

3. Créer un environnement bâti favorable

Aperçu du chapitre	
Mesures recommandées	
Section 3.1	Utiliser les processus de planification pour soutenir des choix durables
<i>Mesure 3-1</i>	Implanter la marche, le vélo et le transport en commun par l'entremise de plans de conception communautaire et de l'examen des demandes d'aménagement
<i>Mesure 3-2</i>	Réduire les répercussions du stationnement de surface
Section 3.2	Favoriser les aménagements qui soutiennent le transport en commun de qualité supérieure
<i>Mesure 3-3</i>	Soutenir les aménagements favorables autour des stations de transport en commun rapide et des couloirs prioritaires de transport en commun

Le Plan officiel reconnaît que l'utilisation des sols et les systèmes de transport ont une forte incidence mutuelle et met l'accent sur la création d'aménagements qui assurent une utilisation des sols dense et intégrée afin d'inciter les gens à délaisser l'automobile au profit de la marche, du vélo et du transport en commun. Les collectivités denses et les utilisations des sols mixtes sont des facteurs importants, car elles rapprochent les points de départ et d'arrivée, ce qui réduira la longueur des déplacements et favorisera le recours à la marche et au vélo. Les densités plus élevées peuvent également améliorer l'efficacité du transport en commun et peuvent accroître l'achalandage sans augmenter les ressources. En outre, la mixité des utilisations des sols ajoute un dynamisme aux collectivités qui les rend tout simplement plus agréables pour les gens qui veulent marcher (p. ex., le long des rues principales et dans le noyau urbain et les villages ruraux). Pour ces raisons, le Plan officiel a pour but d'accroître la densité de la zone centrale ainsi que de certains centres-villes, centres polyvalents et rues principales où des densités plus élevées de population et d'emploi peuvent être bien desservies par le transport en commun. Ces secteurs sont considérés comme prioritaires sur le plan de la conception et sont assujettis à des objectifs de densité.

Les chapitres 4, 5 et 6 du présent plan exposent les principaux résultats de l'utilisation des sols – autrement dit, les fonctions ou les caractéristiques des aménagements futurs qui seront favorables à la marche, au vélo et au transport en commun. Le présent

chapitre expose brièvement les principaux processus et outils que la Ville utilisera pour atteindre ces résultats. Du fait que le Plan officiel donne des orientations plus détaillées sur les processus et les résultats d'une utilisation souhaitable des sols, nous ne reprendrons pas ces détails ici.

3.1 Utiliser les processus de planification pour soutenir des choix durables

Mesure 3-1 : Planter la marche, le vélo et le transport en commun par l'entremise de plans de conception communautaire et de l'examen des demandes d'aménagement

Plans de conception communautaire. L'élaboration de plans de conception communautaire (PCC) pour les villages et les communautés urbaines permettra à la Ville de recenser les sentiers de marche et les pistes cyclables d'importance, y compris les liens avec les couloirs de verdure, les collectivités voisines et les installations de transport en commun. Les PCC permettront également d'établir des stratégies de soutien, comme l'amélioration du paysage urbain et la gestion de la circulation pour limiter les vitesses des véhicules et l'infiltration de la circulation, et de s'assurer que les aménagements sur les circuits de transport en commun font face à la rue et fournissent de nombreux liens piétonniers à la rue.

Examen des demandes d'aménagement. L'un des rôles importants joués par la Ville dans le processus de planification est d'examiner et d'approuver les nouveaux projets d'aménagement et de lotissement. Le processus d'examen permet de s'assurer que les aménagements sont conformes à diverses exigences majeures en matière d'urbanisme, y compris :

- la présence de trottoirs et de liens pour les piétons et les cyclistes aux espaces publics et de stationnement pour vélos, conformément aux exigences du *Règlement de zonage* de la Ville
- la présence d'un réseau routier dans les collectivités en expansion qui offre des installations de marche et de vélo directes et pratiques et qui permet l'établissement d'itinéraires de transport en commun efficaces, de façon que l'ensemble des unités d'habitation se trouvent à 400 mètres de marche d'un arrêt d'autobus

- la présentation de rapports, conformément aux lignes directrices concernant l'évaluation de l'incidence du transport de la Ville, qui précisent les besoins en matière de routes et d'espaces de stationnement, mais qui énoncent aussi d'autres caractéristiques souhaitables, comme des douches et des vestiaires pour les navetteurs actifs et des places de stationnement réservées aux covoitureurs
- l'obligation possible, pour les grands édifices commerciaux, les aménagements institutionnels et les hôtels, de fournir des stations de taxis sur place afin d'éviter de perturber les activités dans la rue

Particulièrement aux endroits où la Ville tient à mettre l'accent sur les choix de déplacement durables (p. ex., centre-ville, rues principales, zones d'aménagement axées sur le transport en commun et autres zones de densification), l'utilisation de mesures du rendement des chaussées bien établies (p. ex., ratio volume/capacité pour les véhicules automobiles) sera conjuguée à de nouvelles mesures du rendement du transport en commun et de la circulation piétonnière et cycliste (voir la section 7.1).

Mesure 3-2 : Réduire les répercussions du stationnement de surface

Offre en places de stationnement et gestion des aires de stationnement. Le stationnement de surface constitue une mauvaise utilisation des sols. Il réduit la densité réelle des aménagements, peut compromettre ou compliquer l'aménagement de sentiers sécuritaires et pratiques entre les immeubles ou des immeubles jusqu'aux arrêts de transport en commun et, lorsque les places de stationnement sont abondantes, peut favoriser l'utilisation de l'automobile au détriment du transport en commun, de la marche et du vélo. Grâce au processus d'examen de la planification et des demandes d'aménagement, la Ville tentera d'exploiter les possibilités de stationnement partagé avec les utilisateurs des sols (p. ex., lorsque la demande culmine à des moments différents) et incitera le secteur privé à opter pour des aires de stationnement à niveaux multiples plutôt que des aires de surface. Elle examinera aussi de façon périodique le *Règlement de zonage* pour s'assurer que les demandes minimales et maximales en matière de stationnement des nouveaux aménagements (notamment les utilisations commerciales, de vente au détail et résidentielles à unités multiples) soutiennent les objectifs municipaux en matière de densification et de choix de modes de déplacement durables; entre autres dispositions, le Règlement réduit déjà

de 10 % les exigences minimales en matière de stationnement lorsque tous les stationnements sur place sont souterrains. En outre, la Ville restreindra l'utilisation temporaire des terrains vacants à des fins de stationnement pour toute la journée lorsque le zonage ne permet pas une telle utilisation, surtout dans les zones où le réaménagement et la densification sont une priorité.

Au moment de l'aménagement et du réaménagement de sites, l'accent doit être mis sur la limitation du nombre de points d'accès afin de maintenir la continuité des trottoirs ainsi que de maximiser la longueur de bordure disponible pour le stationnement du public, le chargement, etc.

3.2 Favoriser les aménagements qui soutiennent le transport en commun de qualité supérieure

Mesure 3-3 : Soutenir les aménagements favorables autour des stations de transport en commun rapide et des couloirs prioritaires de transport en commun

Stations de transport en commun rapide. Les aménagements réalisés autour des stations de transport en commun rapide peuvent fournir un soutien essentiel au transport en commun, et ce, de plusieurs façons. Tout d'abord, la Ville favorise la densification près de la plupart des stations, conformément au Plan officiel. Elle établira des limites maximales et des exigences minimales réduites en matière de stationnement pour les aménagements situés à 800 mètres et moins des stations de transport en commun rapide. Elle tentera aussi de s'assurer que les aménagements aux stations de transport en commun concentrent la plus forte densité à proximité de la station, fournissent un accès piétonnier de qualité entre les immeubles et les aires de stationnement, font en sorte qu'il n'y ait pas de grand stationnement entre la rue et l'immeuble et offrent un accès clair et direct aux arrêts d'autobus et aux stations pour les piétons et les cyclistes. On peut en savoir davantage sur ces orientations en consultant les lignes directrices sur les aménagements axés sur le transport en commun de la Ville, lesquelles s'appliquent à tous les aménagements situés à 600 mètres ou moins des stations de transport en commun rapide.

Plans d'aménagement axés sur le transport en commun. En prévision de la pression qu'exercera l'aménagement des sols situés près des stations de la Ligne de la Confédération, le Conseil a établi des zones prioritaires pour la création de plans d'aménagement axés sur le transport en commun (AATC). À ces emplacements, le Conseil tient à favoriser l'aménagement de quartiers bien conçus et denses où les résidents peuvent vivre, travailler, faire leurs emplettes et se divertir, effectuer leurs activités quotidiennes facilement, avoir accès au transport en commun et soutenir les entreprises locales. Les principaux objectifs des plans d'AATC consistent notamment à améliorer l'accès pour les piétons et les cyclistes aux stations et à offrir des possibilités d'aménagement supplémentaires à des densités qui soutiendront le transport en commun – par exemple, des immeubles à appartements, à bureaux ou à usage mixte peuvent être ajoutés au zonage s'ils ne sont pas déjà autorisés. Les hauteurs d'immeubles permises peuvent être augmentées ou diminuées selon la proximité de la station de train léger sur rail, et ce, tout en assurant la transition avec les secteurs avoisinants. La mise en œuvre de ces AATC exigera l'apport de changements au *Règlement de zonage* ou au Plan officiel. Les trois premières études d'AATC concernant des terrains entourant les futures stations Tremblay, St-Laurent et Cyrville du TLR ont été approuvées en 2012, et trois autres études sont en cours pour les stations Lees, Hurdman et Blair. La Ville soutiendra aussi les efforts déployés par le gouvernement fédéral dans le cadre de son examen des campus du pré Tunney et du complexe Confederation Heights.

Couloirs prioritaires de transport en commun. Le Plan officiel favorise une densification modeste sous forme d'immeubles de hauteur moyenne dans la plupart des couloirs prioritaires de transport en commun qui tient compte de la compatibilité, de la classification des routes, du mélange d'usages et des possibilités de réaménagement. La Ville peut également appliquer des limites maximales de stationnement et réduire les exigences minimales relatives au stationnement pour les aménagements situés à 400 mètres ou moins de couloirs prioritaires de transport en commun, conformément au Plan officiel.