

**Report to
Rapport au :**

**Transit Commission
Commission du transport en commun
4 November 2020 / 4 novembre 2020**

**and Council
et au Conseil
9 December 2020 / 9 décembre 2020**

**Submitted on October 26, 2020
Soumis le 26 octobre 2020**

**Submitted by
Soumis par :
John Manconi, General Manager / Directeur général, Transportation Services
Department/ Direction générale des transports**

**Contact Person
Personne-ressource :
Pat Scrimgeour, Director / Directeur, Transit Customer Systems and Planning /
Systèmes-clients et Planification du transport en commun
613-580-2424 ext./poste 52205, Pat.Scrimgeour@ottawa.ca**

Quartier : CITY WIDE / À L'ÉCHELLE DE LA VILLE Numéro de dossier : ACS2020-TSD-TS-0006

SUBJECT : REVISIONS TO BOUNDARY OF URBAN TRANSIT AREA FOR 2021

OBJET : RÉVISION DES LIMITES DU SECTEUR DE TRANSPORT EN COMMUN URBAIN POUR 2021

REPORT RECOMMENDATIONS

- 1. That, at its Special meeting on November 4, 2020, the Transit Commission table the “Revisions to Boundary of Urban Transit Area for 2021” report to be considered at its regularly scheduled meeting of November 18, 2020; and**

- 2. That, at its meeting on November 18, 2020, the Transit Commission recommend that Council approve the revisions to the boundary of the Urban Transit Area as detailed in this report, to be effective January 1, 2021, to provide for the provision of funding for transit service in expanding areas of the City, and that Council enact an implementing By-law.**

RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

- 1. Que lors de sa réunion extraordinaire du 4 novembre 2020, la Commission du transport en commun dépose le rapport portant sur les révisions aux limites du secteur de transport en commun urbain pour 2021 pour qu'il soit examiné lors de sa réunion régulière prévue le 18 novembre 2020;**
- 2. Que lors de sa réunion du 18 novembre 2020, la Commission du transport en commun recommande au Conseil d'approuver les révisions aux limites du secteur de transport en commun urbain telles qu'elles sont décrites dans ce rapport, dont l'entrée en vigueur est fixée au 1^{er} janvier 2021, afin d'offrir des contributions financières au service de transport en commun dans les secteurs en expansion de la Ville et que le Conseil adopte un règlement de mise en œuvre à cet effet.**

CONTEXTE

Lors de sa réunion du 11 juillet 2001, le Conseil a approuvé un rapport intitulé Méthodes de financement – Financement des services municipaux (ACS2001-CRS-FIN-0015), qui recommandait que les « propriétés soient automatiquement comprises dans le secteur de transport en commun urbain lorsqu'elles reçoivent le niveau défini de service de transport en commun ». Le personnel a déterminé les secteurs à ajouter au secteur de transport en commun urbain grâce aux processus habituels d'approbation des projets d'aménagement et de planification du transport en commun; toutefois, le règlement pour définir le secteur de transport en commun urbain doit être approuvé par le Conseil.

Depuis 2001, le Conseil met à jour les limites du secteur de transport en commun urbain régulièrement, à mesure que de nouvelles terres sont ajoutées à la zone visée par la Politique urbaine (telle qu'elle est définie dans le Plan officiel) ou au fil des aménagements dans des parties établies de la zone visée par la Politique urbaine.

Les recommandations contenues dans ce rapport rendraient les limites du secteur de transport en commun urbain conformes aux limites de la zone visée par la Politique urbaine.

ANALYSE

Les impôts fonciers permettant de financer les coûts d'immobilisation et d'exploitation nets du service de transport en commun sont perçus à des taux différents dans trois secteurs différents de la ville, et différentes normes de service s'appliquent à chacun de ces secteurs. Ces trois secteurs sont :

- le secteur de transport en commun urbain (STU);
- le secteur de transport en commun rural A;
- le secteur de transport en commun rural B.

Le secteur de transport en commun urbain, qui fait l'objet du présent rapport, est actuellement défini par le Règlement n° 2015-168 qui délimite le secteur dans lequel le service de transport en commun régulier est prévu et dans lequel une taxe est prélevée sur les impôts fonciers afin de contribuer aux coûts d'immobilisation et d'exploitation nets du service de transport en commun régulier. Le secteur de transport en commun urbain comprend les parties centrales urbaines de la ville, en général de Stittsville à Orléans et au sud jusqu'à Nepean-Sud et Riverside-Sud.

Le service d'autobus et de train conventionnel et les services de Para Transpo sont offerts dans le secteur de transport en commun urbain, et dans les zones où le modèle d'aménagement, le niveau de population et le tracé des routes le permettent. La norme de service actuelle est que le service de transport en commun est assuré afin que 95 % de la population soit à cinq minutes de marche d'un service de transport en commun durant les heures de pointe et à dix minutes de marche pendant les autres moments de la journée. Dans le secteur de transport en commun urbain, les tarifs de Para Transpo sont les mêmes que ceux des services d'autobus et de train conventionnels.

La taxe sur le transport en commun urbain permet de financer les coûts d'exploitation nets du service de transport en commun conventionnel et de Para Transpo, de même que les coûts d'immobilisation des véhicules et des installations de transport en commun dans les limites du secteur de transport en commun urbain, y compris tous les coûts de soutien. En 2020, cette taxe pour une propriété résidentielle évaluée à 415 000 \$ (évaluation moyenne pour une propriété résidentielle en 2020) était de 729 \$. Par contre, la taxe pour une propriété semblable dans le secteur de transport en commun rural A est de 206 \$.

Les révisions proposées aux limites du secteur de transport en commun urbain ont été approuvées pour la dernière fois le 25 février 2015, et ont été apportées rétroactivement au début de l'année d'imposition 2015.

On recommande d'inclure les secteurs indiqués sur la carte dans le Document 1 dans le secteur de transport en commun urbain, à compter du 1^{er} janvier 2021. Ces secteurs comprennent 890 propriétés, dont 822 propriétés résidentielles.

Comme l'indique la carte dans le Document 1, tous les secteurs dont l'inclusion est recommandée dans le secteur de transport en commun urbain se trouvent entièrement à l'intérieur et ne dépassent pas les limites de la zone visée par la Politique urbaine de la Ville d'Ottawa telle qu'elle est définie par le Plan officiel (Annexe B – Plan des politiques en milieu urbain). Les recommandations contenues dans ce rapport rendraient les limites du secteur de transport en commun urbain conformes aux limites de la zone visée par la Politique urbaine. Cela permettrait de s'assurer que le financement du service de transport en commun urbain est uniforme dans toutes les propriétés de la zone visée par la Politique urbaine. À l'avenir, le personnel proposera d'élargir le secteur de transport en commun en même temps que toute expansion de la zone visée par la Politique urbaine, de sorte que les deux soient harmonisés.

L'expansion du secteur de transport en commun urbain recommandée dans le présent rapport permettrait d'augmenter les recettes fiscales de la Ville d'environ 915 000 \$ par année en modifiant le taux d'imposition applicable aux secteurs indiqués sur la carte du Document 1. Aucun changement ne serait apporté au taux d'imposition applicable aux nombreuses propriétés faisant actuellement partie du secteur de transport en commun urbain.

Comme nous l'avons mentionné précédemment, le service de transport en commun serait mis en place dans de nouvelles zones à mesure que l'aménagement de ces terres progresse, que la population augmente et que le réseau routier se développe. L'échéancier sera fondé sur le rythme des aménagements, la demande du marché et la disponibilité des ressources opérationnelles prévues au budget.

RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES

L'expansion du secteur de transport en commun urbain n'a aucun effet sur les secteurs ruraux de la ville, étant donné que tous les secteurs touchés se trouvent dans la zone visée par la Politique urbaine.

CONSULTATION

L'expansion recommandée du secteur de transport en commun urbain suit une directive de longue date du Conseil. La consultation sur l'expansion future du service de transport en commun dans des secteurs en développement est menée dans le cadre du processus d'examen habituel du service de transport en commun d'OC Transpo.

COMMENTAIRES DES CONSEILLERS ET CONSEILLÈRES DE QUARTIER

Ce rapport sera déposé avec les documents budgétaires de 2021 à la réunion de la Commission du transport en commun le 4 novembre 2020 et sera à nouveau porté devant la Commission à la réunion du 18 novembre 2020. Le personnel sera disponible pour répondre aux questions des conseillers et des conseillères pendant cette période.

COMMENTAIRES DES COMITÉS CONSULTATIFS

Cette section est destinée aux commentaires et aux recommandations faits par un ou plusieurs des comités consultatifs relativement au présent rapport.

RÉPERCUSSIONS SUR LE PLAN JURIDIQUE

Aucun obstacle de nature juridique n'est associé à la mise en œuvre des recommandations contenues dans le présent rapport.

RÉPERCUSSIONS SUR LE PLAN DE LA GESTION DES RISQUES

Aucune répercussion sur le plan de la gestion des risques n'est associée à la mise en œuvre des recommandations contenues dans ce rapport.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES ACTIFS

S.O.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

L'expansion du secteur de transport en commun urbain se traduira par une hausse des recettes fiscales du transport en commun de 915,000 \$.

RÉPERCUSSIONS SUR LE PLAN DE L'ACCESSIBILITÉ

Avec l'ajout des secteurs recommandés au secteur de transport en commun urbain, les tarifs de Para Transpo dans ces secteurs vont diminuer à partir du tarif forfaitaire de zone rurale actuel au tarif de zone urbaine comme dans le reste du secteur de transport en commun urbain.

RÉPERCUSSIONS TECHNOLOGIQUES

Aucune répercussion technologique n'est associée à la réception du présent rapport.

PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL

Le rapport appuie la priorité concernant le transport intégré du plan pour le mandat du Conseil 2019-2022.

- Transport intégré : Assurer l'efficacité de la mobilité au moyen d'un réseau de transport urbain durable, accessible et connecté.

DOCUMENTATION À L'APPUI

Document 1 – Carte des révisions proposées aux limites du secteur de transport en commun urbain

SUITE À DONNER

Une fois l'approbation du présent rapport obtenue, un règlement sera préparé pour adoption lors d'une réunion ultérieure du Conseil. Ce règlement remplacera l'actuel Règlement n° 2015-168.

Document 1

Carte des révisions proposées aux limites du secteur de transport en commun urbain