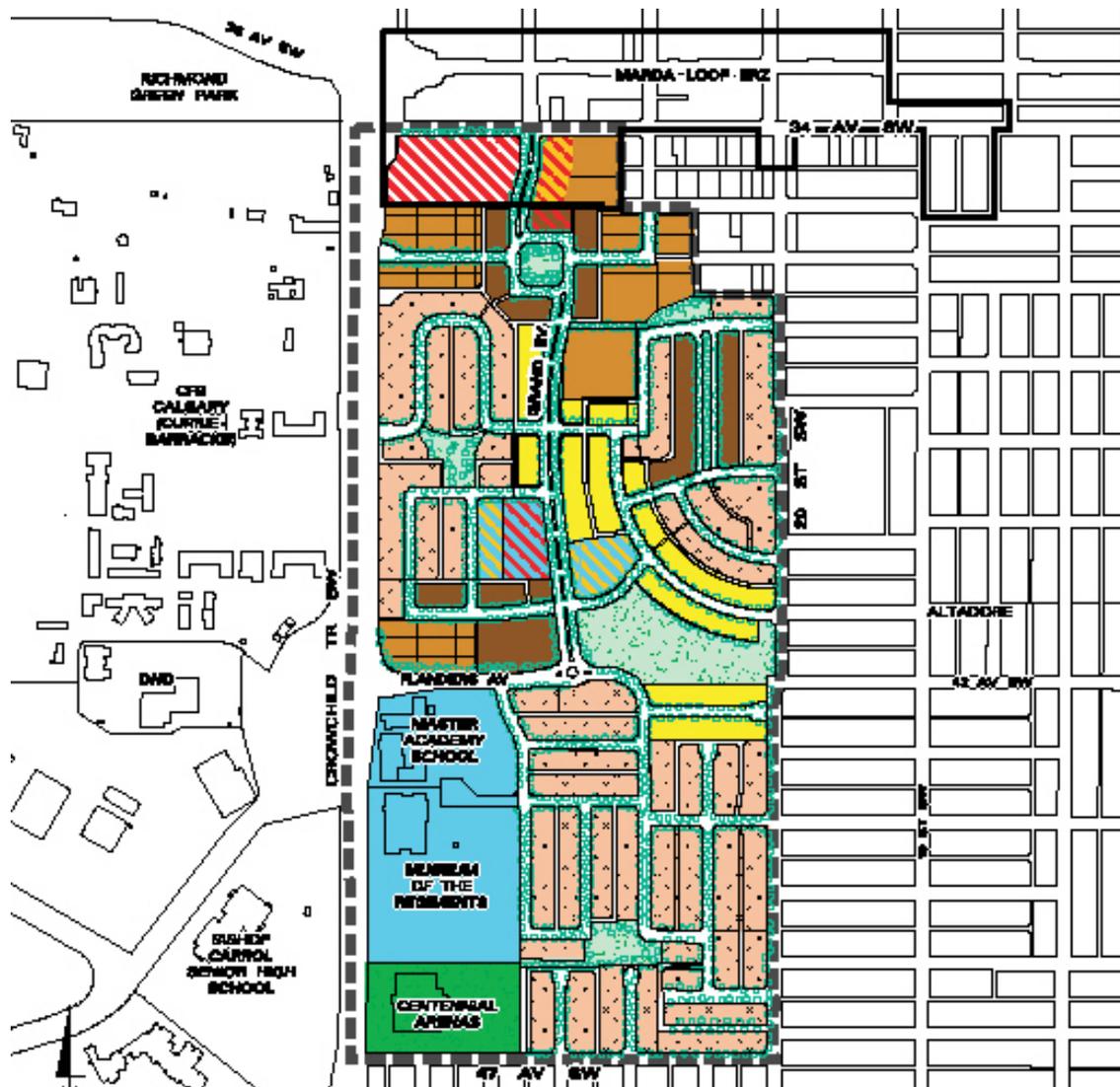
Superficie allouée aux maisons unifamiliales : 12,223 ha
 Superficie allouée aux maisons jumelées : 6,4733 ha
 Superficie allouée aux maisons en rangée : 11,1551 ha
 Superficie allouée aux appartements : 0,6415 ha
 Superficie totale des parcelles : 30,493 ha

Densité nette totale : 39,222 logements/ha

Garrison Woods (Calgary)

Garrison Woods est une nouvelle communauté située à environ 2 km au sud-est du centre-ville de Calgary. Aménagé selon les principes du nouvel urbanisme sur une superficie de 71 hectares dans la partie est d'une ancienne base des Forces canadiennes immédiatement après la désaffectation de celle-ci en 1996, le quartier, maintenant achevé, réunit 1 600 logements, dont d'anciennes maisons militaires ayant été déplacées le long du nouveau réseau routier, ainsi que des locaux pour commerce de détail totalisant 6 500 m² notamment exploités par une grosse épicerie.

Garrison Woods présente une densité brute de 26 logements par hectare. L'aménagement comporte un nombre important d'utilisations non résidentielles, notamment le Musée des régiments, un aréna, une école privée et un grand parc. Le rapport entre la densité nette et la densité brute a été estimé à 40 p. 100, mais la densité résidentielle nette se situe plutôt aux alentours de 47 logements par hectare.



Les membres du personnel du service d'urbanisme de la Ville de Calgary estiment que l'un des plus gros défis qu'ils ont dû relever a été de convaincre les autres services municipaux d'accepter des normes d'aménagement différentes. Par exemple, le service des incendies était d'abord réticent à l'idée de rues plus étroites et d'intersections aux angles rapprochés, éléments importants d'un quartier convivial pour les piétons. Les urbanistes ont mené des essais pratiques sur des rues de largeur comparable pour déterminer si le tracé des rues rallongeait les délais d'intervention. L'aptitude des pompiers au volant a montré que les préoccupations étaient exagérées. Des rues étroites aux intersections à angles rapprochés ont donc pu être aménagées.

Garrison Woods étant situé en milieu urbain, il ne constitue pas un aménagement de banlieue. Il demeure néanmoins un modèle à considérer pour Ottawa car il adhère rigoureusement aux principes du nouvel urbanisme, notamment pour ce qui concerne la conception des rues et les normes techniques, et parce qu'il peut aussi servir d'exemple dans des situations comparables à Ottawa (notamment la base militaire des Forces canadiennes de Rockcliffe).

L'ensemble est doté d'une rue principale commerciale reliée à un secteur existant de commerce de détail (le Marda Loop). Il compte en son centre un espace vert bordé de résidences des quatre côtés. La plupart des secteurs résidentiels présentent des allées arrière et, dans le cas contraire, les garages sont situés à l'arrière des maisons et accessibles par une voie d'accès partagée, de sorte que les portes de garage ne sont aucunement visibles de la rue. Certains propriétaires de maisons ont fait aménager un logement accessoire au-dessus de leur garage donnant sur une allée arrière.

Photos de Garrison Woods :



Rue principale de Garrison Woods : bâtiments donnant sur le trottoir, commerces de détail directement accessibles au rez-de-chaussée et logements en copropriété aux étages supérieurs.



Exemple typique d'une rue résidentielle de Garrison Woods. Les maisons sont près du trottoir, créant un paysage de rue intime, et n'ont pas de cour avant, laissant plus d'espace au couvert de verdure.



Des styles d'architecture patrimoniale ont été choisis pour Garrison Woods, bien qu'il ne s'agisse pas d'une exigence du nouvel urbanisme, afin de conférer un trait distinctif supplémentaire au lotissement.



Autre exemple de styles architecturaux offerts par les promoteurs de Garrison Woods. Non seulement le mélange de styles diversifie le paysage de rue, il favorise l'intégration des divers types d'habitations qui bordent la rue.



Les ruelles dissimulent les garages et les installations de services publics. Au moment d'acheter, certains propriétaires ont fait construire un logement accessoire au-dessus du garage, offert en option par les promoteurs de Garrison Woods.



En plus d'être bordées de trottoirs de part et d'autre, certaines rues comportent un grand îlot central de verdure muni d'un sentier pédestre. Ces espaces verts deviennent un point d'intérêt pour le voisinage, qui y tient des fêtes d'enfants, des barbecues ou des ventes de garage.

ANNEXE 7 RÉSUMÉ DE LA STRATÉGIE RÉSIDENTIELLE

Ménages projetés pour l'ensemble de la ville selon le type d'habitation, de 2006 à 2031 <i>(population vivant en établissement non comprise)</i>											
Maisons unifamiliales	59,101	40%									
Maisons jumelées	7,257	5%									
Maisons en rangée	39,447	27%									
Appartements	41,728	28%									
Total	147,533	100%									
Répartition	Secteur urbain		Secteur rural								
Maisons unifamiliales	46,619	35%	12,481	94%							
Maisons jumelées	7,124	5%	133	1%							
Maisons en rangée	38,915	29%	531	4%							
Appartements	41,595	31%	133	1%							
Total	134,253	91%	13,278	9%							
Potentiel de densification	Am. Int. (1)	Ajouts	SIC (2)	Imprévus	LeBreton	Centre-v.	RPT (3)	AP (4)	CP (5)	STCR (6)	
Maisons unifamiliales	4,022	3,222	0	500	300	0	0	0	0	0	0
Maisons jumelées	2,350	1,850	0	300	200	0	0	0	0	0	0
Maisons en rangée	14,500	6,000	0	4,200	4,000	300	0	0	0	0	0
Appartements	45,825	0	2,300	1,000	1,500	2,200	7,850	12,450	8,000	8,925	1,600
Total	66,697	11,072	2,300	6,000	6,000	2,500	7,850	12,450	8,000	8,925	1,600
Densification prévue d'ici 2031											
Maisons unifamiliales	3,222	6%									(1) Am. Int. : Aménagement intercalaire
Maisons jumelées	2,148	4%									(2) SIC : Société Immobilière du Canada
Maisons en rangée	10,203	19%									(3) RPT : Rues Principales Traditionnelles
Appartements	38,128	71%									(4) AP : Artères Principales
Total	53,701	40% of urban dwellings									(5) CP : Centres Polyvalents
											(6) STCR : Station de Transport en Commun Rapide
Ménages projetés pour les communautés aménagées sur des terrains vierges, par type d'habitation											
<i>Solde des habitations urbaines projetées d'ici 2031 une fois soustraites les logements résultant de la densification</i>											
Maisons unifamiliales	43,397	54%									
Maisons jumelées	4,976	6%									
Maisons en rangée	28,712	36%									
Appartements	3,467	4%									
Total	80,552										

Terrains vierges à aménager en date de la fin de 2006									
<i>Calculés au moyen des résultats de l'ETRUUV de 2006, en tenant compte de la répartition des logements dans les territoires régis par un PCC</i>									
Maisons unifamiliales	35,806	37%							
Maisons jumelées	3,120	3%							
Maisons en rangée	35,760	37%							
Appartements	22,509	23%							
Total	97,195								
Logements construits de juillet à décembre 2006									
<i>Pour calculer le nombre de terrains disponibles à la mi-2006, point de départ de la projection</i>									
Maisons unifamiliales	1,210								
Maisons jumelées	197								
Maisons en rangée	1,102								
Appartements	812								
Total	3,321								
Demande ajustée à la mi-2006		Secteur urbain		Densification		Terrains vierges		Secteur rural	
Maisons unifamiliales	57,891	45,691	35%	3,150	6%	42,541	54%	12,200	94%
Maisons jumelées	7,060	6,930	5%	2,100	4%	4,830	6%	130	1%
Maisons en rangée	38,345	37,826	29%	9,974	19%	27,852	35%	519	4%
Appartements	40,916	40,786	31%	37,270	71%	3,516	4%	130	1%
Total	144,212	131,233	91.0%	52,494	40.0%	78,739	60.0%	12,979	9.0%
Écart entre l'offre et la demande en terrains vierges									
Maisons unifamiliales	-6,735								
Maisons jumelées	-1,710								
Maisons en rangée	7,908								
Appartements	18,993								
Total	18,456								
Densité de l'aménagement suburbain (nombre de logements par hectare net)									
Cible ETRUV 2007									
Maisons unifamiliales	26	21.3							
Maisons jumelées	34	32.1							
Maisons en rangée	45	45.8							
M. rang. superposées	150	130.8	(les maisons en rangée superposées sont une forme d'appartement)						
Appartements	200	198.4							
Demande nette (ha)		Demande brute (ha)							
Maisons unifamiliales	259.0 ha nets	518.1 ha bruts							
Maisons jumelées	50.3	100.6							
Pour permettre 40% de maisons en rangée et d'appartements:		Rapport net-brut 50%							
Maisons en rangée*	112.6	225.2							
Appartements*	3.8	7.6							
Total	425.73 ha nets	851.47 ha bruts							

ANNEXE 8 - CALCUL DES DENSITÉS PROJETÉES

CENTRE-VILLE, CENTRES POLYVALENTS ET CENTRES-VILLES DE BANLIEUE

Secteur	Superficie (ha)	Emplois (EE 2006)	Log'ts (Rec. 2006)	Population (2006 Census)	ppm (1) (Rec. 2006)	Densité 2006	Nouv. emplois projetés	Nouv. log'ts projetés (2)	Nlle. population	ppm dans nouv. log'ts (4)	Emploi total, 2031	Log'ts totaux, 2031	Pop. Totale, 2031	ppm proj., 2031 (5)	Densité 2031
Centre-ville	268.0	97,710	5,354	8,147	1.52	395	22,540	7,850	11,697	1.49	120,250	13,204	19,844	1.50	523
CP Tunney's-Quad	86.6	15,873	1,844	2,057	1.12	207	2,042	1,325	2,147	1.62	17,915	3,169	4,204	1.33	255
CP Lees	15.6	54	1,571	2,545	1.62	167	946	750	1,215	1.62	1,000	2,321	3,760	1.62	305
CP Bayview-Preston	82.0	8,916	1,480	2,738	1.85	142	2,036	2,500	4,050	1.62	10,952	3,980	6,788	1.71	216
CP Blair-174	60.5	6,411	0	0		106	3,650	1,250	2,025	1.62	10,061	1,250	2,025	1.62	200
CP Confederation-Heights	50.4	3,682	0	0		73	3,589	950	1,758	1.85	7,271	950	1,758	1.85	179
CP Baseline-Woodroffe	140.6	7,897	2,916	5,599	1.92	96	1,333	1,000	1,620	1.62	9,230	3,916	7,219	1.84	117
CP Hurdman	44.7	142	1,414	2,272	1.61	54	500	1,000	1,620	1.62	642	2,414	3,892	1.61	101
CP Billings Bridge	42.6	5,519	0	0		130	81	700	1,295	1.85	5,600	700	1,295	1.85	162
CP Cyrville	54.6	2,162	124	300	2.42	45	750	1,800	3,330	1.85	2,912	1,924	3,630	1.89	120
CP Industrial	139.0	4,120	902	1,692	1.88	42	1,067	500	925	1.85	5,187	1,402	2,617	1.87	56
CP Kanata-Ouest	254.2	2,346	4	10	2.50	9	12,774	2,424	6,060	2.50	15,120	2,428	6,070	2.50	83
CP Mer-Bleue	142.1	0	0	0		0	8,000	800	1,528	1.91	8,000	800	1,528	1.91	67
CVB d'Orléans	83.2	3,163	428	834	1.95	48	2,987	550	1,051	1.91	6,150	978	1,884	1.93	97
CVB de Kanata	229.4	3,818	1,653	3,771	2.28	33	5,462	1,072	2,048	1.91	9,280	2,725	5,818	2.14	66
CVB de Barrhaven	217.1	2,176	125	127	1.02	11	7,967	2,875	5,491	1.91	10,143	3,000	5,618	1.87	73
CC de Riverside-Sud	116.2	0	0	0		0	3,975	2,625	5,236	1.99	3,975	2,625	5,236	1.99	79

ARTÈRES PRINCIPALES

Artère	Superficie (ha)	Emplois (EE 2006)	Log'ts (Rec. 2006)	Population (2006 Census)	ppm (1) (Rec. 2006)	Densité 2006	Nouv. emplois projetés	Nouv. log'ts projetés (2)	Log'ts totaux, 2031	ppm dans log'ts exist. (3)	ppm dans nouv. log'ts (4)	Emploi total, 2031	Pop. Totale, 2031	ppm proj., 2031 (5)	Densité 2031
Richmond (au nord de Carling)	12.1	653	1,225	1,980	1.62	217	66	0	1,225	1.49	1.49	719	1,819	1.49	209
Carling	141.6	21,215	2,528	4,705	1.86	183	1,655	1,500	4,028	1.71	1.49	22,870	6,558	1.63	208
St-Laurent	128.6	8,927	1,485	2,950	1.99	92	2,446	500	1,985	1.83	1.49	11,373	3,457	1.74	115
Bank	144.8	9,692	685	1,752	2.56	79	1,134	750	1,435	2.35	1.49	10,826	2,727	1.90	94
Merivale-Clyde-Baseline	174.4	7,357	620	1,370	2.21	50	4,348	1,000	1,620	2.03	1.49	11,705	2,749	1.70	83
Montréal est	401.5	11,508	2,145	4,760	2.22	41	2,601	2,250	4,395	2.04	1.49	14,109	7,726	1.76	54

(Dans cette annexe, la densité est exprimée en Habitants et Emplois par Hectare Brut)

NOTES:

- (1) ppm = Personnes par ménage, d'après les chiffres de population et de logements du Recensement 2006 pour les aires géographiques spécifiées
- (2) Les projections de nouveaux logements sont d'après les figures 30, 35 et 39 du présent rapport.
- (3) Personnes par ménage dans les logements existants : on suppose une décroissance de 8,1 % dans la taille moyenne des ménages conformément aux projections pour la ville entière.
- (4) Personnes par ménage dans les nouveaux logements : 1,49 ppm en supposant que tous les nouveaux logements sont des appartements.
- (5) ppm projetées, 2031 : combine les nouveaux logements avec les existants.

ANNEXE 9

BIBLIOGRAPHIE

Rapports de la Ville d'Ottawa:

RAPOPRTS STATISTIQUES

- Données économiques et démographiques, novembre 2003 {Résumés statistiques des secteurs de recensement}
- 2001 Census Characteristics by Ward for the City of Ottawa, septembre 2003 (anciens quartiers)
- Recueil de données - Série de tableaux statistiques fréquemment demandés, novembre 2005
- Caractéristiques des quartiers de la Ville d'Ottawa, Recensement 2001, septembre 2006 (nouveaux quartiers)
- Caractéristiques des quartiers de la Ville d'Ottawa, Recensement 2006, novembre 2008

POPULATION

- City of Ottawa Population, Employment, Household and Dwelling Projections 1996 to 2031, mai 2001
- Executive Summary, City of Ottawa Population, Employment, Households and Dwelling Projections 1996 to 2031, mai 2001
- History of Population Projections in Ottawa 1915-2001, mars 2004
- Nouvelles projections de croissance pour 2006-2031 - Rapport préliminaire, juin 2007
- Projections de croissance pour Ottawa: Population, logement et emploi 2006-2031, novembre 2007

EMPLOI

- Employment in Ottawa: Results of the 2001 Employment Survey, août 2003
- Employment in Ottawa Summary: Results of the 2001 Employment Survey, août 2003
- Employment in Ottawa Atlas, août 2003
- Employment in Ottawa: Results of the 2006 Employment Survey, novembre 2007

DISPONIBILITÉ DE TERRES

- Rural Residential Land Survey, 2006 Update, juin 2007
- Enquête sur les Terrains Résidentiels Urbains Vacants (ETRUV), Mises à jour de 2006 et 2007, novembre 2007 et juillet 2008, et numéros précédents (enquête annuelle)
- Enquête sur les Terrains Résidentiels Urbains Vacants (ETRUV), Mises à jour de 2006 et 2007, novembre 2007 et juillet 2008, Carte et liste détaillées des parcelles
- Inventory of Vacant Industrial and Business Park Lands, 2006-07 Update, août 2008 et numéros précédents (enquête biannuelle)

LOGEMENT

City of Ottawa Housing Market Potential

Où vivrons-nous? Possibilités d'aménagement résidentiel à Ottawa, octobre 2004

Understanding Residential Density, December 2005

Stratégie du logement de la Ville 2007-2012, septembre 2007

UTILISATION DU SOL

- Land Development Activity in the Vicinity of Transitway Stations, mise à jour de 1997-2002, juin 2003

- Accommodating Growth Through Intensification, Mixed Use & Design
- Carte d'utilisation du sol, secteur urbain, Ville d'Ottawa, décembre 2005
- Carte d'utilisation du sol, secteur rural, Ville d'Ottawa, décembre 2005
- Enquête d'utilisation du sol 2005, Ville d'Ottawa, avril 2006
- Downtown Living, A Guide to Downtown Residential Development, June 2008
- L'intensification résidentielle à Ottawa 2001-2006, septembre 2008
- Plans de conception communautaire pour Riverside-Sud, Leirim, Barrhaven-Sud, le Centre-Ville de Nepean-Sud, Orléans, Mer-Bleue, et Fernbank (ébauche)

AUTRES RAPPORTS DE RECHERCHE DE LA VILLE D'OTTAWA

- Rapport annuel sur le développement 2007, avril 2008 et numéros précédents
- Rapport 2005 sur le commerce de détail à Ottawa, septembre 2005
- Ottawa Compte, 12 numéros

Autres sources d'information:

Heydorn, Christina Anita; A Proud Legacy, A New Future: Bringing Ottawa's Growth Management Strategy Into the 21st Century (Thèse soumise à l'Université de Waterloo), Waterloo, Ontario, 2007

IBI Group; Transportation Trends and Outlooks for the Greater Toronto Area and Hamilton - Needs and Opportunities; Mémoire rédigé pour le Ministère des Transports de l'Ontario, le 29 janvier 2007 (ébauche)

Ministère des Affaires municipales et du Logement de l'Ontario; Déclaration de principes provinciale 2005; Imprimeur de la Reine pour l'Ontario, 2005

Ministère du Renouvellement de l'Infrastructure publique de l'Ontario; Place à la croissance : Plan de croissance pour la région du Greater Golden Horseshoe, 2006; Imprimeur de la Reine pour l'Ontario, 2006

Ministère du Renouvellement de l'Infrastructure publique de l'Ontario; Proposed Size and Location of Urban Growth Centres in the Greater Golden Horseshoe; Mémoire technique, printemps 2008; Imprimeur de la Reine pour l'Ontario, 2008

Ministère du Renouvellement de l'Infrastructure publique de l'Ontario; Technical Backgrounder: Intensification and Density Targets; Mémoire technique; Imprimeur de la Reine pour l'Ontario, 2007

Région de Waterloo; Land Budget Analysis 2006-2029; septembre 2008 (ébauche)

Statistique Canada; Recensements du Canada 1981-2006: Tableaux de propension à l'habitation pour la Ville d'Ottawa