

Planifier des communautés en santé

Abécédaire de l'aménagement (facultatif)

Urbanisme et Gestion de la croissance
Santé publique Ottawa
Avril 2016

Programme

- Santé publique Ottawa
- Objectifs de l'urbanisme
- Activité
- PAUSE
- Zonage
- Déplacements actifs
- Pourquoi la nature est-elle importante pour la santé?

A background image of a dense forest of trees with light green foliage, overlaid with a semi-transparent white grid pattern.

Objectifs de l'urbanisme

Urbanisme et Gestion de la croissance
Avril 2016

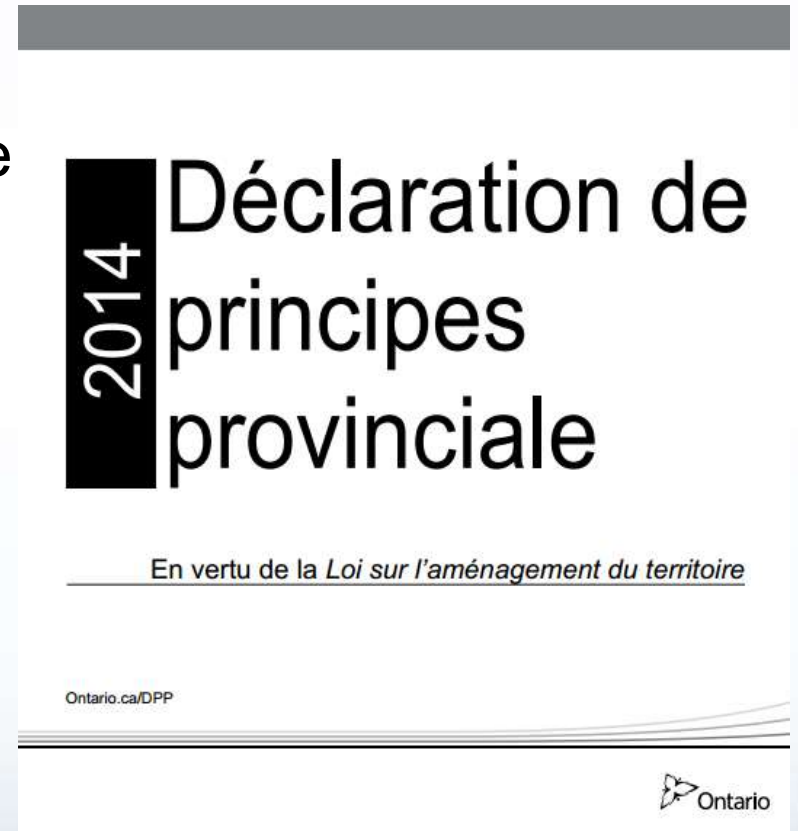
Contexte



- Transformation du paysage d'Ottawa.
- Période de croissance et de changement sans précédent.
- Amélioration du réseau de transport en commun pour en faire un réseau de calibre mondial.

Loi sur l'aménagement du territoire

- Fournit un cadre législatif
 - Fonctionnement du système d'aménagement
 - Désignation des décideurs
 - Résolution des litiges
 - Commentaires du public
- Déclaration de principes provinciale



Projet de loi 73 : changements majeurs à la loi ontarienne sur l'aménagement

- *Loi de 2015 pour une croissance intelligente de nos collectivités, décembre 2015*
- Inclusion du design urbain dans les questions d'intérêt provincial.
- Accroissement du recouvrement des coûts d'immobilisations pour le transport en commun à partir des redevances d'aménagement.



**« NOUS UNISSONS NOS
EFFORTS POUR FAÇON-
NER LA CROISSANCE DE
LA VILLE »**

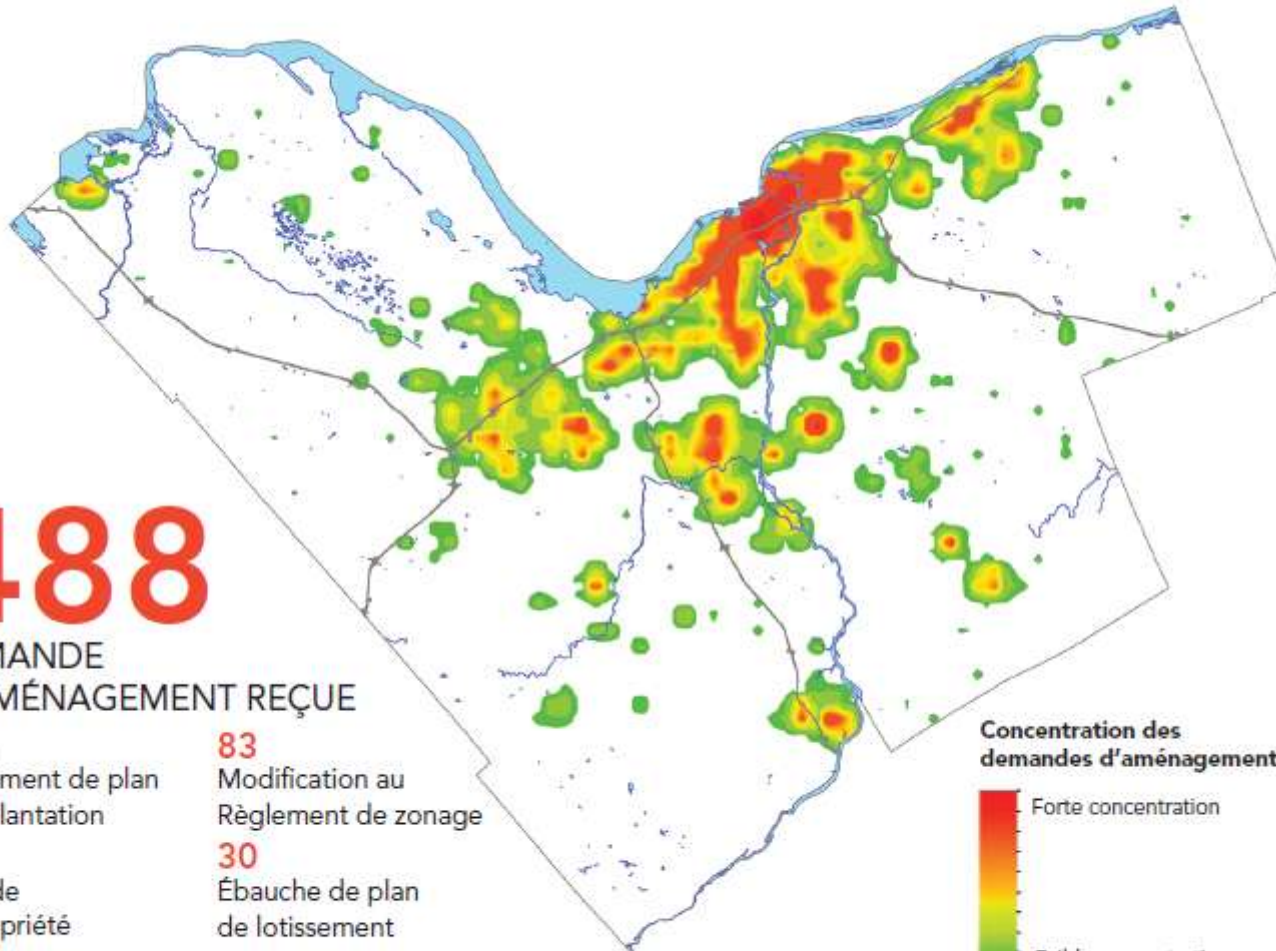
Planifier l'avenir d'Ottawa

- Densification
- Excellence du design dans l'aménagement de la ville
- Intégration du design urbain et des transports
- Places et espaces publics
- Priorité au cyclisme et à la marche



source: en.wikipedia.org (theg images)

POINTS CHAUDS D'AMÉNAGEMENT

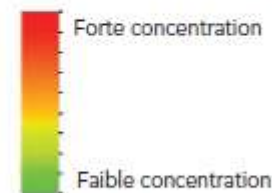


488

DEMANDE D'AMÉNAGEMENT REÇUE

- | | |
|--|--|
| 195
Règlement de plan d'implantation | 83
Modification au Règlement de zonage |
| 30
Plan de copropriété | 30
Ébauche de plan de lotissement |
| 9
Modification au Plan officiel | |

Concentration des demandes d'aménagement



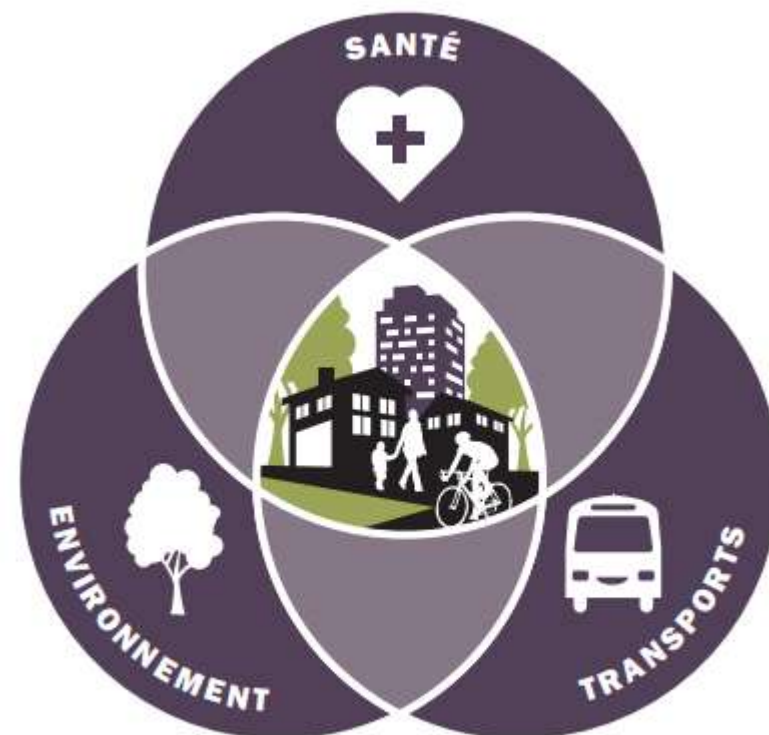
Rôle de l'urbanisme – Plan officiel



« Ottawa relèvera le défi que représente la croissance en la gérant d'une façon qui favorise le développement de collectivités où il fait bon vivre et d'environnements sains. »

Urbanisme et santé

- La densité accrue des bâtiments et les utilisations polyvalentes entraînent une réduction de la distance des déplacements et un recours plus fréquent à la marche et au vélo.
- Il existe un lien entre la présence d'arbres de rue et le choix de marcher.
- Les enfants qui ont plus de contacts avec la nature ont une meilleure estime d'eux-mêmes et souffrent moins d'anxiété.



Fiche d'information sur la planification de collectivités saines
Institut canadien des urbanistes

A background image showing a dense forest of trees with light green foliage, overlaid with a semi-transparent white grid pattern.

Plan directeur des transports et déplacements actifs

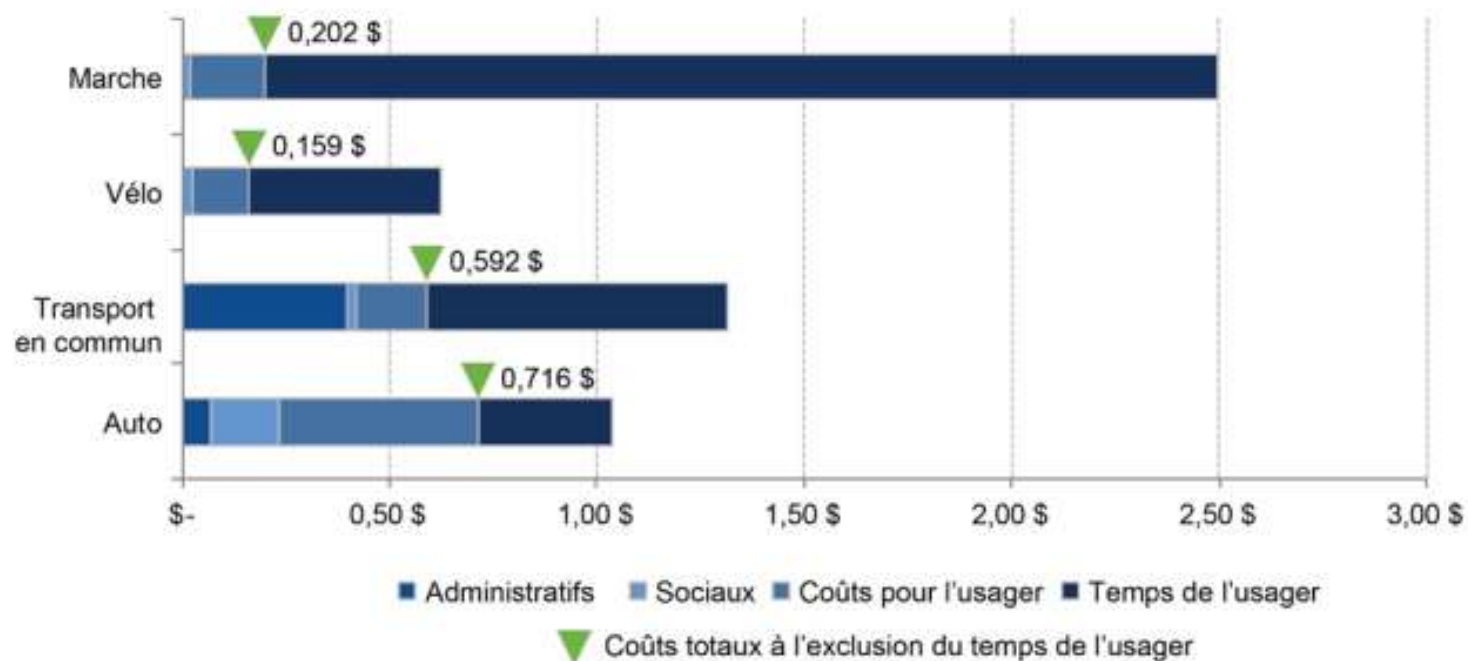
Urbanisme et Gestion de la croissance
Avril 2016

Pierres angulaires du Plan directeur des transports

1. Coûts de déplacement selon les modes de transport
2. Utilisation du sol et transport (densification)
3. Investissements dans le transport en commun
4. Déplacements actifs et rues complètes

1. Coûts de déplacement

Pièce 2.9 Coûts des déplacements à Ottawa (\$/personne/km)



Étude des coûts de déplacement 2011

Financement du Plan directeur des transports

Investissements (2014–2031)	Immobilisations (\$ de 2013)
Réseau de transport en commun rapide et prioritaire	2 995 M\$
Réseau routier	724 M\$
Projets cyclables ¹	70 M\$
Projets piétonniers ¹	26 M\$
Structures de sentiers polyvalents	40 M\$
Divers programmes, modifications au réseau, mesures de contrôle des intersections et études	140 M\$
TOTAL	3 995 M\$

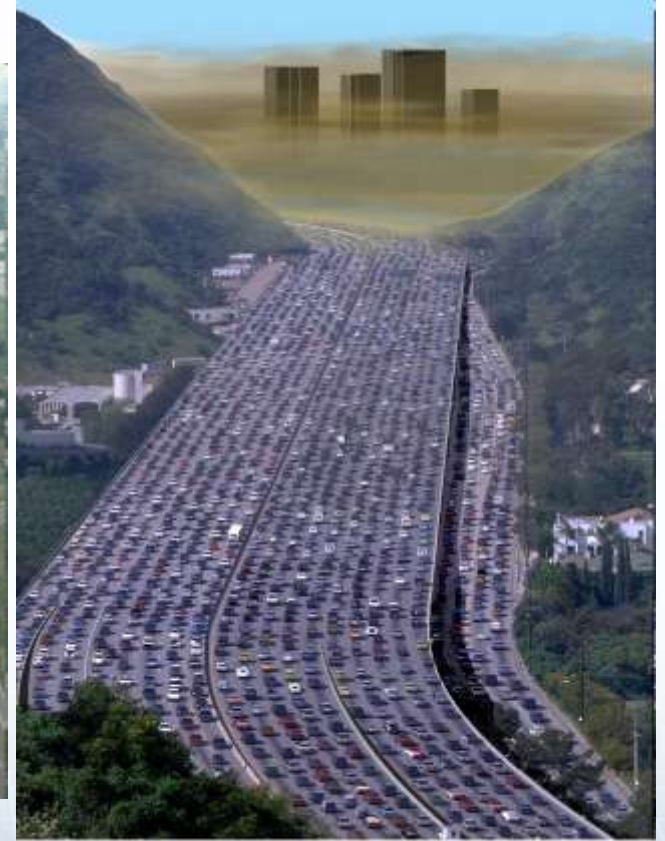
¹ Les projets cyclables et piétonniers ne sont pas pris en compte dans le financement des routes et du transport en commun (p. ex. les installations hors route).

2. Utilisation du sol et transports



Aménagement à utilisation
unique et à faible densité et
transports axés sur les
voitures

Voulons-nous un avenir comme celui-ci?



... ou comme celui-ci?



Aménagement polyvalent, transports multimodaux

Choix futurs



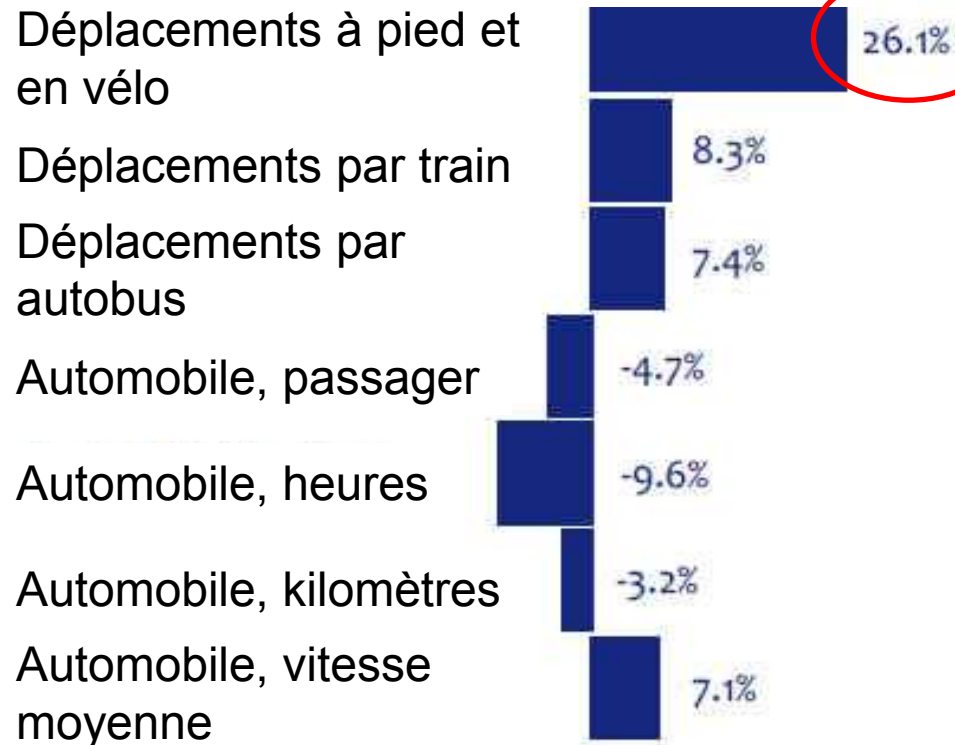
Courtesy Transfuture.net



- | | | |
|---|---|---|
| Séparer l'utilisation du sol et les transports. | ➡ | Marier l'utilisation du sol et les transports. |
| Construire plus de routes pour éviter la congestion. | ➡ | Réduire la distance de déplacement et se fier à la marche, au vélo et au transport en commun. |
| Étaler l'aménagement pour réduire la congestion. | ➡ | Concentrer l'aménagement pour favoriser la marche, le cyclisme et le transport en commun. |
| Concevoir les routes en fonction de la circulation en période de pointe (15 min). | ➡ | Accepter la congestion pendant la période de pointe. |

Étalement ou densification

La conséquence de l'utilisation de l'espace: étalement ou densification



Note: Différence modélisé entre les villes compactes et villes diffuses

3. Transport en commun

Le Transitway au centre-ville



Victimes de notre succès :

180 autobus par heure congestionnent le centre-ville et font plafonner la capacité du transport en commun.

Ligne de la Confédération du train léger

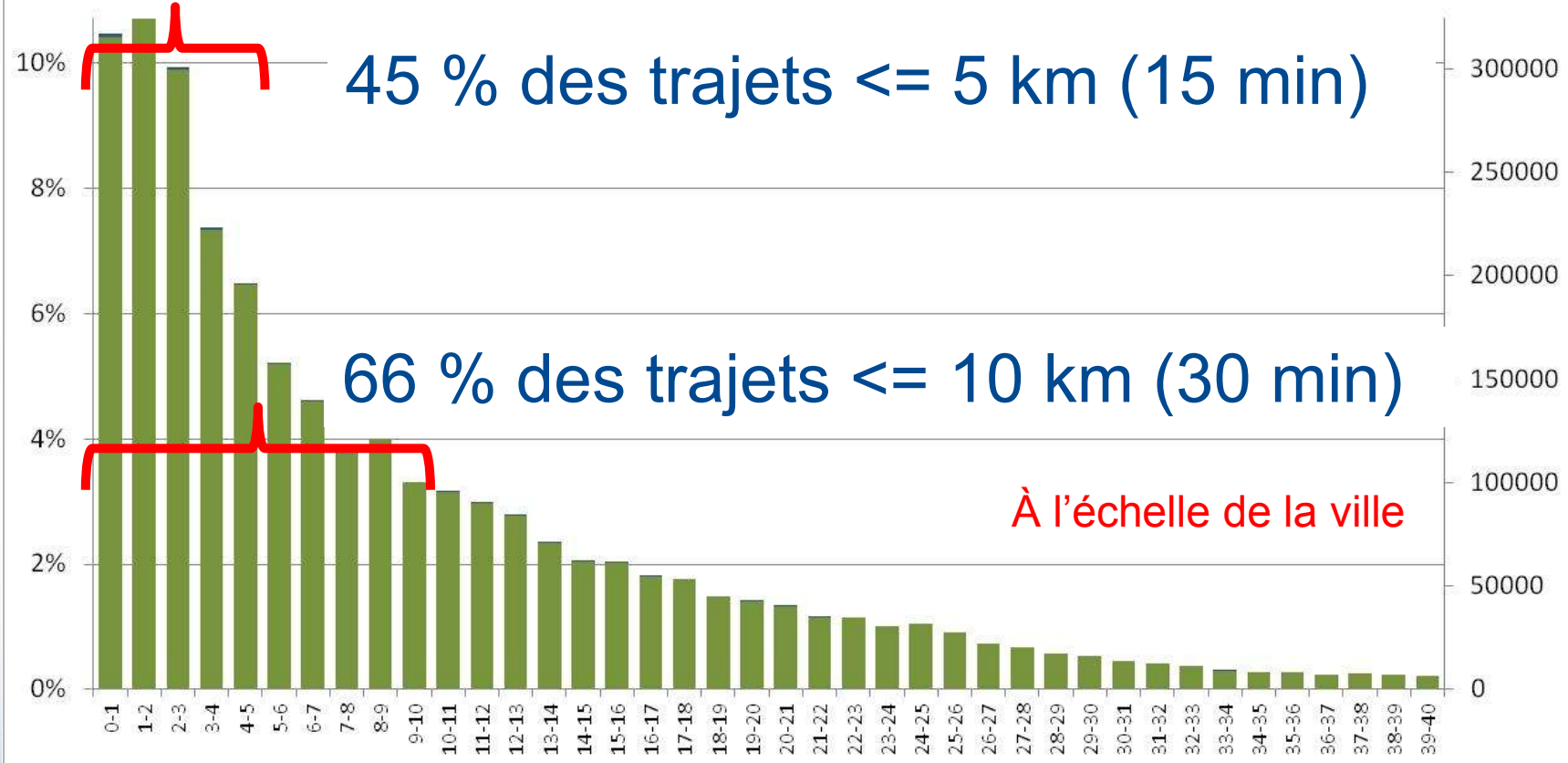


Déplacements actifs et rues complètes

- Pourquoi les rues complètes sont-elles importantes?
- Comment peut-on les bâtir?

Quelle distance parcourons-nous?

Les distributions de la distance des trajets
 Modes (24 hr) 2011

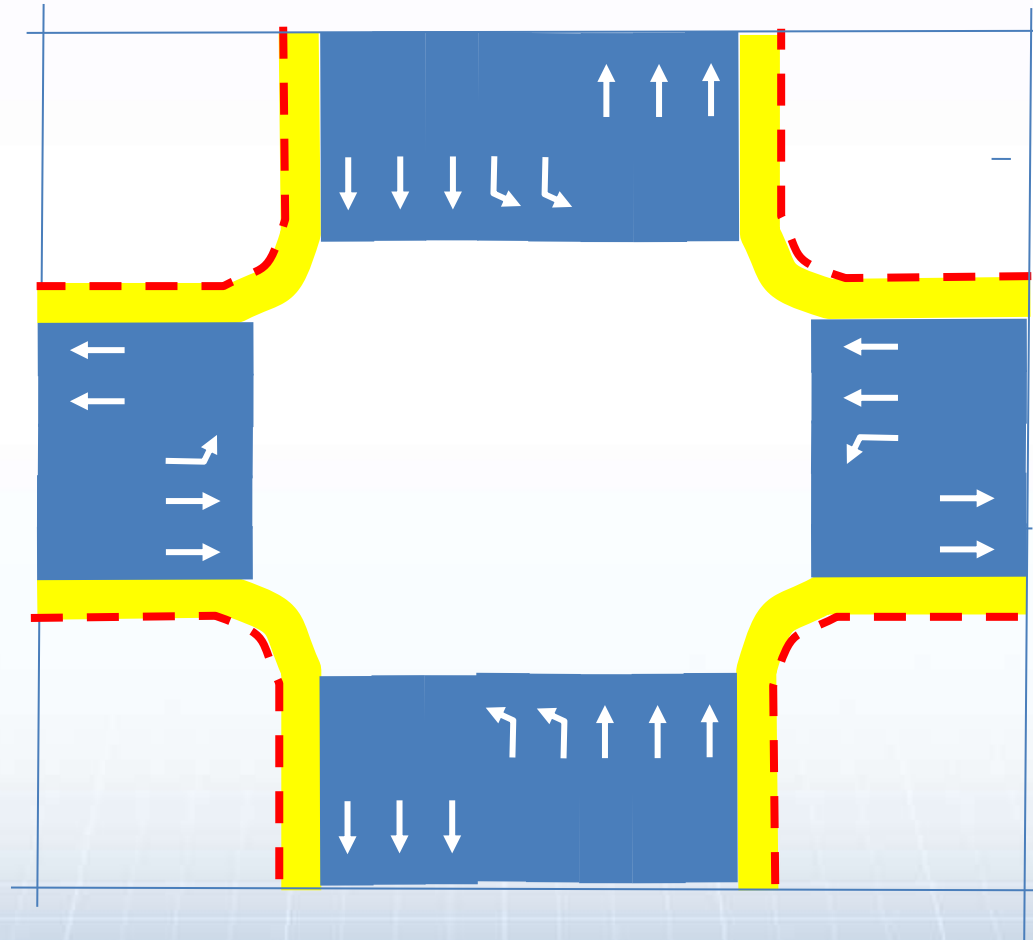


Source : Enquête Origine-Destination 2011, Ottawa

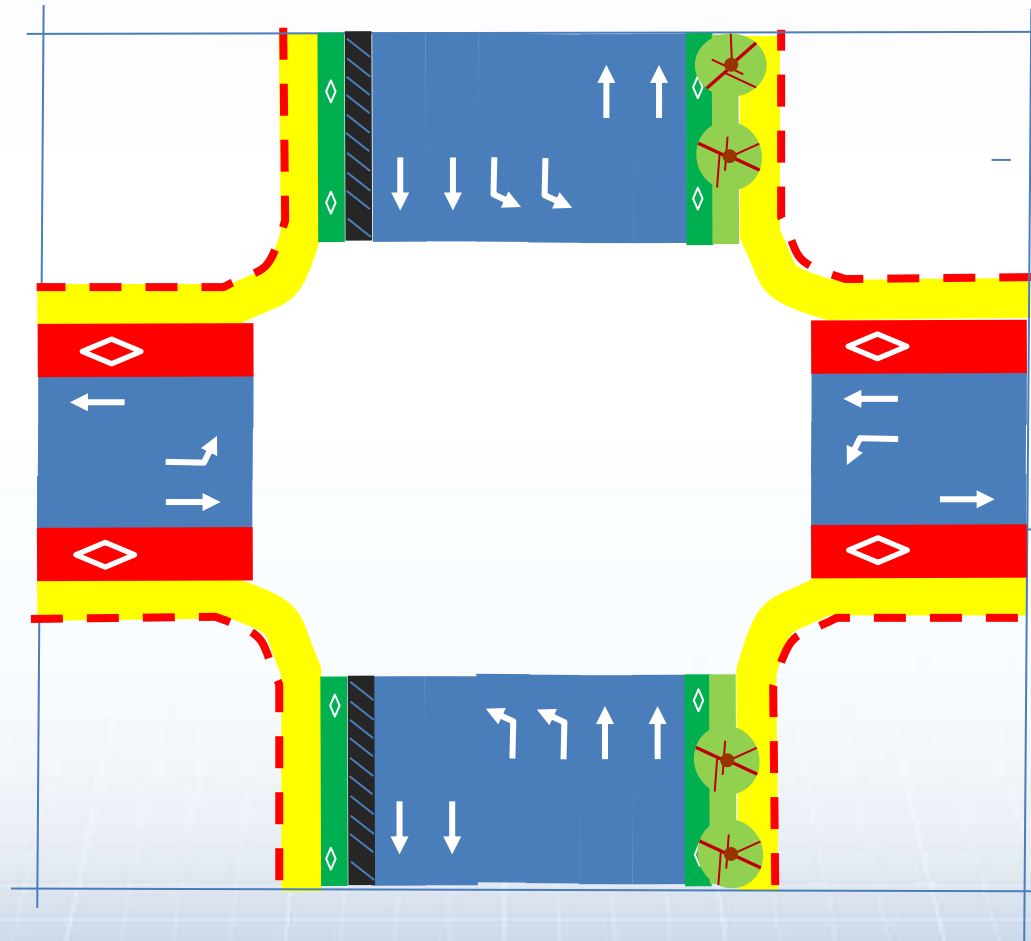




Approche axée sur l'automobile

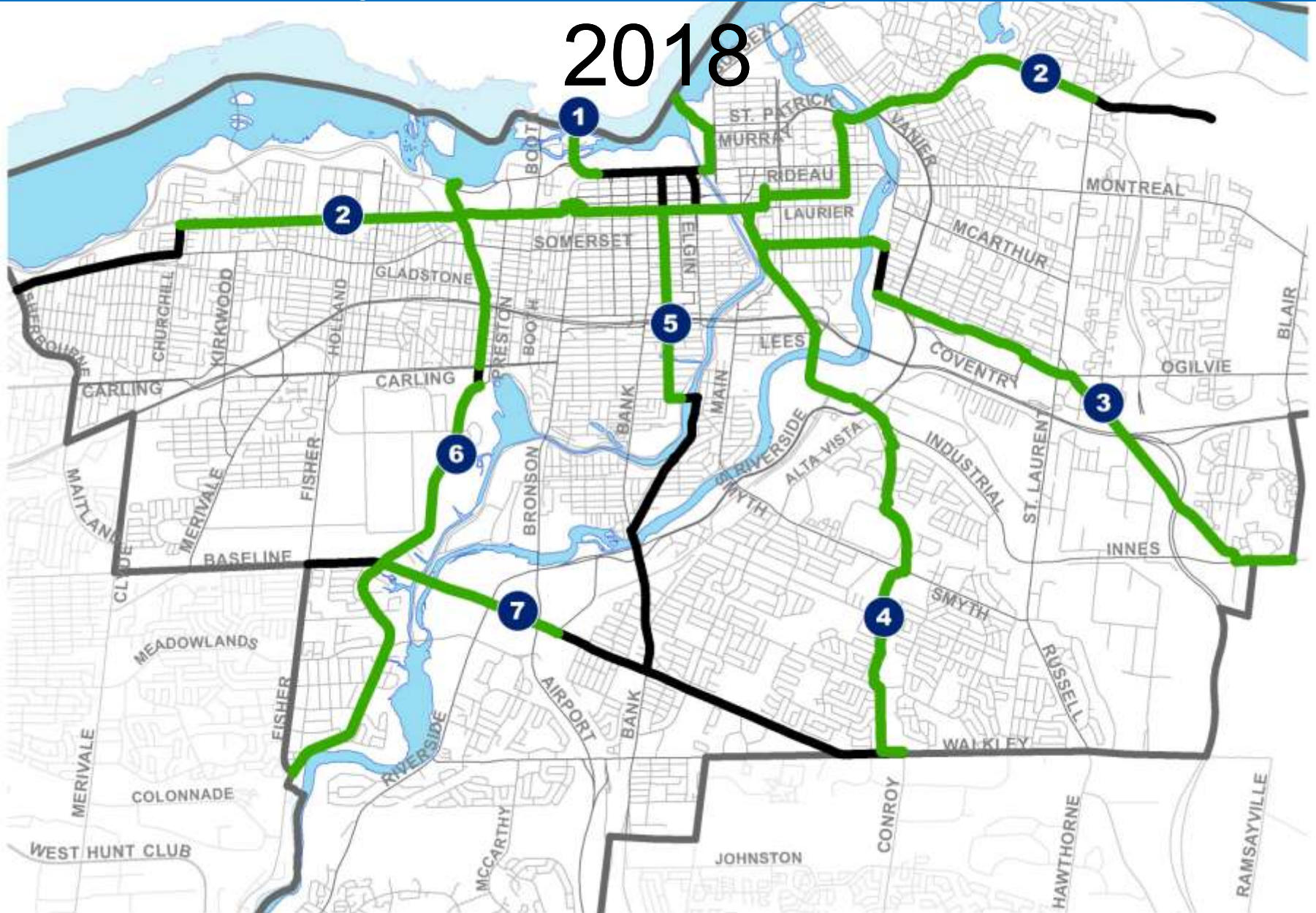


Approche des rues complètes

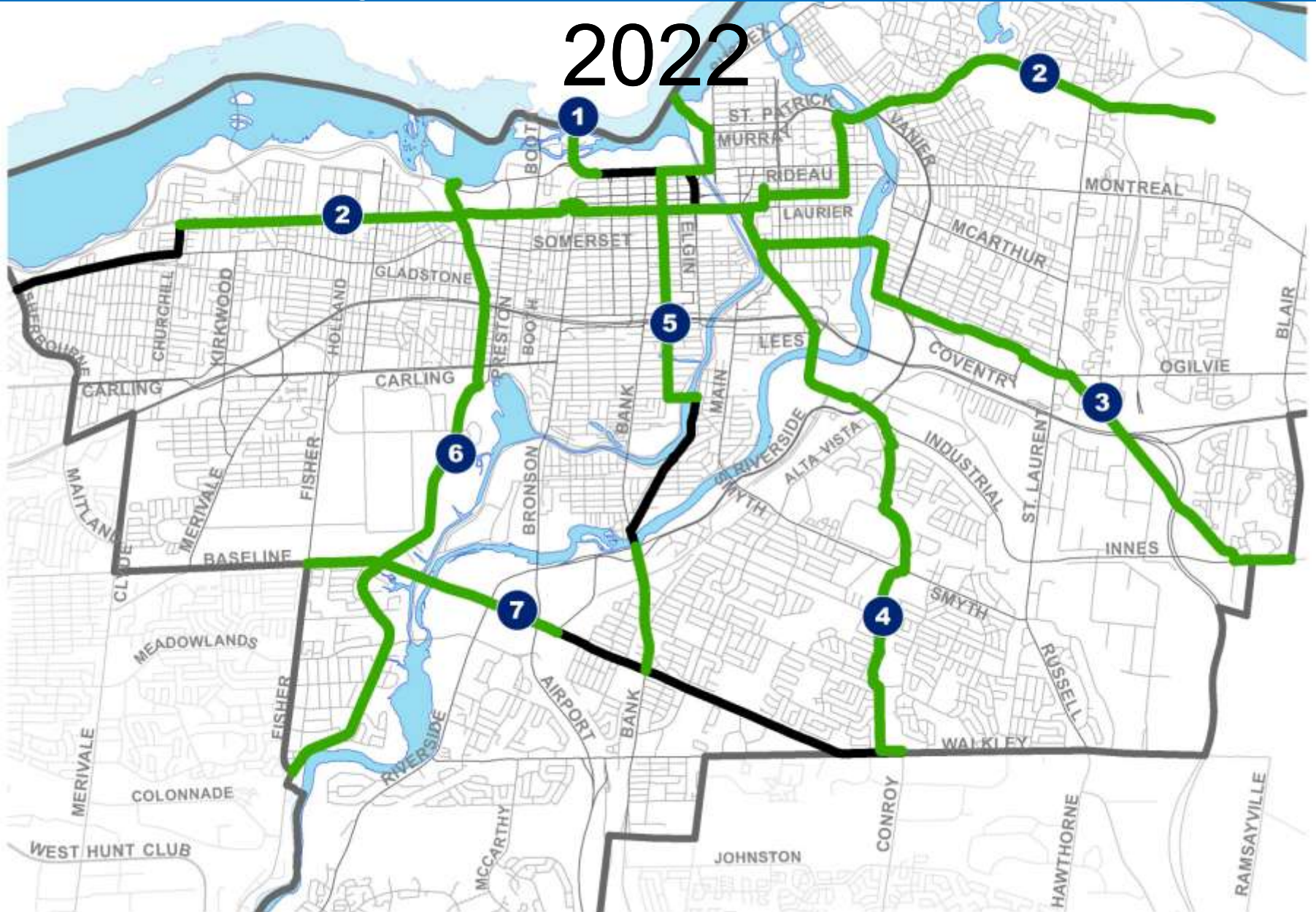


Réseau cyclable du secteur central

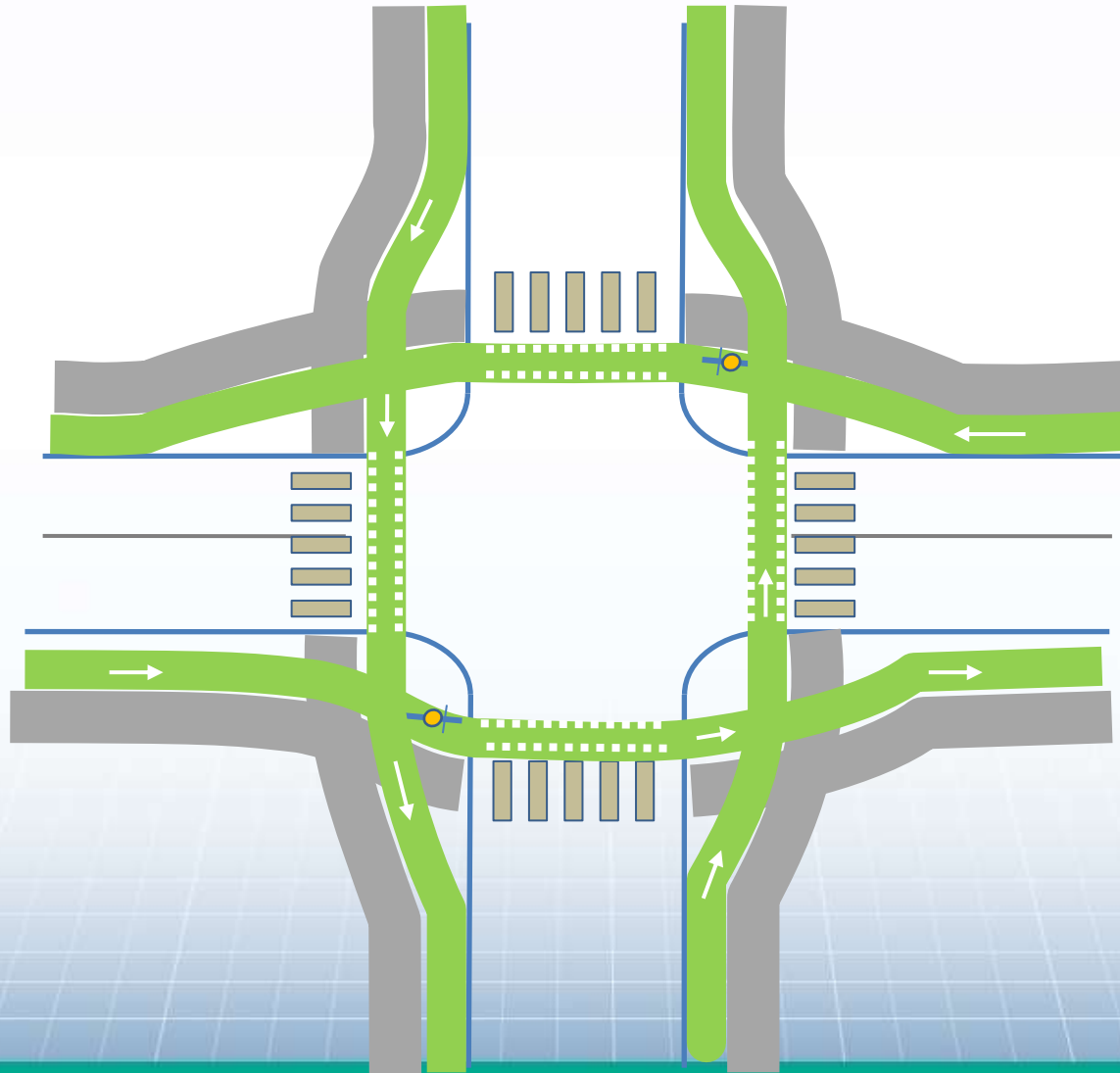
2018



Réseau cyclable du secteur central



Concept d'intersection protégée





Première intersection protégée d'Ottawa

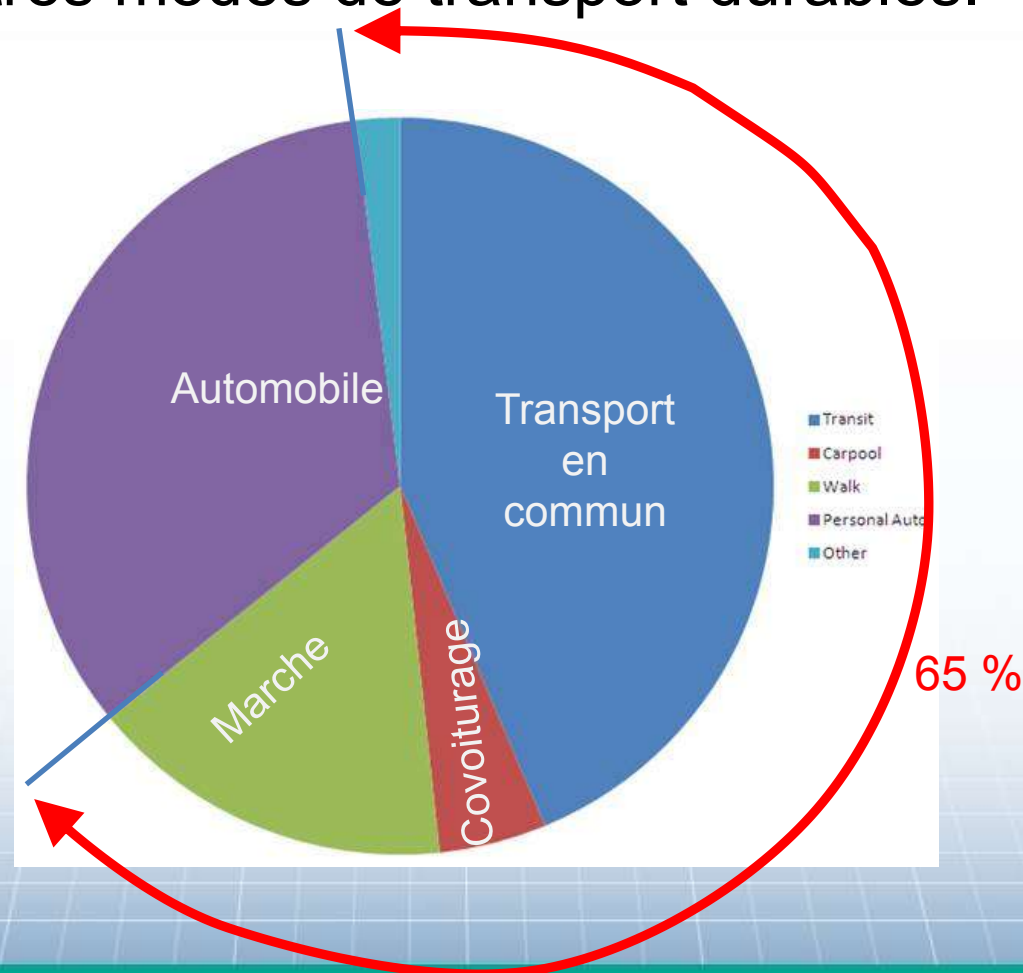


Cyclisme d'hiver



Cyclisme d'hiver?

65 % des cyclistes qui cessent de faire du vélo l'hiver adoptent d'autres modes de transport durables.



L'accessibilité pour tous

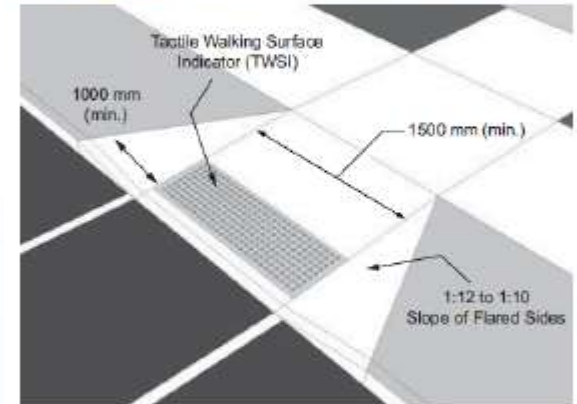
- Répondre aux besoins des personnes de toutes capacités fait partie intégrante de la conception de rues favorables à la marche.



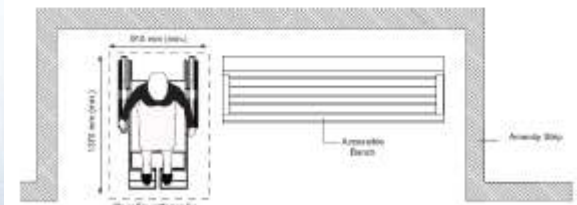
Toronto, ON



Atlanta, GA (source: C2 PEDS.org)



Source: Accessibility Design Standards, City of Ottawa, November 2012



Source: Accessibility Design Standards, City of Ottawa, November 2012

Récents projets de rues complètes

Boulevard Saint-Laurent



Voie partagée



Bande cyclable peinte

Passerelle Adàwe



Passerelle
saisonnaire



Passerelle
permanente

Chemin Coventry



Voie partagée



Piste cyclable

Chemin Montréal



Voie partagée



Bande cyclable peinte



Piste cyclable

Rue Saint-Patrick



Voie partagée



Piste cyclable

Avenue Fifth



Voie partagée



Bande cyclable
peinte

Avenue Churchill



Voie partagée



Piste cyclable

Futurs projets de rues complètes

Rue O'Connor



Rue Main



An aerial perspective of a modern urban street. A red and white tram is moving along a dedicated track on the right side of the road. Several cars are visible on the main road. The street is lined with lush green trees and modern buildings, including a prominent multi-story building with a grid-like facade of windows. The scene is bright and clear, suggesting a sunny day.

Des questions?

A background image showing a dense forest of trees with light green foliage, viewed from a low angle looking up. The image is semi-transparent and overlaid on a grid pattern.

Zonage

Urbanisme et Gestion de la croissance
Avril 2016

Modifications proposées au zonage

- Accroître le nombre de zones où il est permis d'établir un marché frais.
- Étendre la signification du terme d'utilisation du sol « **jardin communautaire** » pour inclure la production alimentaire urbaine.
- Autoriser les résidents à faire pousser des aliments et à les partager, à les donner ou à les vendre.
- Autoriser les résidents à louer leur cour.



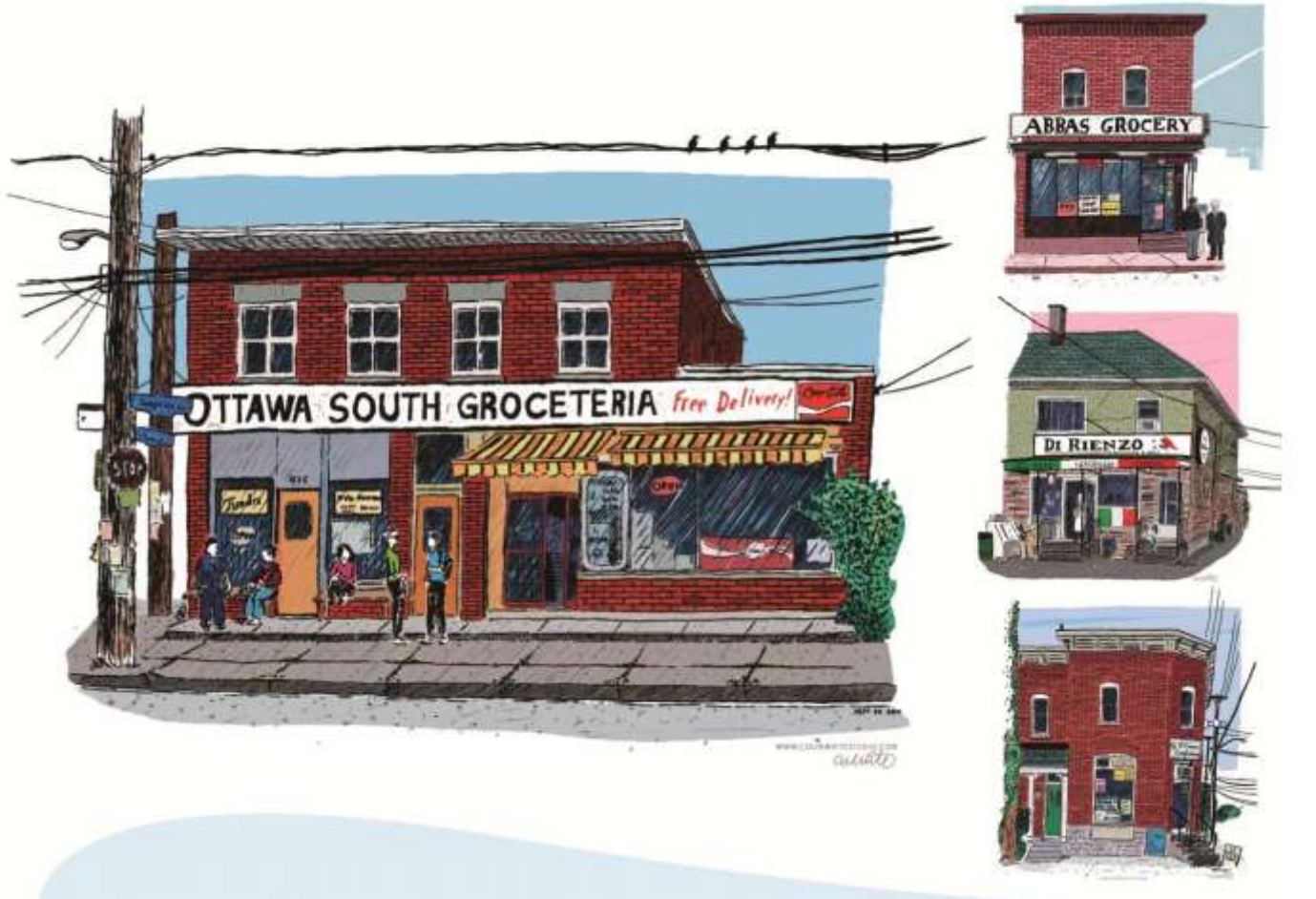
Photo : Edible Ottawa

Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes

- *Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes* est une initiative continue visant à **résoudre les conflits d'espace** dans les nouvelles **banlieues aménagées sur des terrains vierges** tout en améliorant le **design urbain** et l'**habitabilité**.
- Volets du projet favorables à des **communautés saines** :
 - ✓ Réseau routier bien connecté pour encourager les déplacements actifs.
 - ✓ Modération de la circulation incluse dans le concept initial des routes.
 - ✓ Amélioration de la plantation d'arbres dans les sols d'argile marine.
 - ✓ Nouvelles typologies de parcs pour les petits espaces.
 - ✓ Meilleure conservation des arbres matures.



Zonage visant les boutiques et services locaux des quartiers résidentiels



A background image of a dense forest of trees with light green foliage, overlaid with a semi-transparent green filter.

Pourquoi la nature est-elle importante?

Urbanisme et Gestion de la croissance
Avril 2016

Natural Areas | Espaces naturels



Forêts d'Ottawa

Forêts gérées par la Ville

- Plus de 300 000 arbres de rue
- 10 000 ha de forêts communautaires
- 900 parcs avec des arbres

Forêts privées

- Boisés de ferme
- Arbres privés
- Forêts commerciales, érablières



Exemples

- Rue Main « complète » – Greystone Village
- Richardson Ridge, Kanata
- Érablière communautaire à Kanata-Sud
- Intendance des zones naturelles



Sommaire

- Le contact avec la nature est bénéfique pour les gens de tous les âges, de tous les revenus et de toutes les capacités.
- Les arbres font écran au bruit, font de l'ombre, atténuent l'effet des îlots de chaleur et réduisent la pollution de l'air.
- Le contact avec les espaces verts incite à l'activité physique.
- Le temps passé à l'extérieur renforce les relations familiales et donne un sentiment d'appartenance à la communauté.

