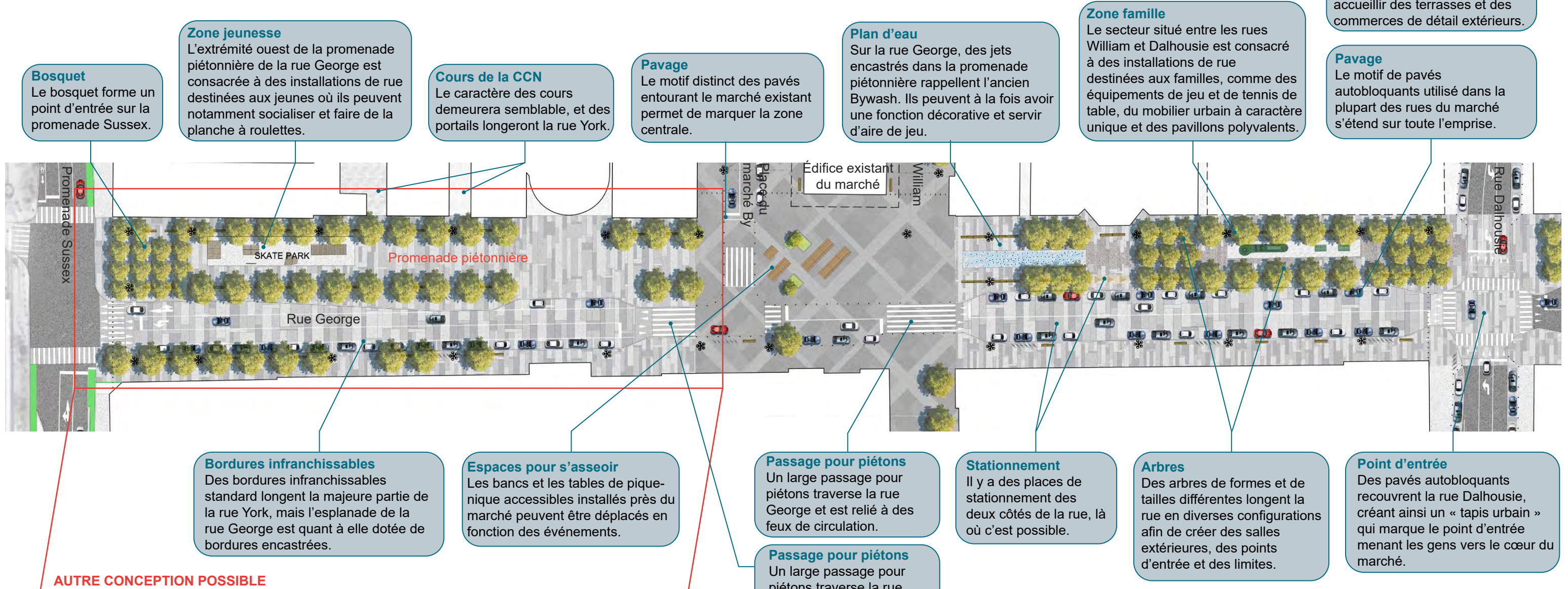
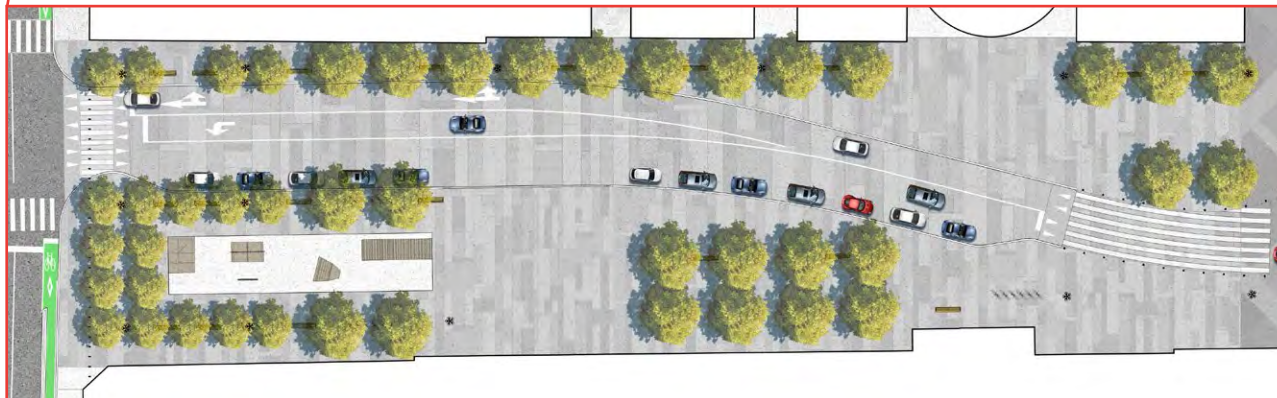


Conception

La rue George est une promenade publique conçue pour accueillir différents types d'événements. On y trouve des zones destinées aux jeunes et aux familles. À la hauteur de l'édifice du marché, la rue est en « plateau de table » ; elle ne comporte pas de bordures afin de donner la priorité aux piétons



AUTRE CONCEPTION POSSIBLE



! Ce que nous avons entendu

- Prévoir beaucoup d'espace piétonnier.
- Fermer la rue à la circulation automobile et la rendre exclusivement piétonne.
- Prévoir des rues à sens unique.
- Conserver les places de stationnement.
- Installer de l'art public.

! Résumé de l'étude sur la vie publique

- C'est l'esplanade de la rue George qui est la plus animée la semaine et la fin de semaine, et on y retrouve la plus grande variété d'activités. La circulation piétonnière atteint son sommet après 18 h ; les gens aiment s'asseoir sur l'esplanade et profiter de l'activité commerciale.

! Enjeux actuels

- L'esplanade de la rue George est très achalandée et l'intersection peut être chaotique aux heures de pointe.
- Les passages piétonniers qui se trouvent au coin de la rue William et de la promenade Sussex sont des points d'entrée importants vers le marché pour les piétons.
- La majeure partie de l'espace est occupée par des places de stationnement.
- Des édifices historiques importants bordent la rue
- Il y a très peu d'arbres (manque d'ombre), ce qui fait que l'esplanade est chaude l'été.
- La Compagnie de la Baie d'Hudson a des quais de chargement pour gros camions directement sur la rue George.
- Les commerces alimentaires reçoivent souvent des livraisons.



La rue George est dotée d'une fontaine et de pavillons pouvant être aménagés selon les événements.

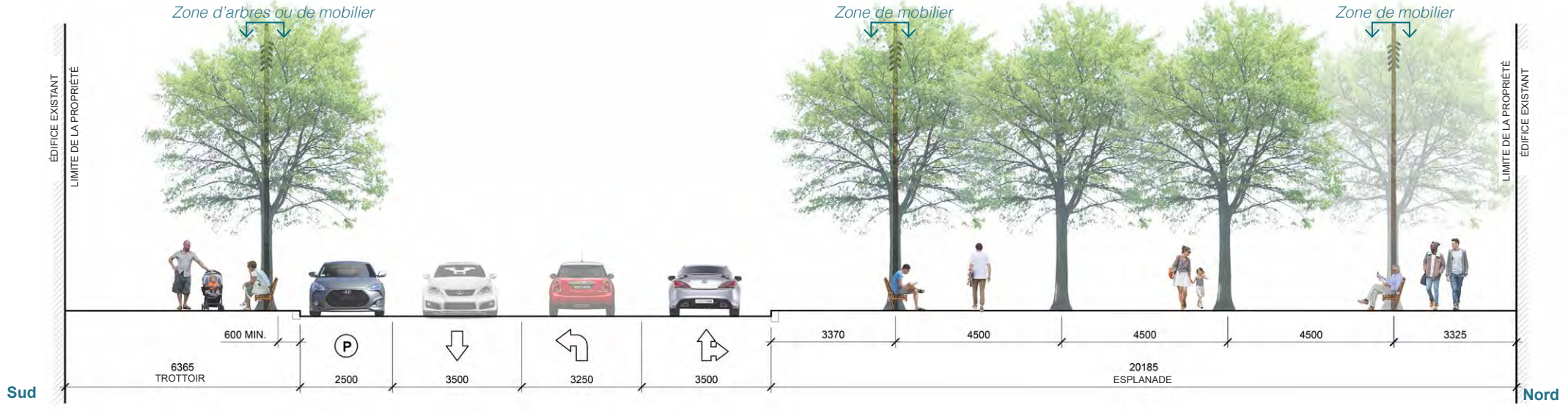


La zone famille peut être fréquentée l'hiver.

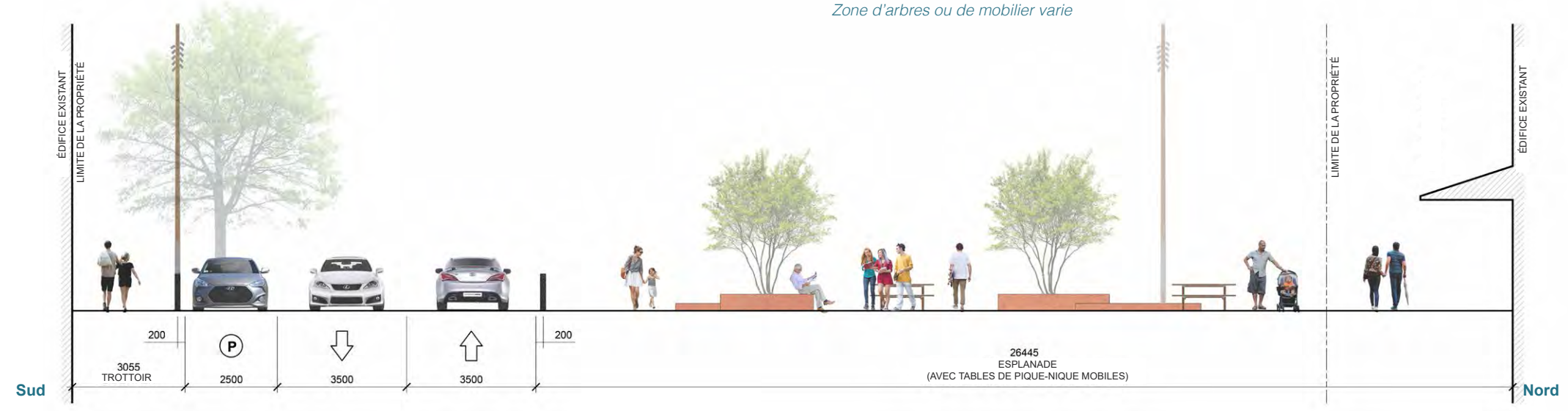


Vue aérienne de la conception. Diverses espèces d'arbres permettront d'observer des couleurs différentes à l'automne.

Coupe transversale de la zone jeunesse (en direction ouest vers la promenade Sussex)



Coupe transversale de l'esplanade de la rue George (en direction ouest vers la promenade Sussex)



Coupe transversale type de la zone famille (en direction ouest vers la promenade Sussex)

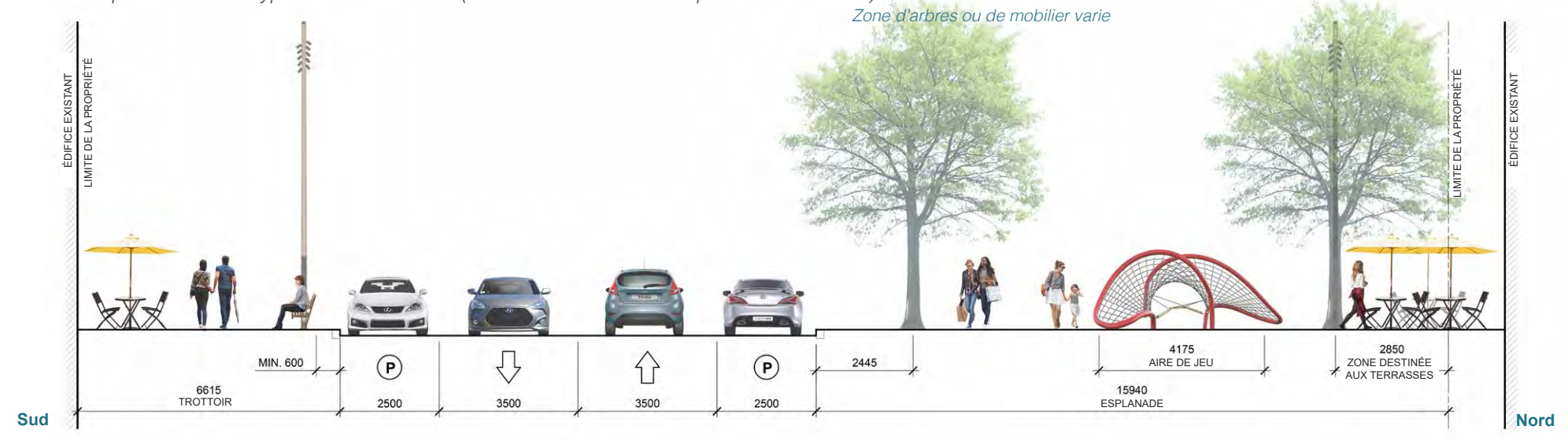
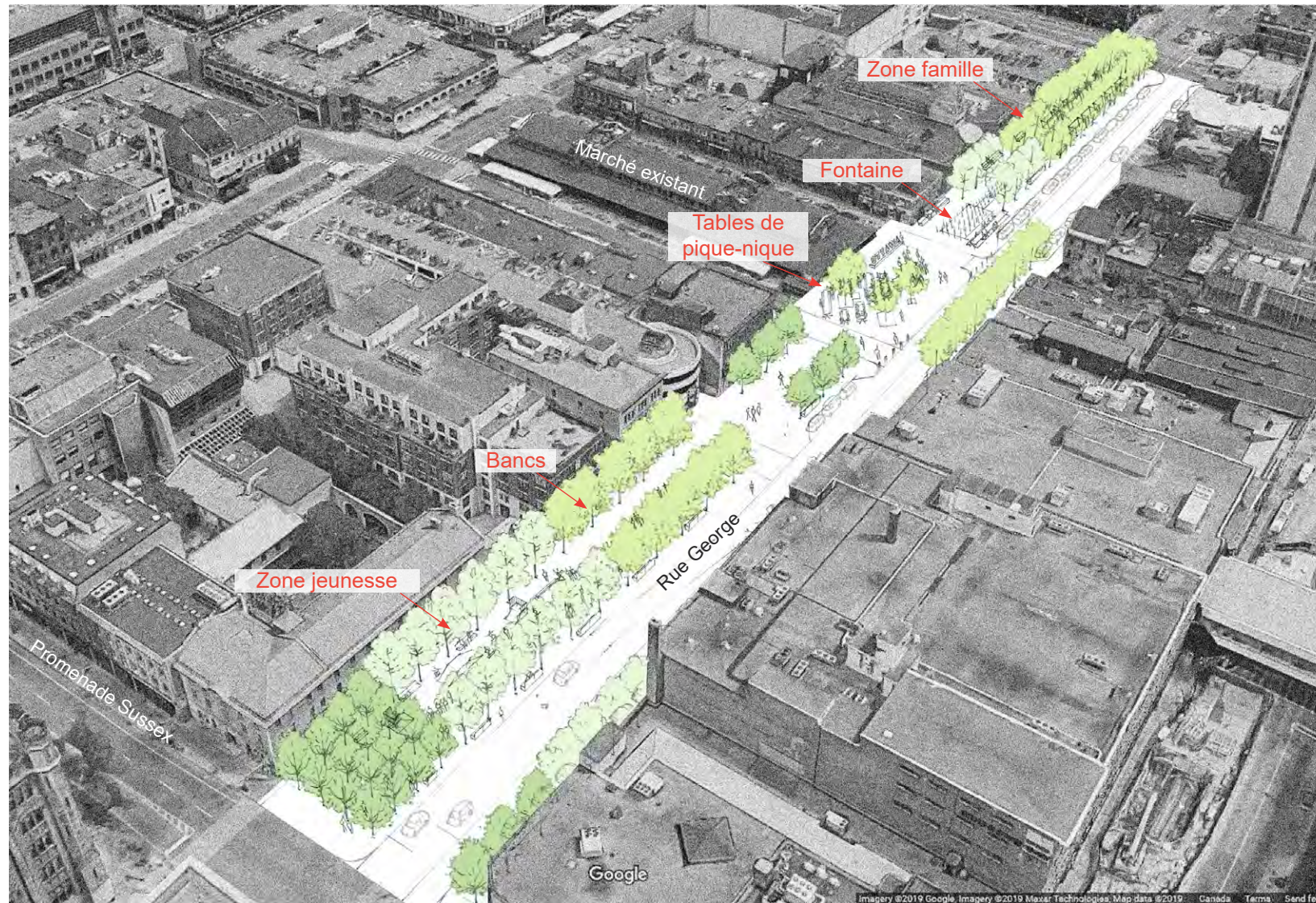


Image du haut: La conception à long terme privilégiée est basée sur le fait que les portes de chargement situées du côté sud de la rue ne sont plus nécessaires pour des véhicules longs (actuellement utilisées par le magasin La Baie).
Image du bas: Si la conception du domaine public de la rue George est mise en œuvre alors que les installations de chargement sont encore nécessaires, un autre tracé avec déviation vers le nord sur la rue George est possible.



Utilisation courante (été)

Zone jeunesse : rampes et rails pour planches à roulettes, bancs

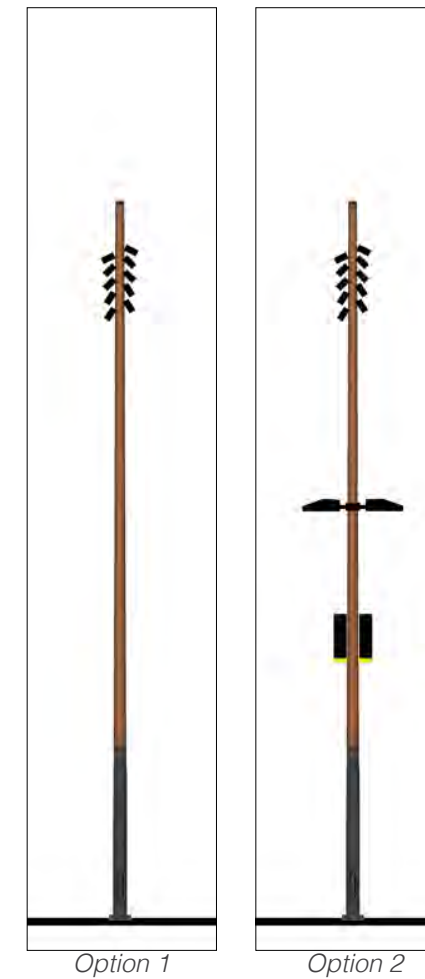
Zone famille : fontaine de jeu, pavillons polyvalents, mobilier de jeu

Stratégie d'éclairage

Hauts mâts d'éclairage

La rue George sera éclairée au moyen de dispositifs fixés sur de hauts mâts. Des lumières à effets spéciaux peuvent être utilisées pour créer un éclairage saisonnier ou propre à des événements sur la promenade et les trottoirs, ainsi qu'un éclairage d'ambiance sur les façades. Aucun autre type d'éclairage ne sera utilisé. Les hauts mâts disposés le long de la rue contribueront à accentuer les points d'intérêt et l'identité visuelle. Les panneaux intégrés à la base des poteaux serviront à l'alimentation électrique lors des événements.

Type B



Stratégie de pavage

La rue George aura un motif de pavage distinct, qui est celui utilisé dans le marché ailleurs que sur la rue York et au cœur du marché. Il s'étendra d'un bâtiment à l'autre de manière continue à travers la chaussée et les trottoirs. Le matériau privilégié est le béton.

Sur la promenade piétonnière, le motif des pavés rappellera l'ancien Bywash.

Les bordures, y compris les bordures infranchissables et les bordures encastrées, seront faites de granit dans la zone en plateau de table.

Dans la zone en plateau de table, des bandes tactiles seront installées en bordure des trottoirs près des voies automobiles (voies de circulation et voies en bordure de trottoir). Les bandes tactiles sont des surfaces de pavage texturées qui servent à avertir les gens qu'ils approchent d'une voie automobile.



Le pavage à motif distinct recouvre toute l'emprise.

Aménagement du domaine public Rue George – de la promenade Sussex à la rue Dalhousie

Stratégie de mobilier

Espaces pour s'asseoir

Des bancs seront disposés le long des deux côtés de la promenade piétonnière sur le côté nord de la rue George et orientés vers l'intérieur de la promenade. Il y en aura également sur le trottoir du côté sud qui seront orientés vers la voie piétonne. Les bancs seront espacés d'un maximum de 30 mètres et installés de façon permanente, sauf sur l'esplanade, où ils pourront être déplacés en fonction des événements.

La zone famille aura des bancs à caractère unique et amusant destinés à de plus grands groupes et à la socialisation.



Parmi les espaces conçus pour s'asseoir, il y aura également des tables et des chaises qui peuvent être déplacées lors d'événements ou par les utilisateurs.



Tables de pique-nique

Des tables de pique-nique mobiles, y compris certaines qui sont accessibles, peuvent être installées sur l'esplanade située devant le marché existant, afin que les gens puissent y s'asseoir et manger. Elles peuvent aussi être installées près de la fontaine ou déplacées en fonction des besoins et des événements.



Plan d'eau

La fontaine aura à la fois une fonction décorative et de point de repère, en plus de servir d'aire de jeu. Elle pourrait rappeler l'ancien Bywash qui longeait la rue George.



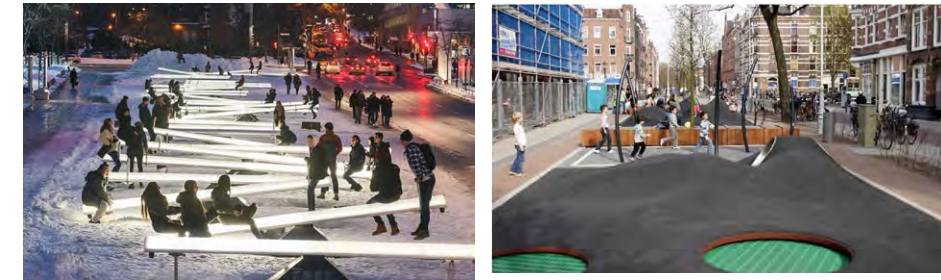
Pavillons

Des structures simples pouvant être aménagées selon les événements borderont la zone famille. Leur conception devrait permettre d'installer des sièges, des éléments suspendus et des éléments d'exposition. Des dispositifs d'alimentation électrique intégrés aux structures devraient être envisagés.



Éléments de jeu

La zone famille comprendra également des éléments amusants pour les enfants qui peuvent prendre plusieurs formes permanentes ou temporaires. Prévoir des zones de sécurité et veiller au respect des exigences en matière de surface molle selon le type d'élément de jeu.



Éléments conçus pour les jeunes

La zone jeunesse pourrait comporter des bancs, des espaces de socialisation ou du mobilier urbain conçu pour la planche à roulettes. Prévoir des zones de sécurité et un aménagement en retrait de la voie piétonne principale.

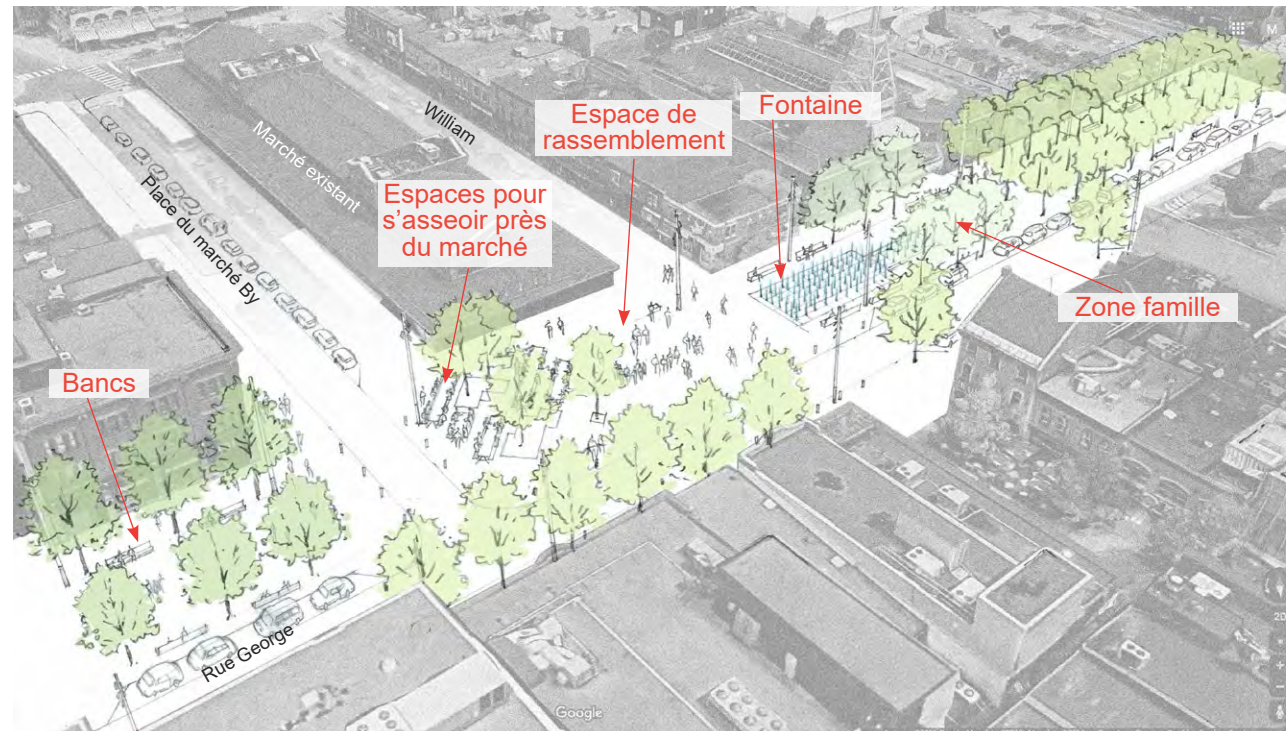


Bornes de protection

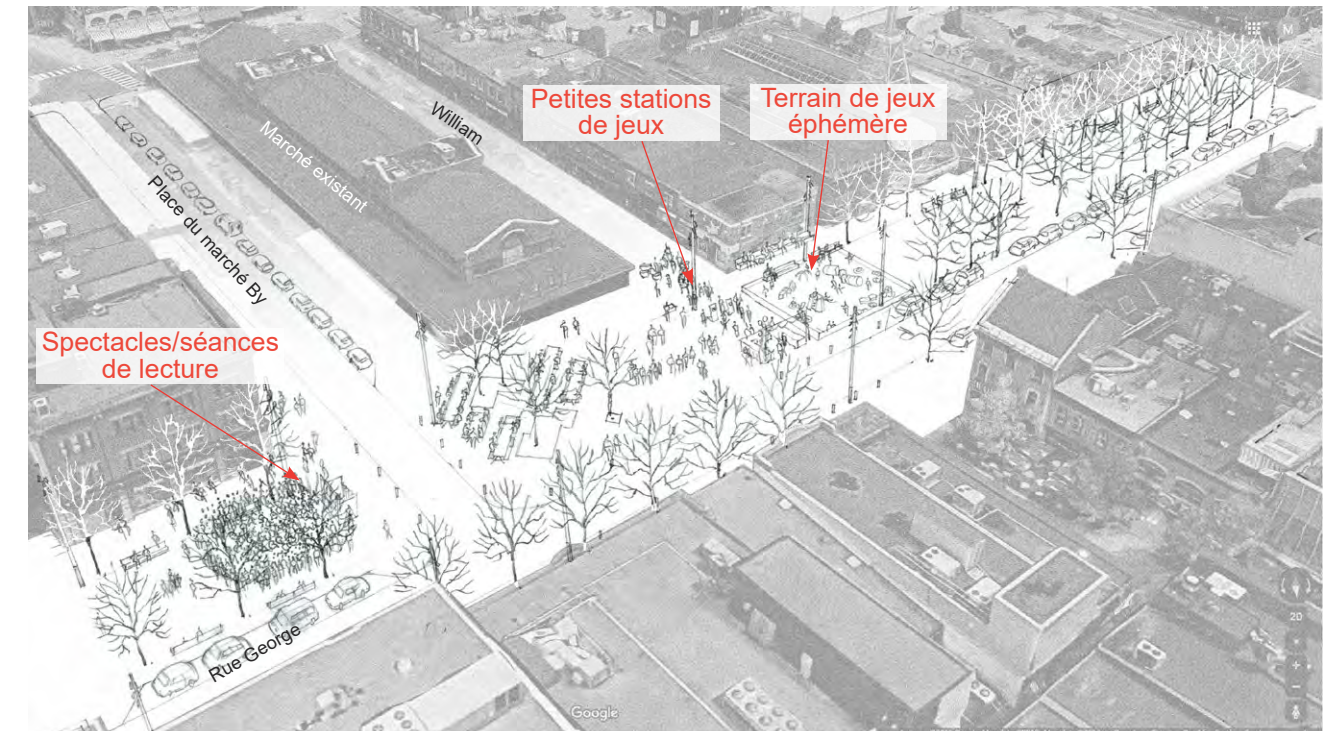
Dans la zone en plateau de table, des bornes de protection seront installées en bordure des trottoirs près des voies automobiles (voies de circulation et voies en bordure de trottoir) pour séparer les piétons des véhicules. Les bornes de protection pourront être enlevées lors d'événements.

Potentiel relatif aux événements

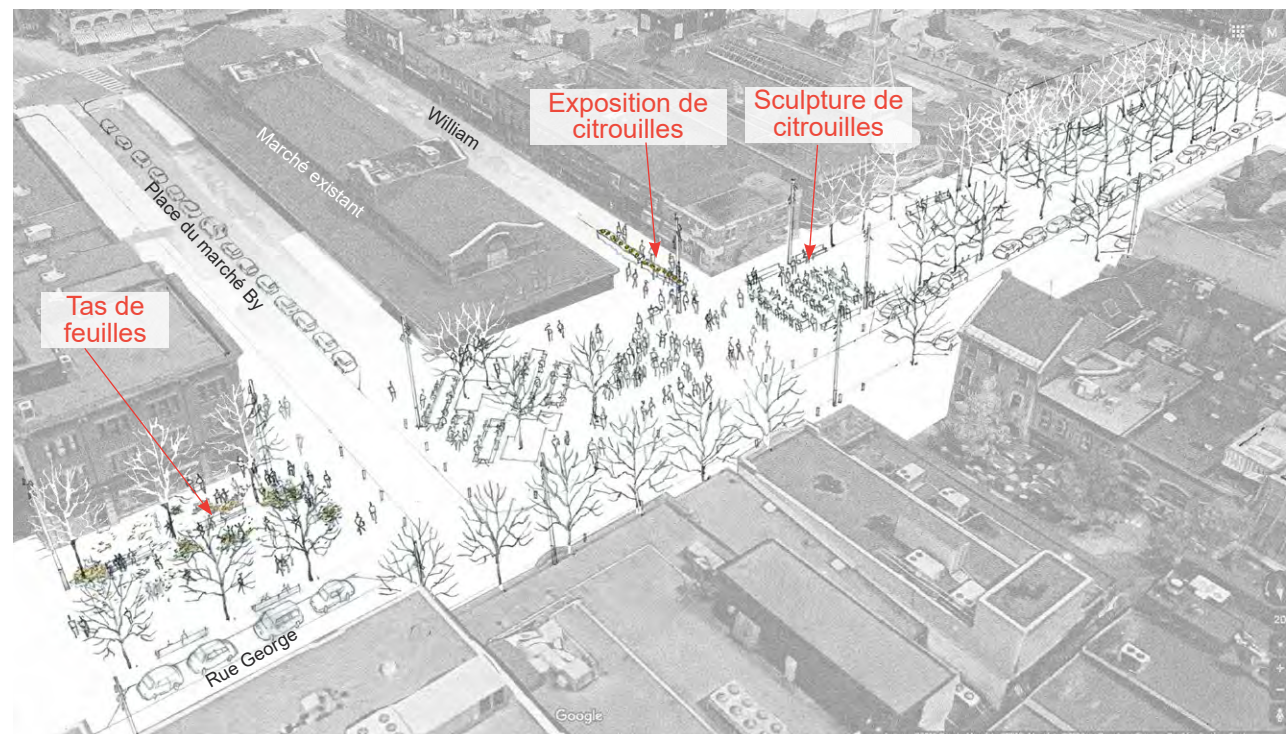
Ces exemples montrent que la rue George peut accueillir divers types d'activités et d'événements destinés aux familles. Ces événements seraient généralement de moindre envergure que ceux envisagés sur la rue York.



Utilisation courante (été)



Événement pour enfants (automne)

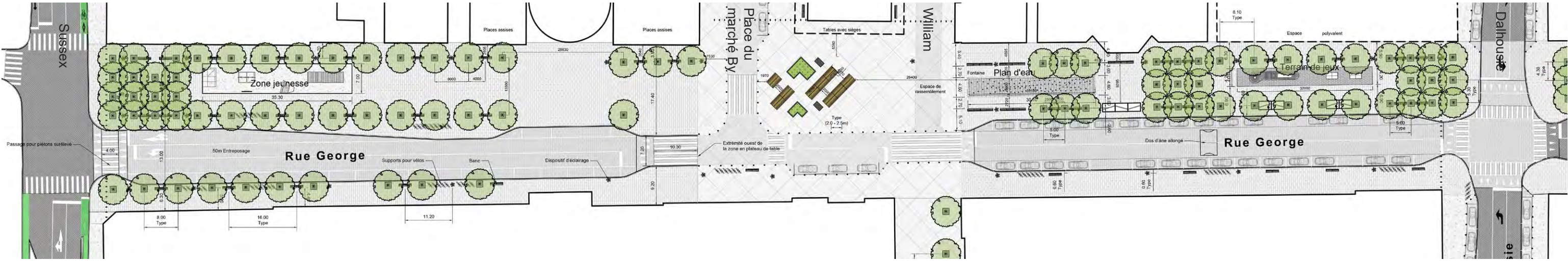


Événement d'Halloween (automne)

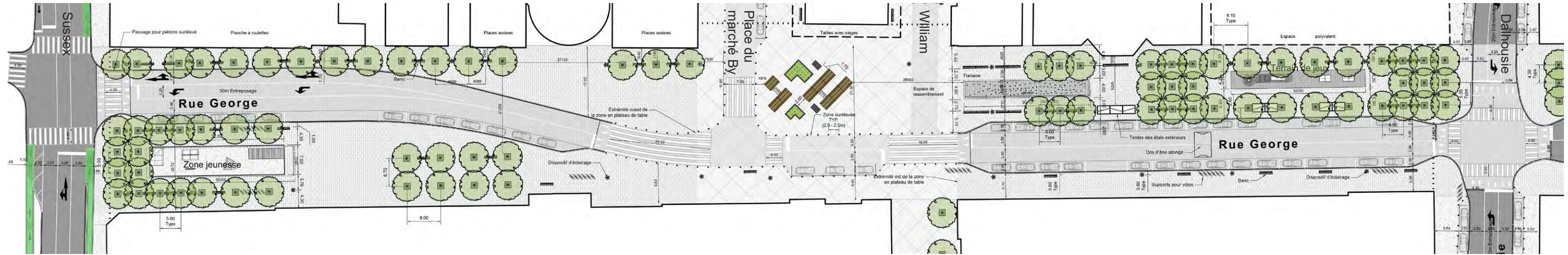


Événement d'hiver (hiver)

Plan fonctionnel



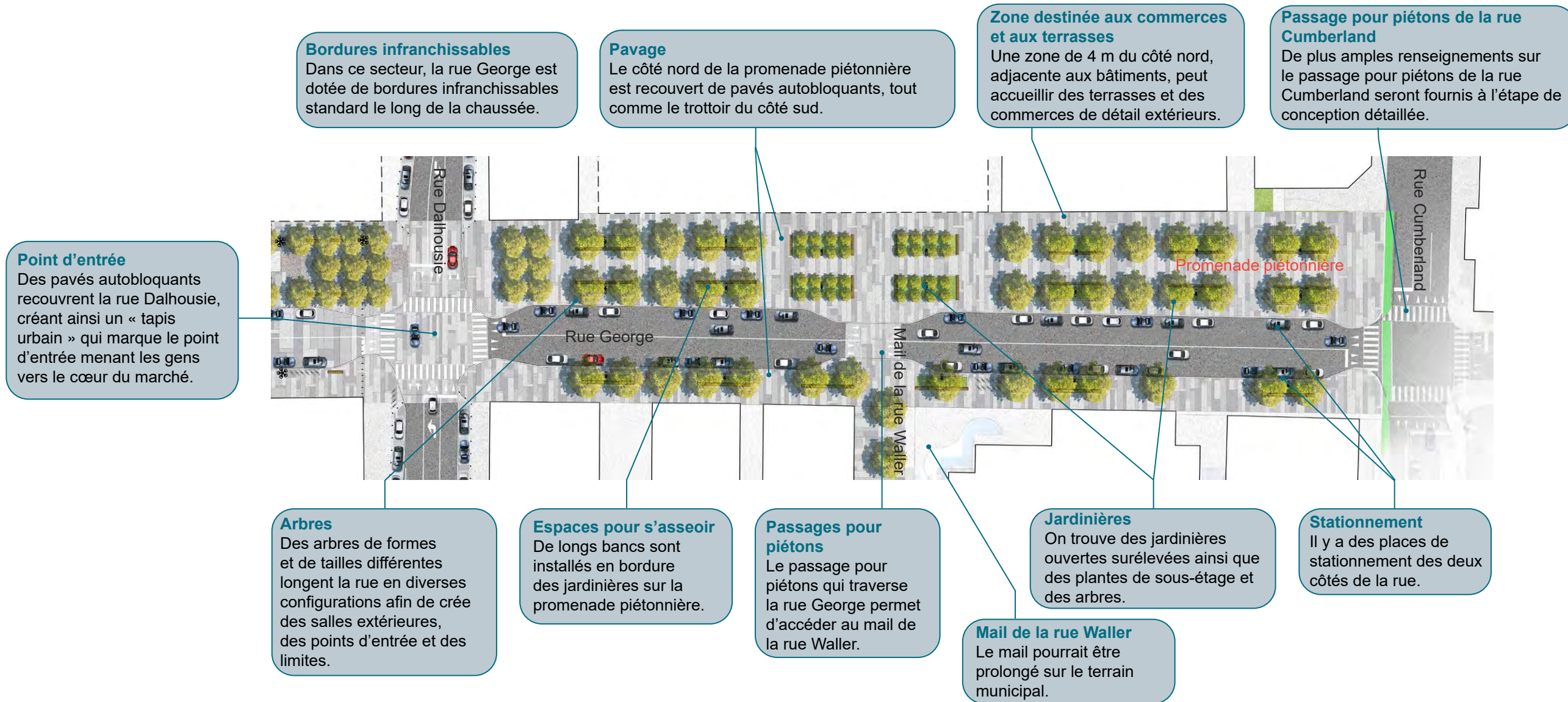
Plan fonctionnel (autre conception possible)



Conception

La rue George est une promenade publique conçue pour accueillir différents types d'événements. On y trouve des zones destinées aux jeunes et aux familles. La zone promenade et jardins marque la transition vers une rue plus verte et on y trouve de nombreux espaces où s'asseoir.

La conception à long terme privilégiée repose sur le fait que des bâtiments couvriraient les espaces de stationnement actuels du côté nord de la rue George.

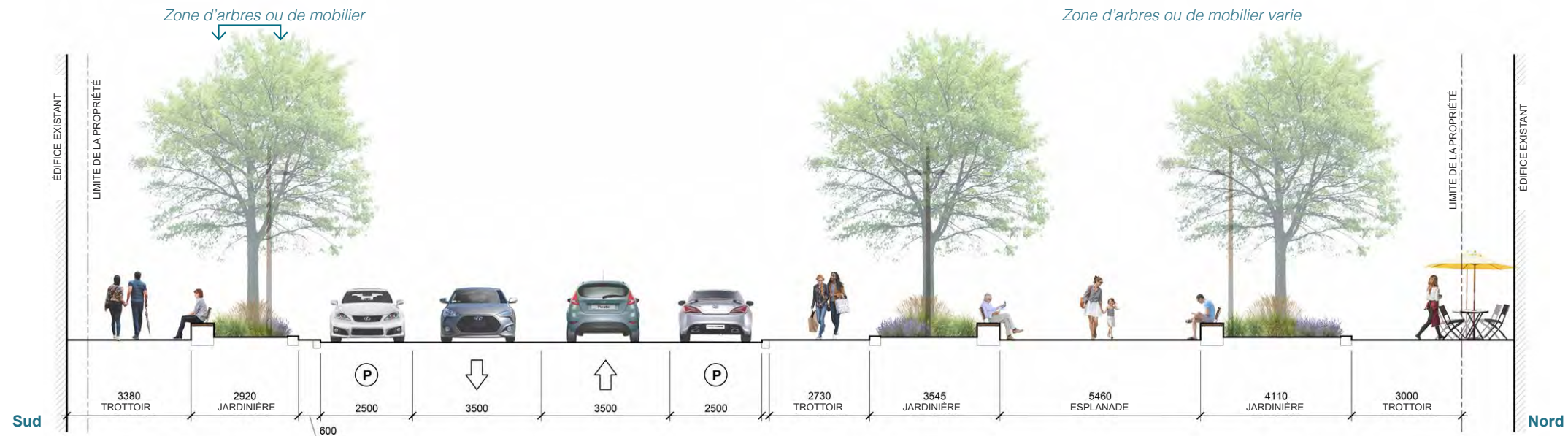


🗣️ Ce que nous avons entendu

- Prévoir beaucoup d'espace piétonnier.
- Fermer la rue à la circulation automobile et la rendre exclusivement piétonne.
- Prévoir des rues à sens unique.
- Conserver les places de stationnement.
- Installer de l'art public.

⚠️ Enjeux actuels

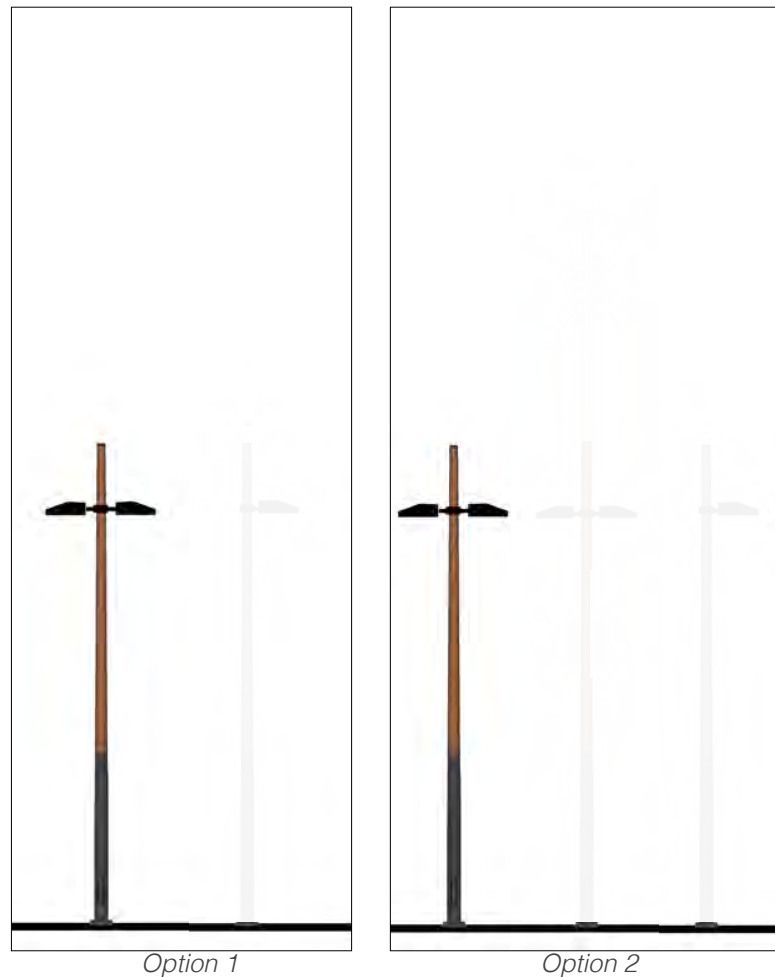
- Actuellement, ce secteur n'est pas perçu comme faisant partie du cœur du marché, mais il présente un énorme potentiel de croissance.
- Certaines utilisations résidentielles sans commerces au rez-de-chaussée.
- Préoccupations de sécurité liées au côtoiement des automobiles, des piétons et des cyclistes (taux de collision élevé).
- Possibilité de récupérer des terrains municipaux près du mail de la rue Waller (utilisés pour des condos).



Stratégie d'éclairage

Mâts dont la taille est adaptée aux piétons
Éclairage fonctionnel peu éblouissant pour les trottoirs et les chaussées; poteaux en bois dans la zone commerciale et poteaux en métal dans les zones résidentielles.

Type D1



Stratégie de pavage

La rue George aura un motif de pavage distinct, qui est celui utilisé dans le marché ailleurs que sur la rue York et au cœur du marché. Il s'étendra d'un bâtiment à l'autre de manière continue à travers la chaussée et les trottoirs. Le matériau privilégié est le béton.

Sur la promenade piétonnière, le motif des pavés rappellera l'ancien Bywash.

Les bordures infranchissables seront en granit.



Le pavage à motif distinct recouvre toute l'emprise.

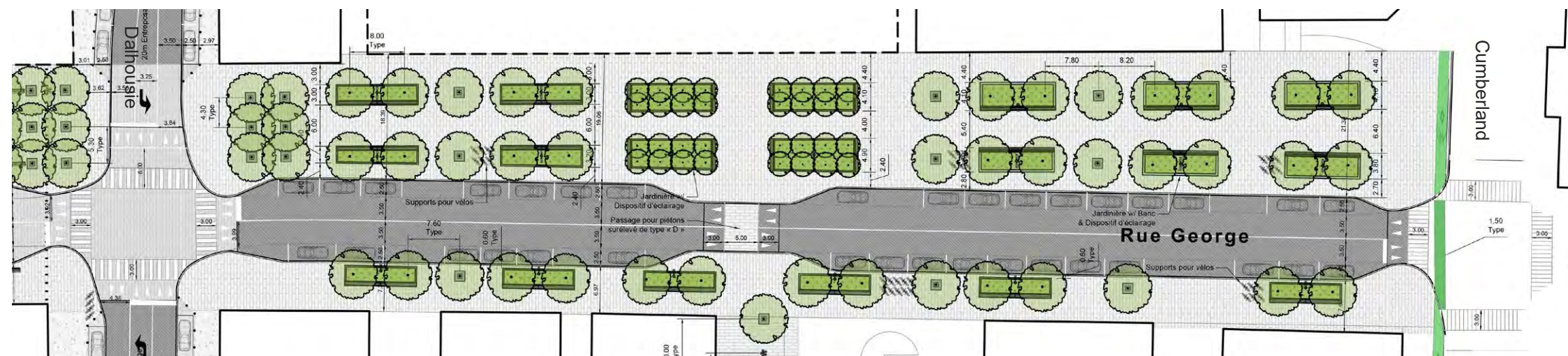
Stratégie de mobilier

Espaces pour s'asseoir

Des bancs seront disposés le long des deux côtés de la promenade piétonnière sur le côté nord de la rue George et orientés vers l'intérieur de la promenade. Il y en aura également sur le trottoir du côté sud qui seront orientés vers la voie piétonne. Les bancs seront espacés d'un maximum de 30 mètres

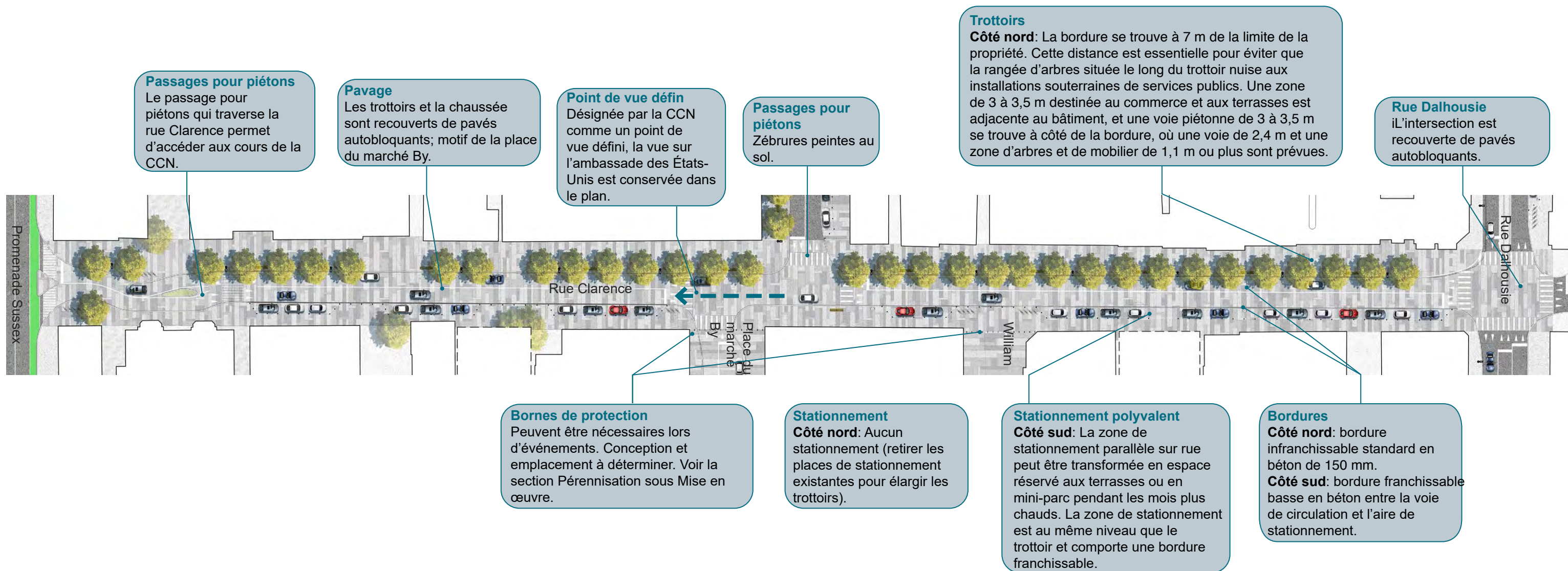
Du côté nord, les bancs seront intégrés aux jardinières surélevées. De manière générale, les bancs seront orientés vers la promenade, mais ils peuvent aussi être installés sur les côtés de manière à former de petits espaces plus intimes, ou même être orientés vers les bâtiments lorsque cela convient.

Plan fonctionnel



Conception

La conception de la rue Clarence convient à toutes les saisons. Elle permet notamment l'aménagement de terrasses l'été tout en consacrant beaucoup d'espace aux piétons. La rue est recouverte d'un motif de pavés qui souligne son caractère particulier.



🗣️ Ce que nous avons entendu

- Garder la possibilité de fermer la rue à la circulation (l'été ou lors d'événements).
- Veiller à ce que les terrasses n'obstruent pas l'espace public et ne bloquent pas l'accès.
- Envisager une rue à sens unique.
- Offrir plus de stationnement; conserver les places de stationnement.
- N'offrir aucun stationnement; rue exclusivement piétonne.
- Mettre l'accent sur les piétons.

👤 Résumé de l'étude sur la vie publique

- C'est sur la rue Clarence que la circulation piétonnière augmente le plus la fin de semaine, comparativement à l'ensemble du marché.

⚠️ Enjeux actuels

- Les terrasses surélevées actuelles bloquent au moins 2 m de la voie piétonne.
- La conception en chicane de la rue près de la promenade Sussex doit être conservée (sécurité de l'ambassade des États-Unis).
- La voie double pour le stationnement et la circulation dans l'étroite emprise (19 m) ne laisse pas beaucoup de place pour des trottoirs.

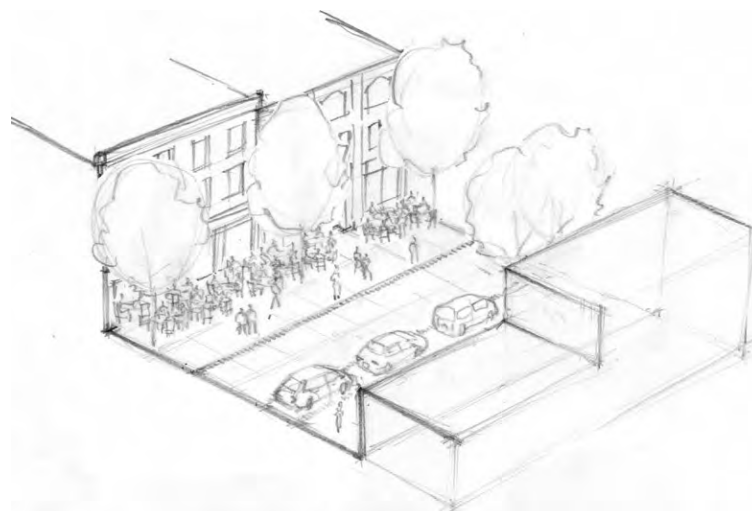


La rue Clarence sera dotée de trottoirs beaucoup plus larges, d'arbres, de bancs et d'une zone destinée aux commerces et aux terrasses.

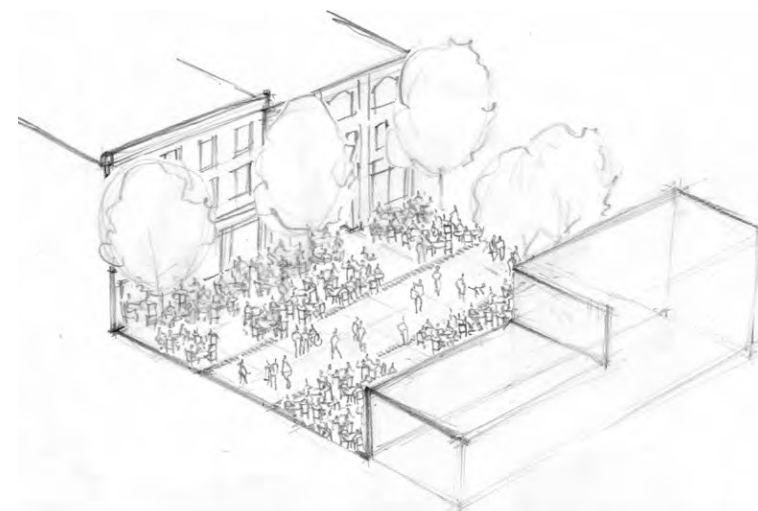


Vue aérienne de la conception

Possibilités de conception



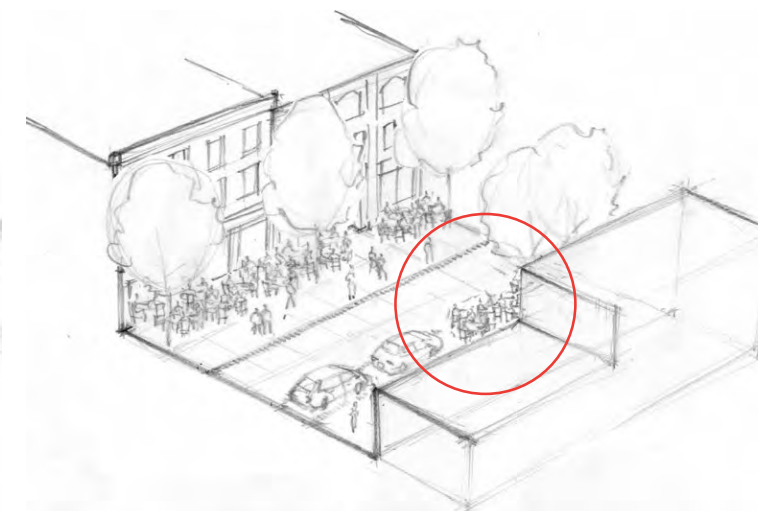
Configuration courante (été)



Le trottoir exclusivement piétonne; circulation piétonnière au centre; espace accru pour les terrasses



Trottoir du côté nord réservé aux piétons l'hiver



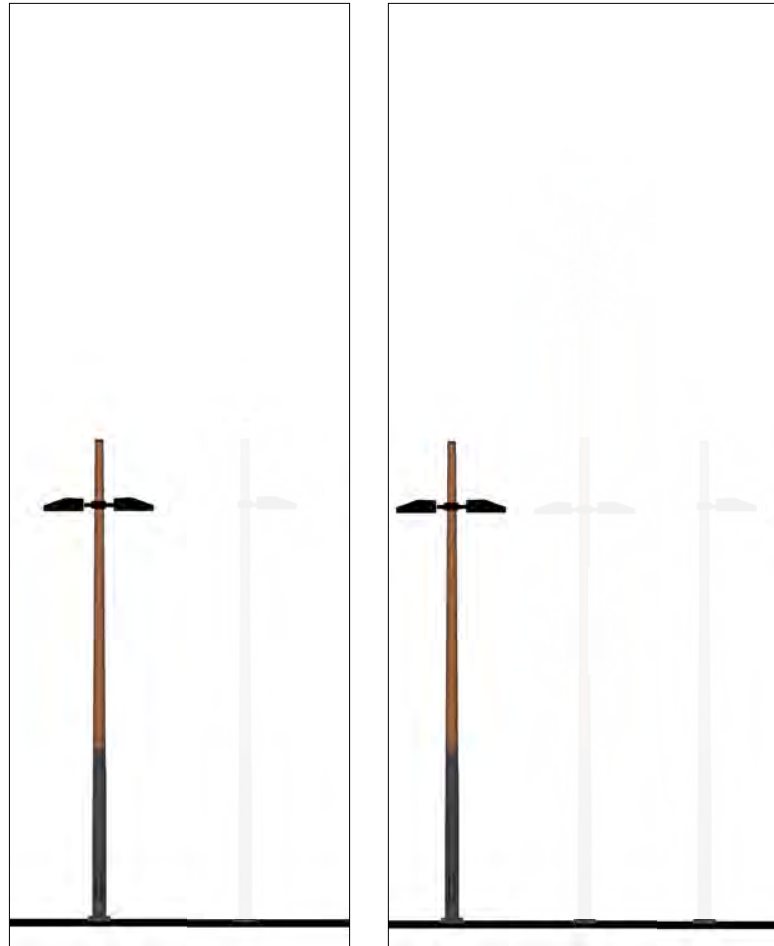
Terrasse aménagée dans la zone de stationnement polyvalent

Stratégie d'éclairage

Mâts dont la taille est adaptée aux piétons

Éclairage fonctionnel peu éblouissant pour les trottoirs et les chaussées; poteaux en bois dans la zone commerciale.

Type D1



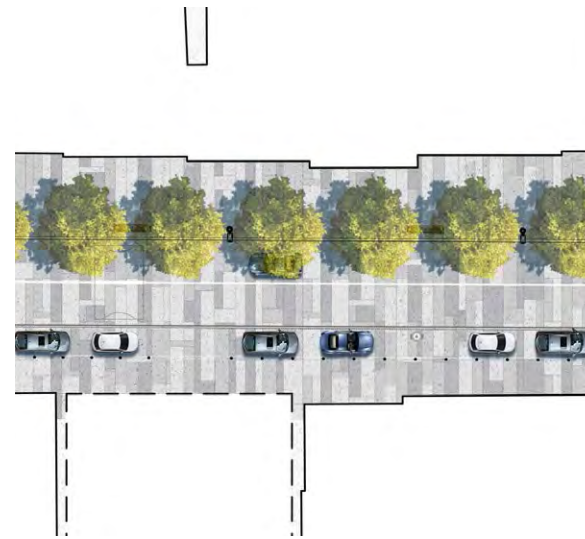
Option 1

Option 2

Stratégie de pavage

La rue Clarence aura un motif de pavage distinct, qui est celui utilisé dans le marché ailleurs que sur la rue York et au cœur du marché. Il s'étendra d'un bâtiment à l'autre de manière continue à travers la chaussée et les trottoirs. Le matériau privilégié est le béton.

Les bordures infranchissables seront en granit.



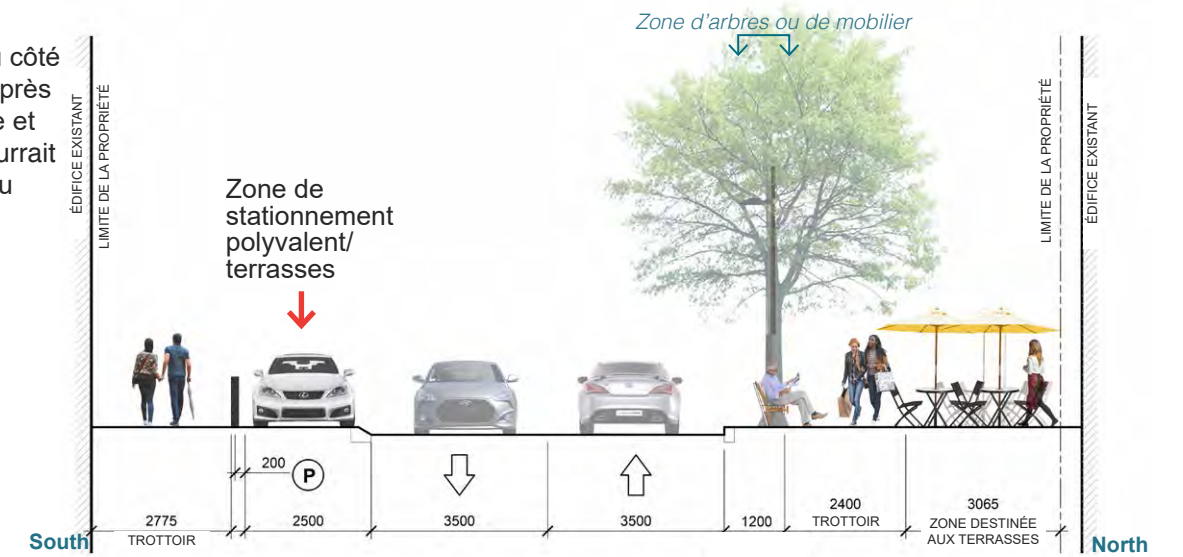
Le motif de pavés recouvre toute l'emprise, de la façade d'un bâtiment à l'autre.

Stratégie de mobilier

Espaces pour s'asseoir

Des bancs longeront le trottoir plus large du côté nord de la rue Clarence. Ils seront installés près de la bordure, orientés vers la voie piétonne et espacés d'un maximum de 30 mètres. Il pourrait être possible d'installer un ou deux bancs du côté sud, là où le trottoir s'élargit près des intersections.

Coupe transversale type (en direction ouest vers la promenade Sussex)

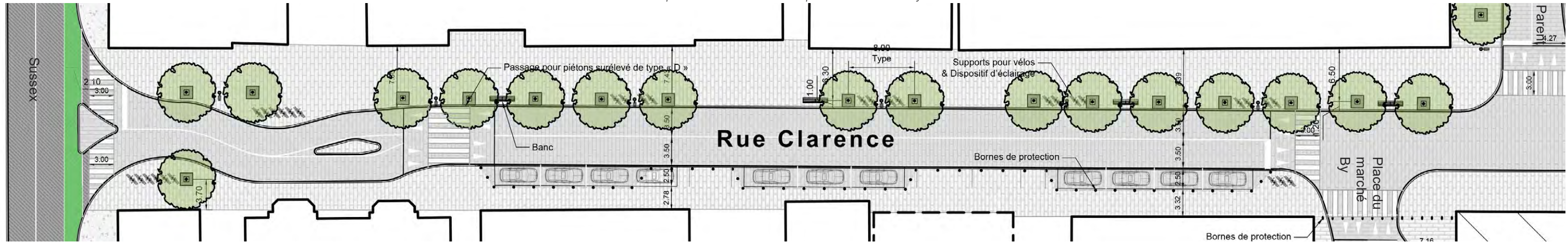


Emplacement des arbres

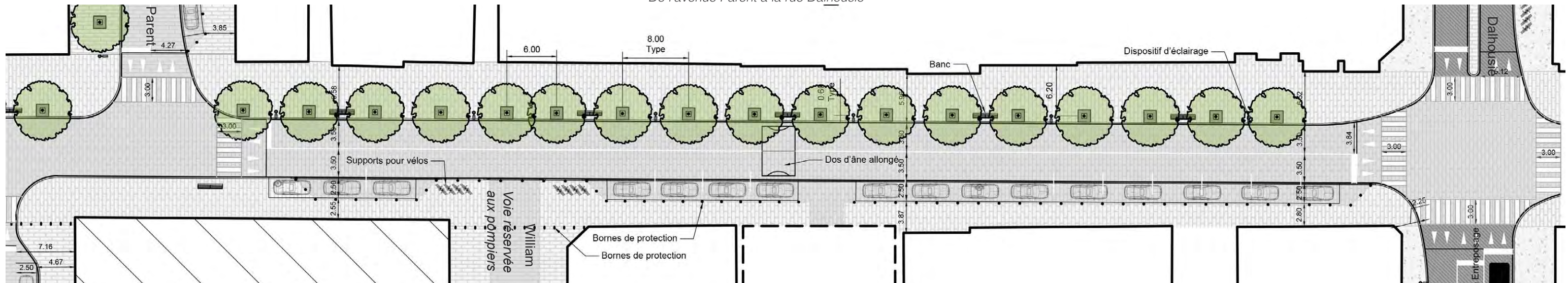
Les arbres de rue sont situés en bordure de la promenade du côté nord de la rue Clarence afin d'éviter de nuire aux installations souterraines de services publics. D'autres emplacements ont été envisagés, mais jugés incompatibles. Le nouveau tracé de bordure proposé est situé près des arbres afin de prévoir un espace suffisant pour la chaussée, la voie de stationnement polyvalent et le trottoir sud dans le reste de l'emprise. Le plan détaillé devra inclure des stratégies relatives au nivellement et à la sélection d'espèces d'arbres robustes et résistantes au sel. Le côté sud offre moins d'espace pour planter des arbres de rue, mais il faudrait en planter là où c'est possible.

Plan fonctionnel

De la promenade Sussex à la place du marché By



De l'avenue Parent à la rue Dalhousie



Conception

Importante dans le quartier, la rue Dalhousie sera améliorée par l'ajout de nouveaux arbres et de nombreux bancs.

Arrêts de transport en commun

L'aménagement des arrêts d'autobus doit être évalué auprès d'OC Transpo. Il serait possible d'ajouter des installations dans le paysage de rue, comme des bancs et abris supplémentaires.

Espaces pour s'asseoir

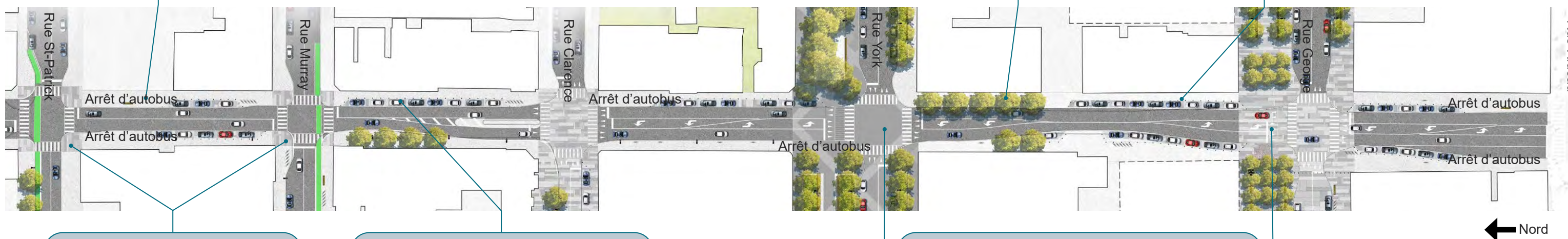
Des bancs sont installés sur la rue Dalhousie, près des intersections et au centre des îlots.

Arbres

Il y a des arbres de rue sur le trottoir partout où l'espace le permet. Les arbres des rues York et George sont également visibles.

Pavage

Les trottoirs sont en béton. Les voies de stationnement sur rue sont recouvertes de pavés autobloquants.



Passages pour piétons

Les pavés autobloquants qui recouvrent les intersections des rues St-Patrick et Murray indiquent que celles-ci font partie du district du marché.

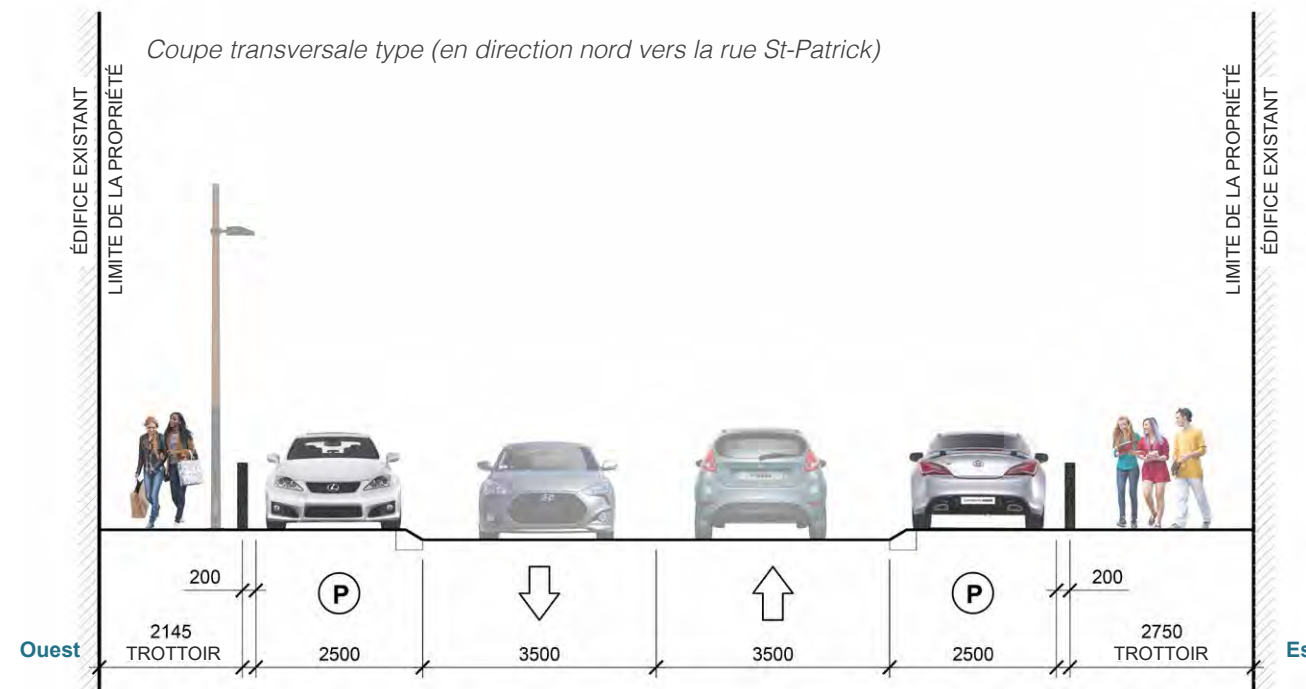
Bordures

La voie de stationnement sur rue est dotée d'une bordure franchissable qui la sépare de la voie de circulation et l'élève au même niveau que le trottoir. Les places de stationnement peuvent servir à aménager des terrasses l'été. Des bornes de protection amovibles séparent les zones pour les véhicules et pour les piétons.

Points d'entrée

Les pavés autobloquants qui recouvrent les rues Clarence, York, George et Dalhousie créent un « tapis urbain » qui marque le point d'entrée menant les gens vers le cœur du marché. Ils agissent à la fois comme outils de modulation de la circulation et d'éléments de paysage sur la rue Dalhousie.

Coupe transversale type (en direction nord vers la rue St-Patrick)



Ce que nous avons entendu

- Endroit achalandé et encombré, mais où les choses se déroulent bien.
- Tenir compte de tous les modes de transport.
- Ajouter des arbres là où c'est possible.

Enjeux actuels

- L'emprise étroite est mal adaptée pour accueillir à la fois des voies de circulation, des places de stationnement des deux côtés de la rue et des trottoirs.
- Il y a très peu d'arbres sur la rue Dalhousie.
- Préoccupations de sécurité liées au côtoiement des automobiles, des piétons et des cyclistes (taux de collision élevé).



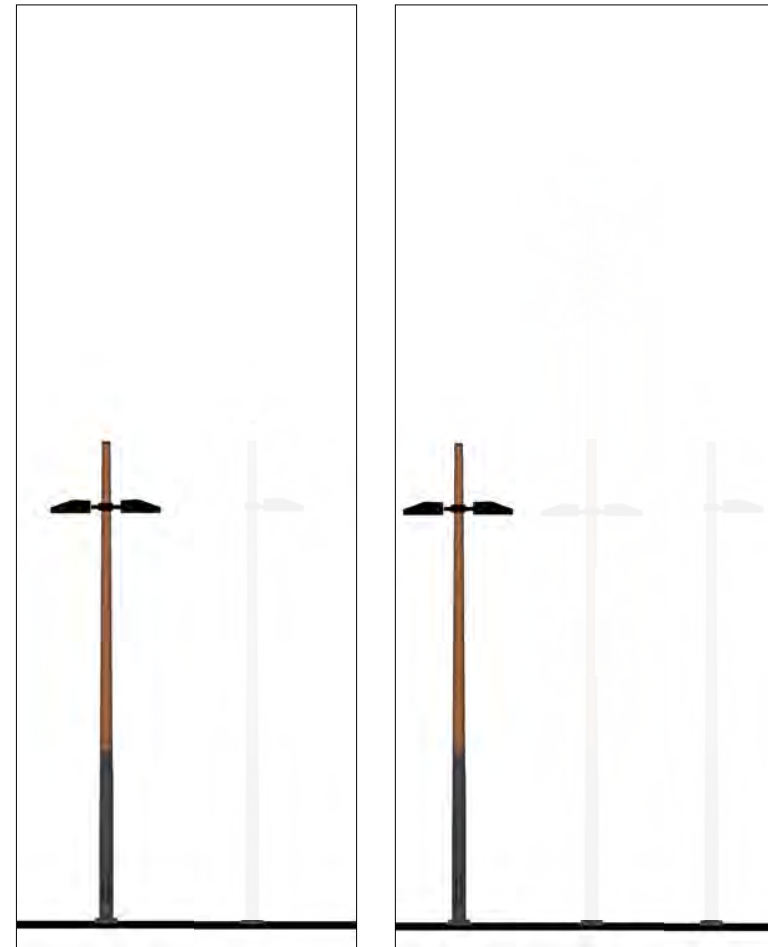
Vue aérienne de la conception

Stratégie d'éclairage

Mâts dont la taille est adaptée aux piétons

Éclairage fonctionnel peu éblouissant pour les trottoirs et les chaussées; poteaux en bois dans la zone commerciale.

Type D1



Option 1

Option 2

Stratégie de pavage

Chaque intersection sur la rue Dalhousie sera recouverte de pavés autobloquants. Cela permettra de souligner le caractère unique de cette rue. Aux intersections des rues George, York et Clarence, le motif de pavés qui recouvre ces rues traversera la rue Dalhousie de manière à créer des points d'entrée vers le cœur du marché. Les pavés autobloquants recouvriront les quatre coins de l'intersection à la hauteur des rues Murray et St-Patrick, ainsi que les passages pour piétons sur la rue Dalhousie. Le reste des trottoirs de la rue Dalhousie sera fait de béton coulé sur place.

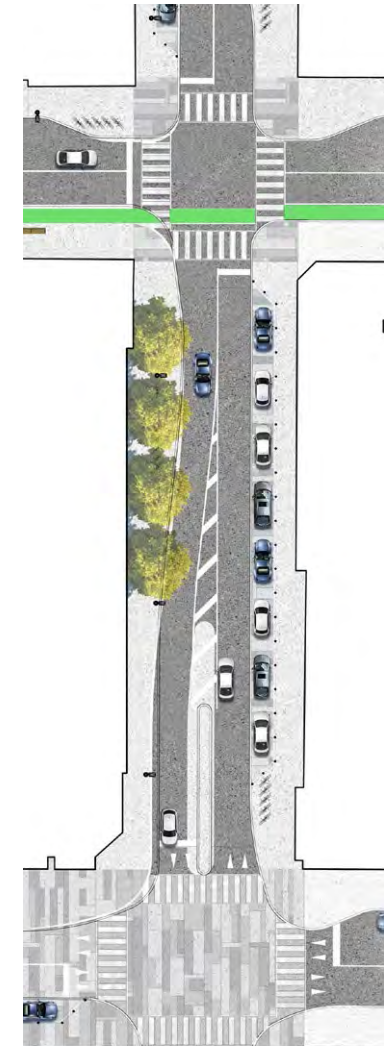
Les voies de stationnement en bordure de la rue Dalhousie seront partiellement surélevées par rapport à la rue au moyen d'une bordure franchissable et recouvertes de pavés autobloquants. L'été, les places de stationnement pourront être converties en zones de terrasses, en parcs temporaires ou en espaces conçus pour s'asseoir.

Les bordures seront en béton.

Stratégie de mobilier

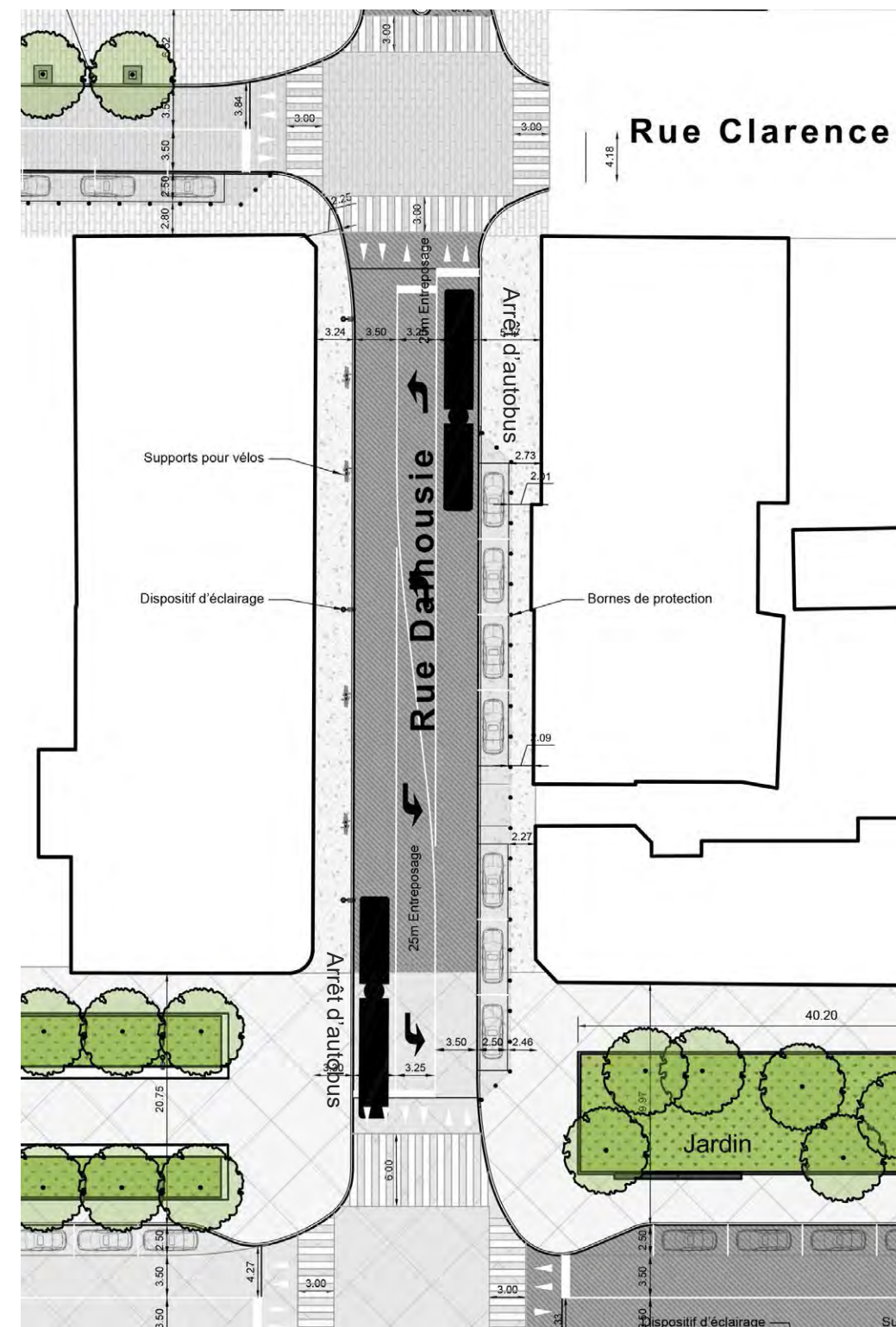
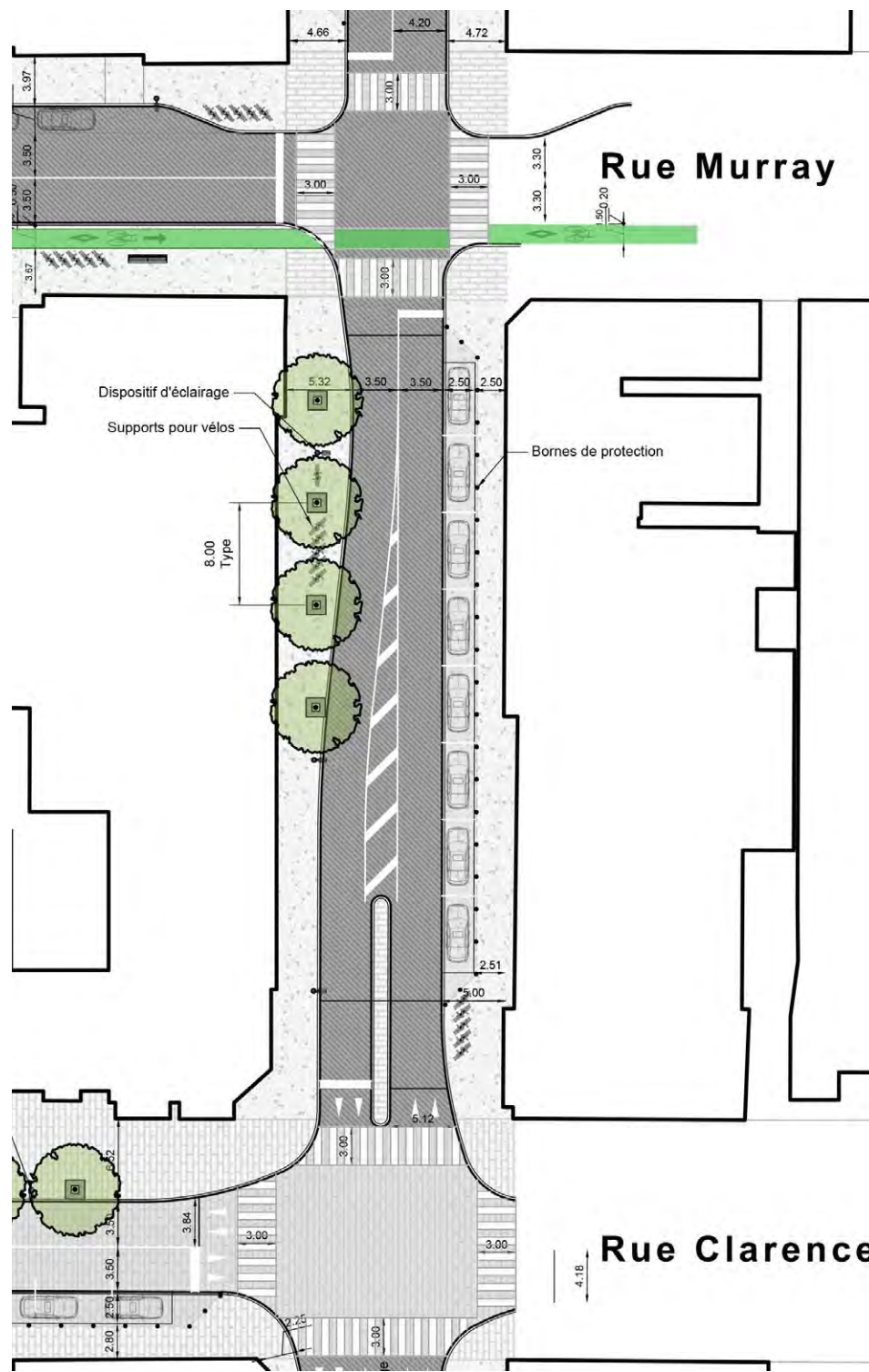
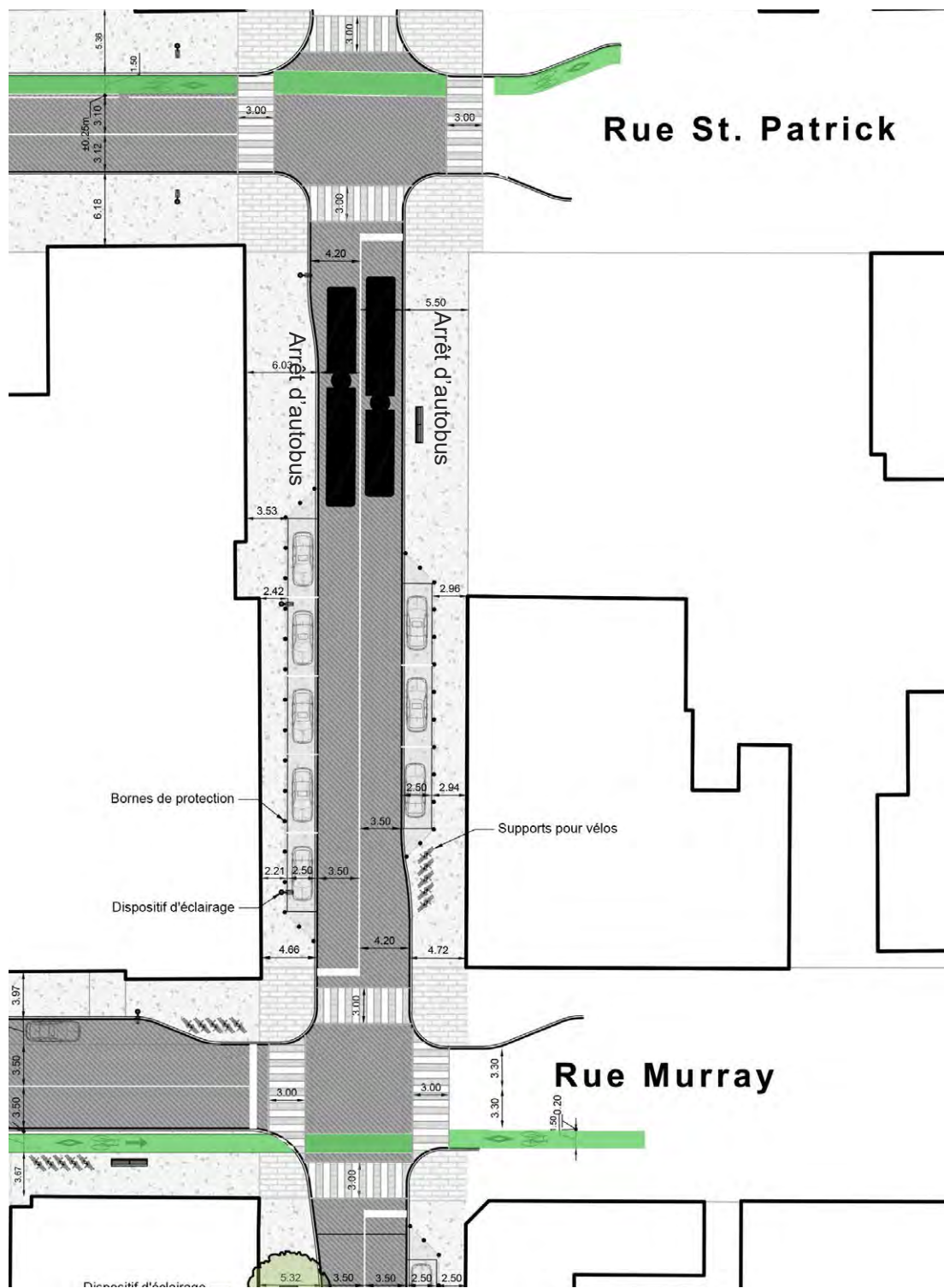
Espaces pour s'asseoir

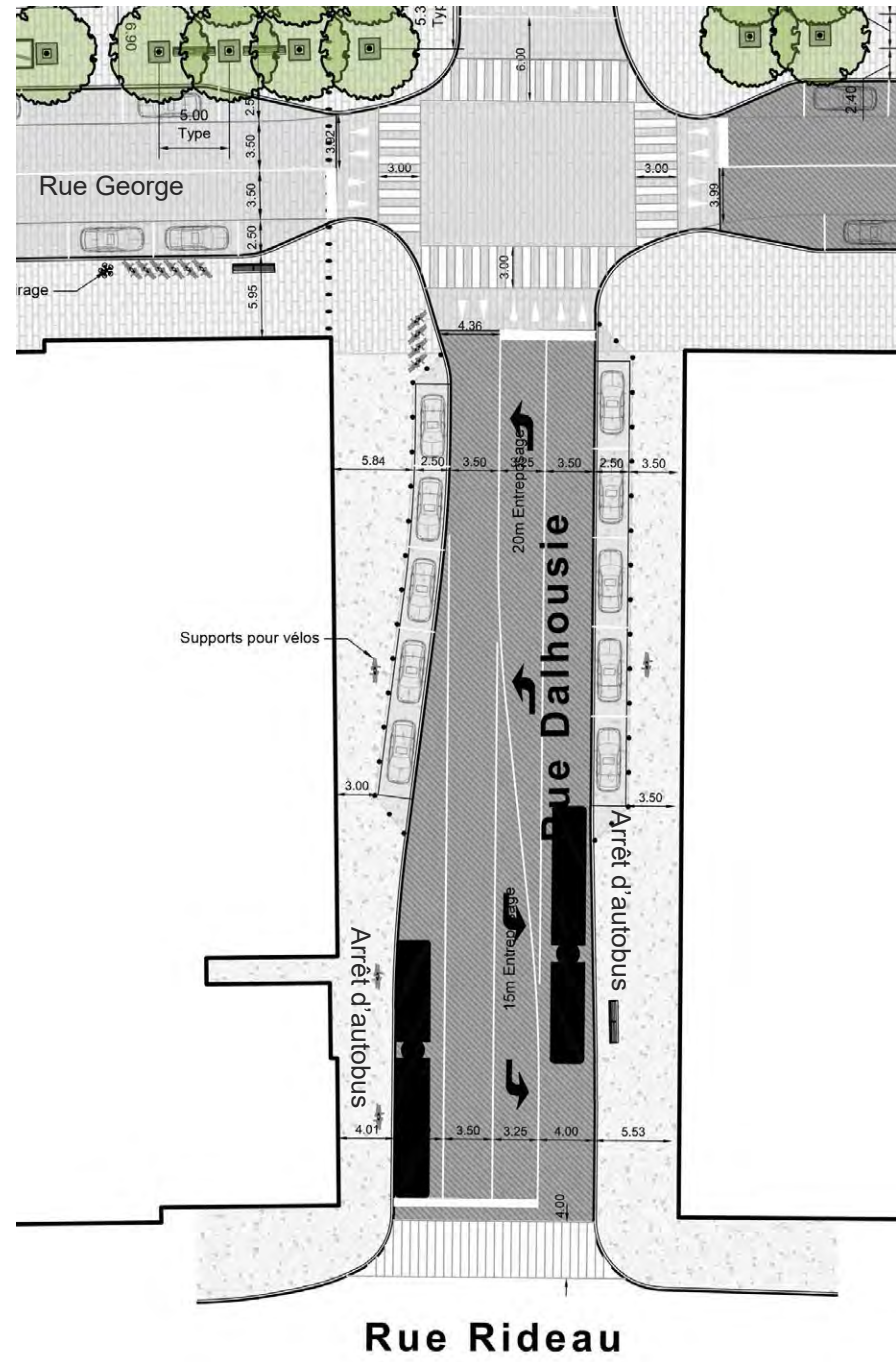
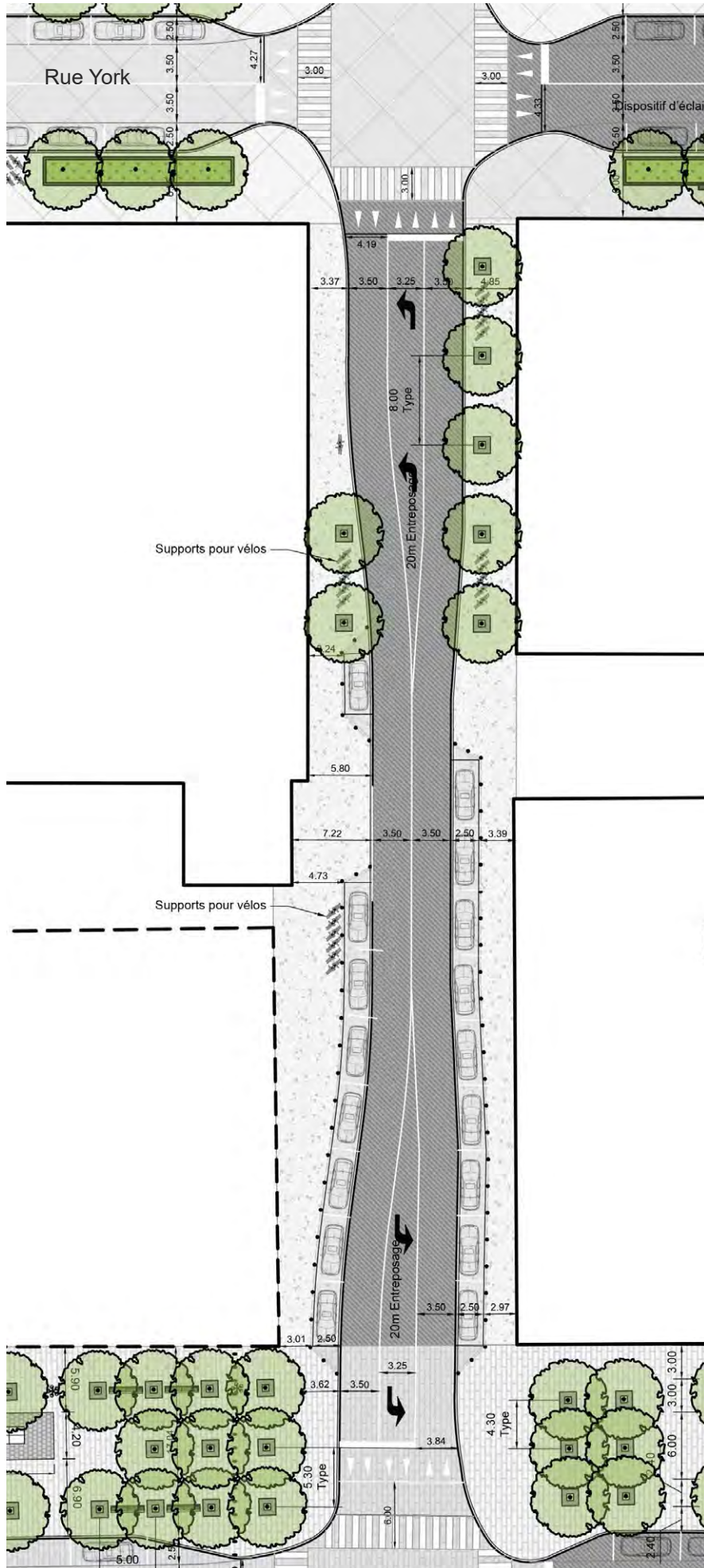
L'objectif est d'installer des bancs dans chaque îlot des deux côtés de la rue Dalhousie. Ils seront situés près de la bordure et orientés vers la voie piétonne ou en fonction des arrêts d'autobus. Comme l'espace sur les trottoirs est limité sur la rue Dalhousie, l'emplacement des bancs devra être évalué plus en profondeur à l'étape de conception détaillée.



Motif spécial de pavés aux intersections et sur la voie de stationnement en bordure de rue.

Plan fonctionnel





Conception

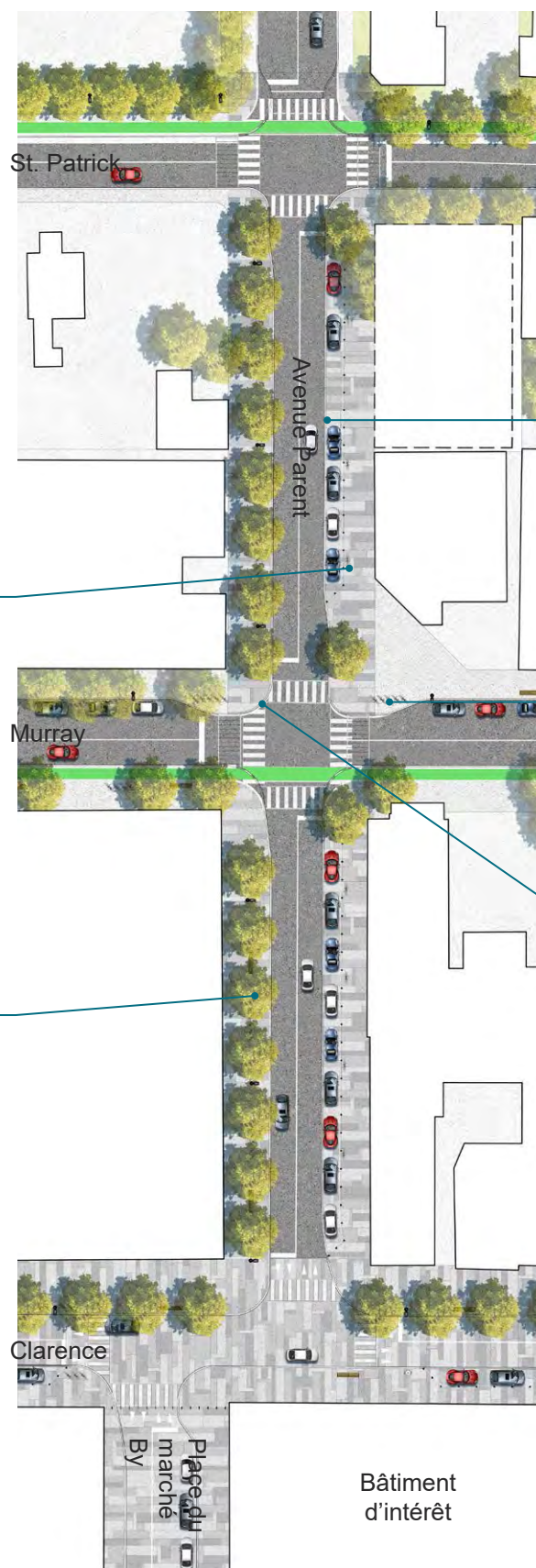
Servant de lien entre les quartiers, l'avenue Parent sera améliorée par l'ajout d'arbres, de bancs et de pavés autobloquants.

Pavage

Les trottoirs et les voies de stationnement sur rue sont recouverts de pavés autobloquants.

Arbres

L'objectif est de conserver les arbres existants du côté ouest, dans la mesure du possible.



Bordures

La voie de stationnement sur rue est dotée d'une bordure franchissable qui la sépare de la voie de circulation et l'élève au même niveau que le trottoir. Les places de stationnement peuvent servir à aménager des terrasses l'été. Des bornes de protection amovibles séparent les zones pour les véhicules et pour les piétons.

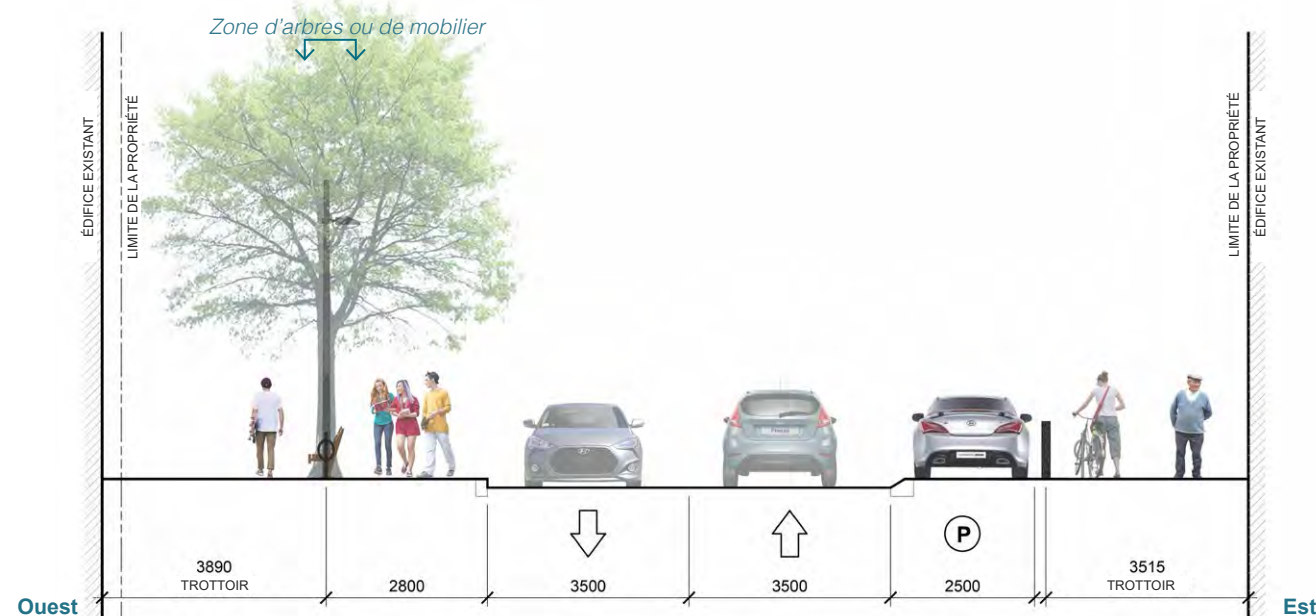
Avancées de trottoirs

L'intersection de la rue Murray est dotée d'avancées de trottoirs.

Pavage

Le trottoir est recouvert de pavés autobloquants aux coins des intersections des rues St-Patrick et Murray.

Coupe transversale type (en direction nord vers la rue St-Patrick)



Ce que nous avons entendu

- Améliorer le lien entre le marché et le quartier.

Enjeux actuels

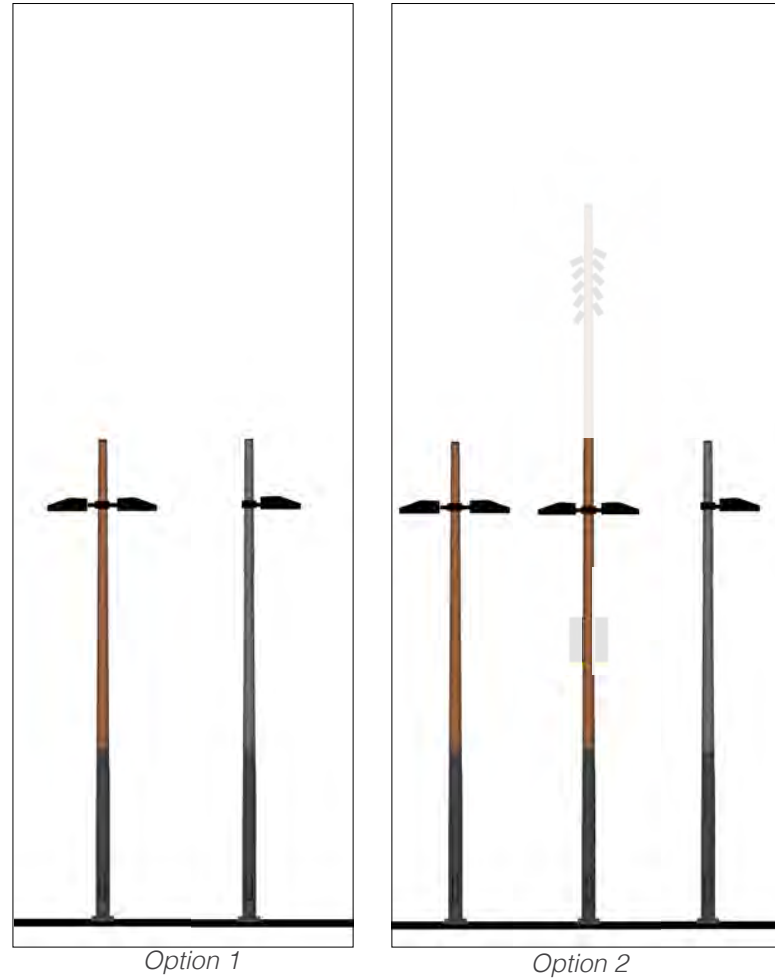
- La rue ne semble pas faire partie du marché, sauf près de la rue Clarence.

Stratégie d'éclairage

Mâts dont la taille est adaptée aux piétons

Éclairage fonctionnel peu éblouissant pour les trottoirs et les chaussées; poteaux en bois dans la zone commerciale et poteaux en métal dans les zones résidentielles.

Type D1 et D2



Stratégie de pavage

Les trottoirs de l'avenue Parent seront recouverts de pavés autobloquants pour souligner le caractère unique de l'endroit. Les voies de stationnement en bordure de l'avenue Parent seront surélevées par rapport à la rue au moyen d'une bordure franchissable et recouvertes de pavés autobloquants. L'été, les places de stationnement pourront être converties en zones de terrasses, en parcs temporaires ou en espaces conçus pour s'asseoir. Ensemble, les trottoirs et les voies en bordure de rue recouverts de pavés donneront à l'avenue un caractère manifestement piétonnier.

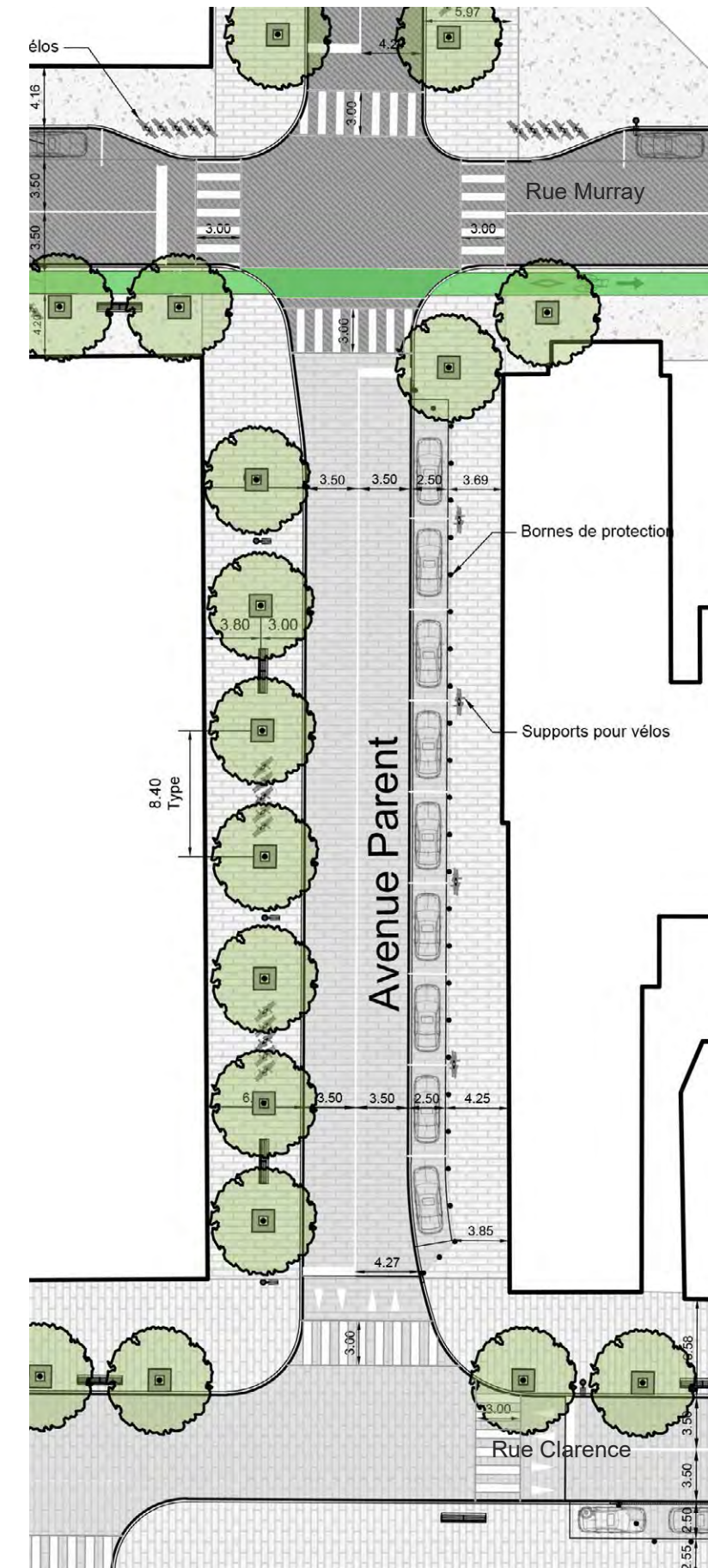
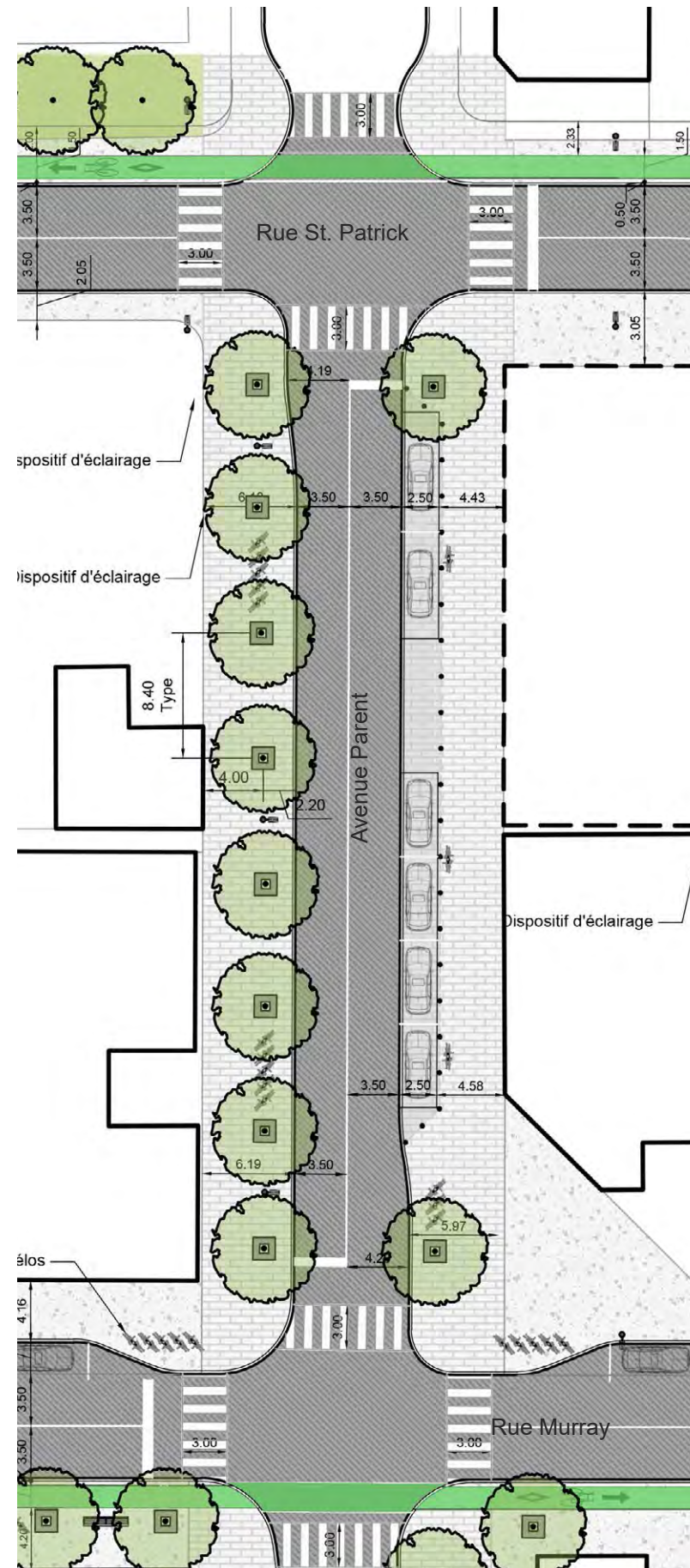
Les bordures seront en béton.

Stratégie de mobilier

Espaces pour s'asseoir

Des bancs seront installés dans chaque îlot, des deux côtés de l'avenue Parent. Ils seront situés près de la bordure et orientés vers la voie piétonne.

Plan fonctionnel



Conception

L'objectif est de créer un lien cyclable sur la rue Murray et d'améliorer le domaine public aux intersections. Il s'agit également de conserver le caractère commercial de l'endroit au moyen de trottoirs en béton qui s'étendent de la façade des bâtiments jusqu'en bordure de rue.

Stationnement

Côté nord: Les places de stationnement existantes sont conservées.

Pavage

Le trottoir est recouvert de pavés autobloquants aux coins des intersections.

Passages pour piétons

Zébrures peintes au sol.

Avancées de trottoirs

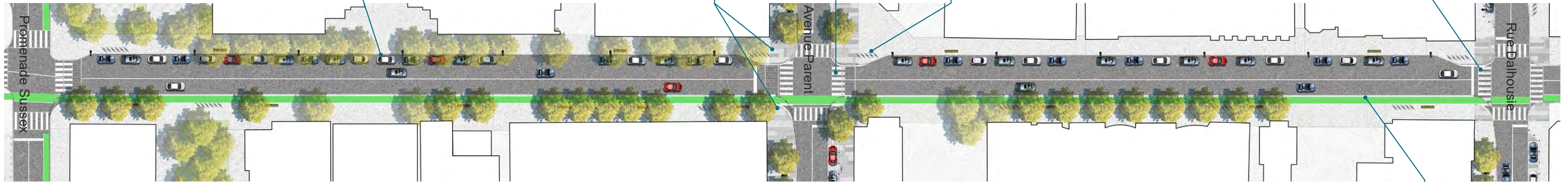
Les coins des intersections sont dotés d'avancées de trottoirs.

Arbres

La plupart des arbres illustrés sur la rue Murray existent déjà. Le risque de problèmes causés aux installations de services publics empêche l'ajout d'arbres, quoique d'autres solutions pourraient être étudiées.

Rue Dalhousie

Des pavés autobloquants agrémentent les trottoirs aux coins des intersections. Des zébrures sont peintes sur les passages pour piétons.



Bordures infranchissables

La rue Murray est dotée de bordures infranchissables standard le long de la chaussée.

Cours

Les piétons doivent traverser la rue Murray à l'intersection de la rue St. Patrick; il n'est pas possible d'aménager un passage pour piétons sur l'artère.

Stratégie d'éclairage

Mâts dont la taille est adaptée aux piétons
Éclairage fonctionnel peu éblouissant pour les trottoirs et les chaussées; poteaux en bois dans la zone commerciale.

Stratégie de pavage

Les trottoirs qui longent la rue Dalhousie seront faits de béton coulé sur place. Les coins des intersections seront recouverts de pavés autobloquants pour indiquer que la rue Murray fait partie du secteur du marché.

Les bordures seront en béton.

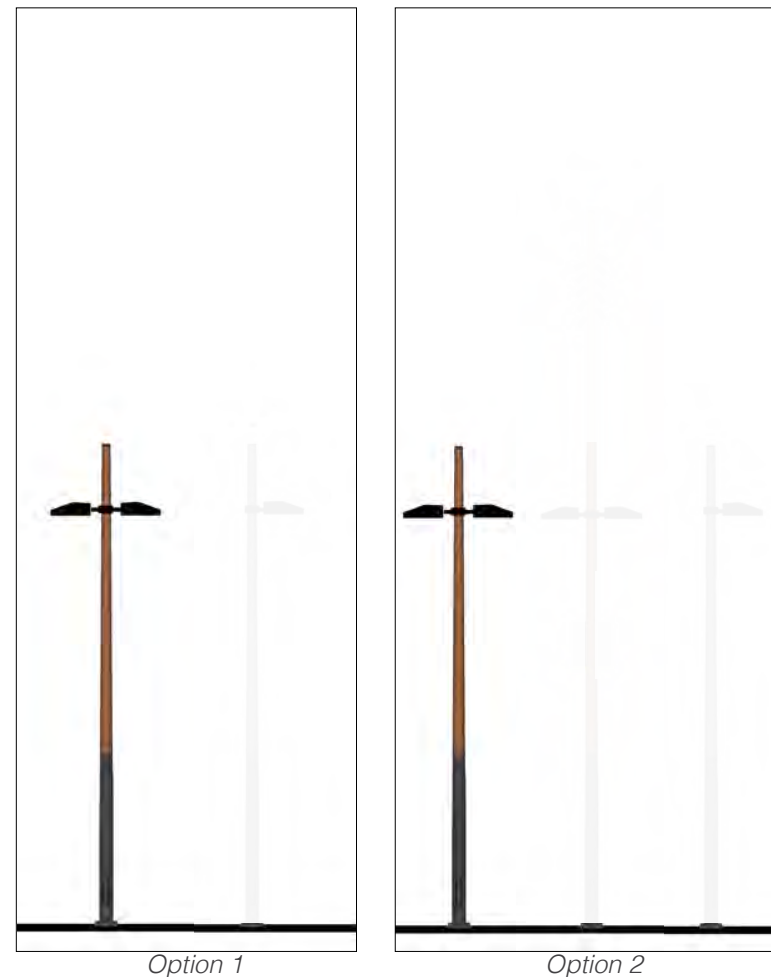
Stratégie de mobilier

Espaces pour s'asseoir
L'objectif est d'installer des bancs dans chaque îlot des deux côtés de la rue Murray. Ils seront situés près de la bordure et orientés vers la voie piétonne. Comme l'espace sur les trottoirs est limité à certains endroits de la rue Murray, l'emplacement des bancs devra être évalué plus en profondeur à l'étape de conception détaillée.

Enjeux actuels

- La rue Murray est désignée comme une artère et une voie cyclable.
- Les trottoirs actuels servent bien les besoins commerciaux, malgré le fort achalandage automobile.
- L'emprise étroite complique l'ajout d'arbres de rue et d'une piste cyclable.
- Certains commerçants voudraient pouvoir aménager des tables sur les trottoirs du côté nord de la rue.

Type D1



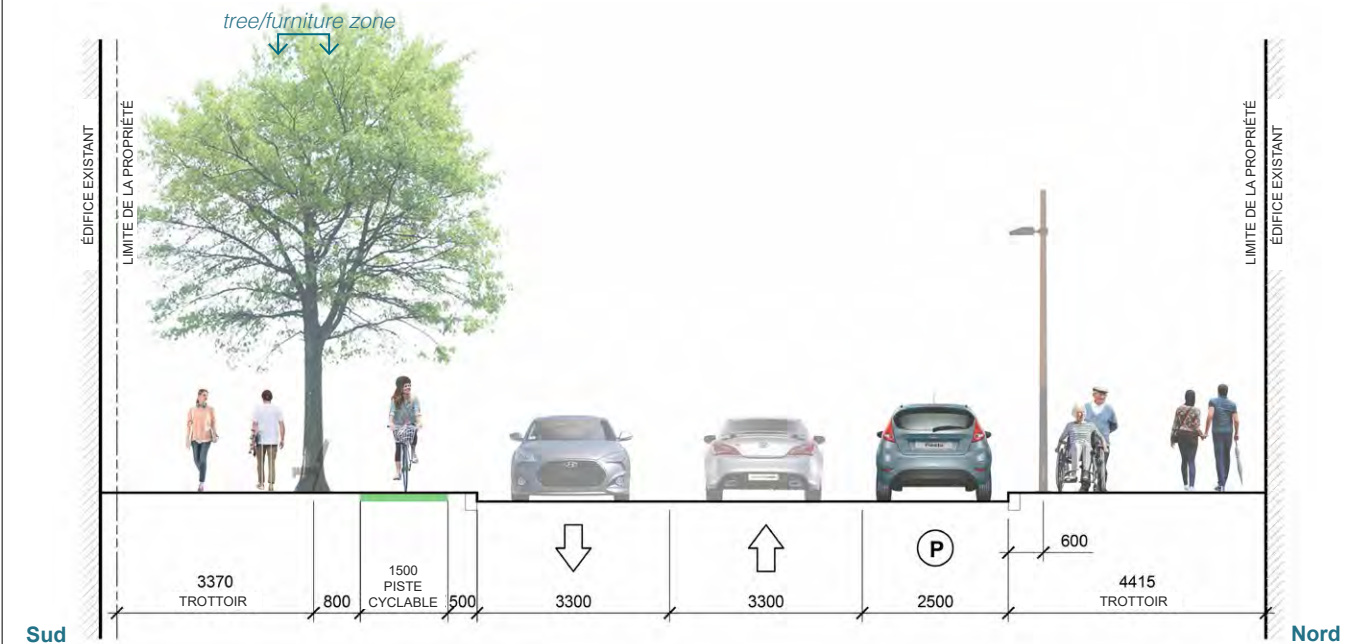
Zone destinée aux commerces et aux terrasses

Une zone destinée aux commerces et aux terrasses devrait être aménagée là où la largeur du trottoir le permet, en veillant à conserver une voie piétonne d'une largeur d'au moins 2 m.

Piste cyclable

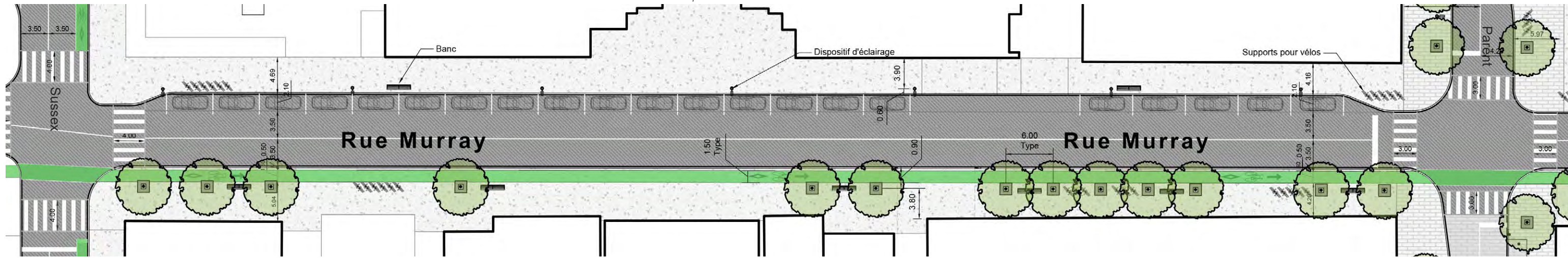
Les places de stationnement sur rue du côté sud sont remplacées par une piste cyclable d'une voie à sens unique.

Coupe transversale type (en direction ouest vers la promenade Sussex)

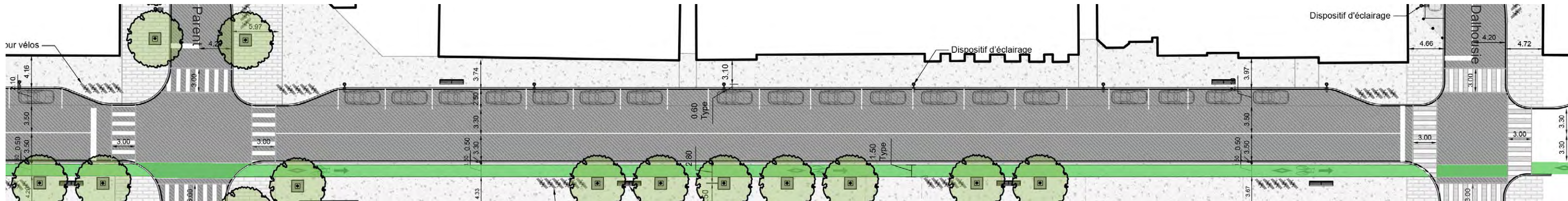


Plan fonctionnel

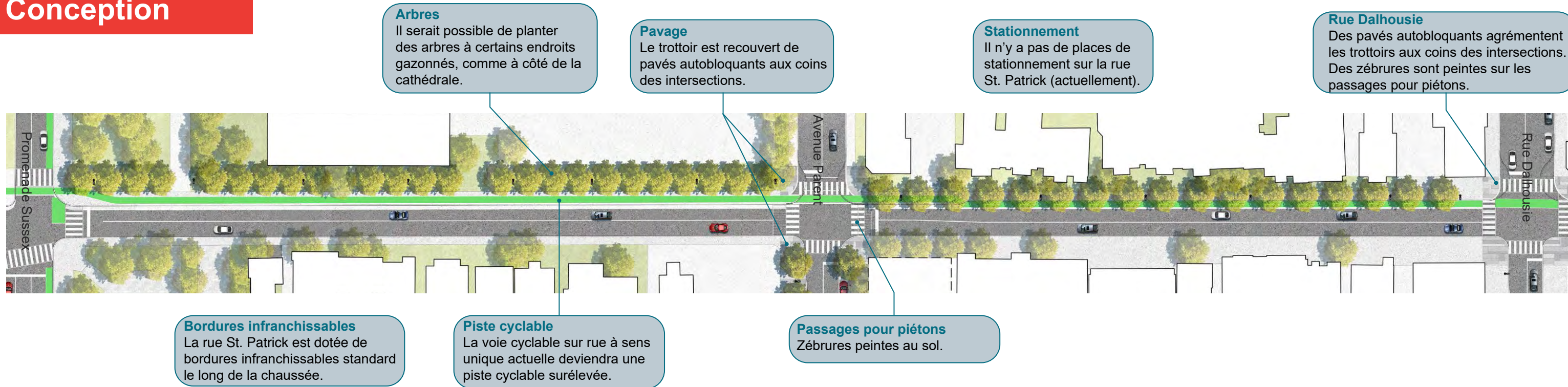
De la promenade Sussex à l'avenue Parent



De l'avenue Parent à la rue Dalhousie



Conception



Bordures infranchissables
La rue St. Patrick est dotée de bordures infranchissables standard le long de la chaussée.

Piste cyclable
La voie cyclable sur rue à sens unique actuelle deviendra une piste cyclable surélevée.

Passages pour piétons
Zébrures peintes au sol.

Arbres
Il serait possible de planter des arbres à certains endroits gazonnés, comme à côté de la cathédrale.

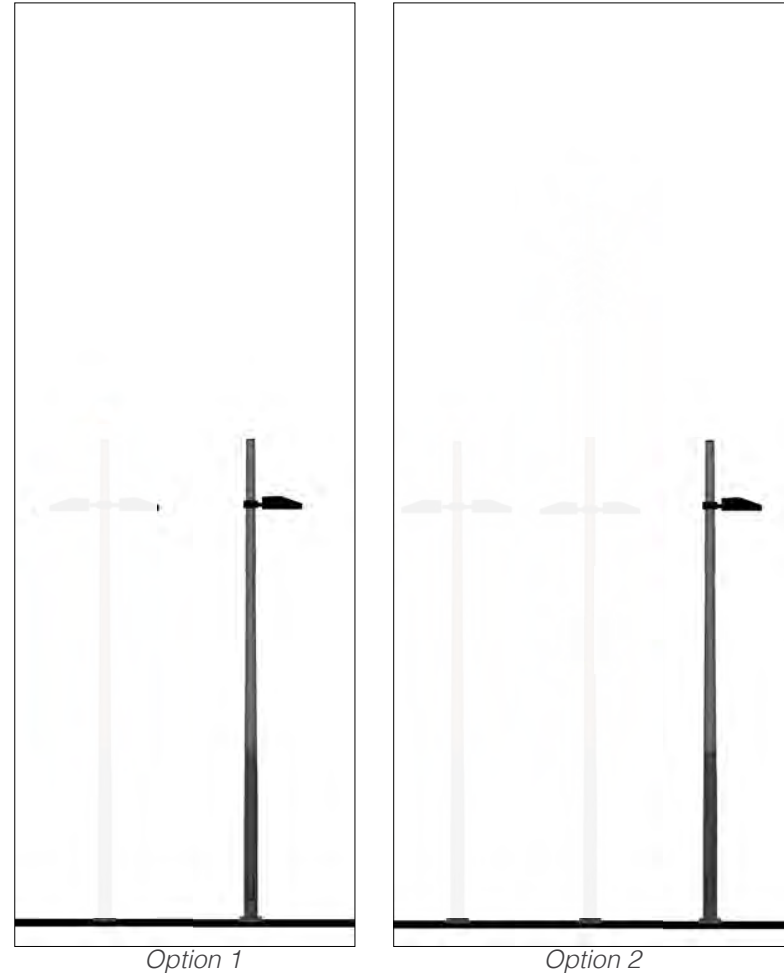
Pavage
Le trottoir est recouvert de pavés autobloquants aux coins des intersections.

Stationnement
Il n'y a pas de places de stationnement sur la rue St. Patrick (actuellement).

Rue Dalhousie
Des pavés autobloquants agrémentent les trottoirs aux coins des intersections. Des zébrures sont peintes sur les passages pour piétons.

Type D2

Stratégie d'éclairage
Mâts dont la taille est adaptée aux piétons
Éclairage fonctionnel peu éblouissant pour les trottoirs et les chaussées; poteaux en métal dans la zone résidentielle.



Stratégie de pavage
Les trottoirs qui longent l'avenue Parent seront faits de béton coulé sur place. Les coins des intersections seront recouverts de pavés autobloquants pour indiquer que la rue St. Patrick fait partie du secteur du marché.

Les bordures seront en béton.

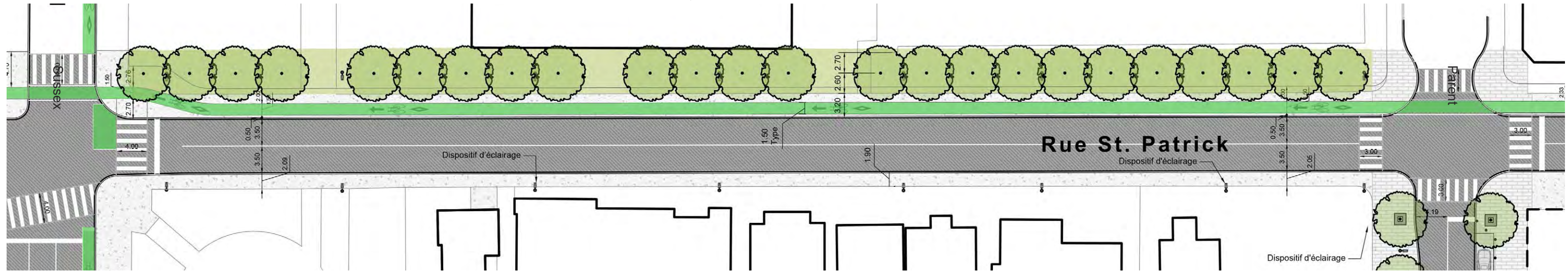
Stratégie de mobilier
Espaces pour s'asseoir
Comme la rue est principalement résidentielle, aucun banc n'y sera installé.

! Enjeux actuels

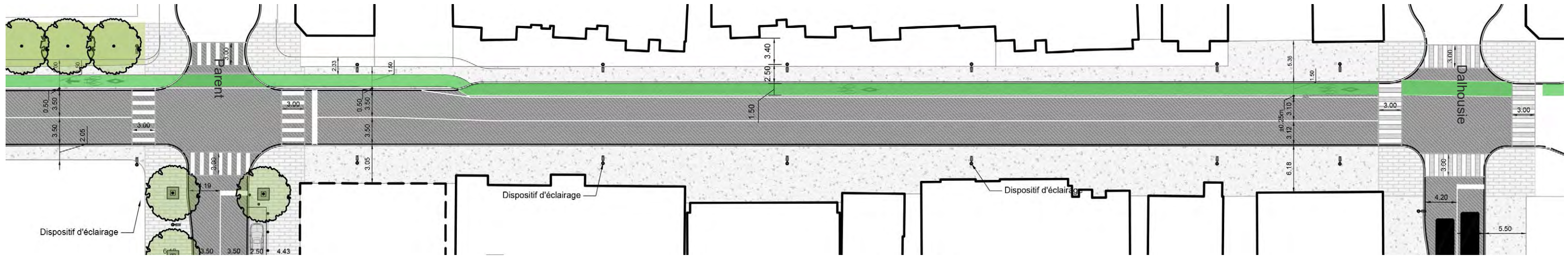
- La rue St. Patrick est désignée comme une artère et une voie cyclable.
- Voie cyclable existante.
- L'emprise étroite complique l'ajout d'arbres de rue.
- Secteur principalement résidentiel.

Plan fonctionnel

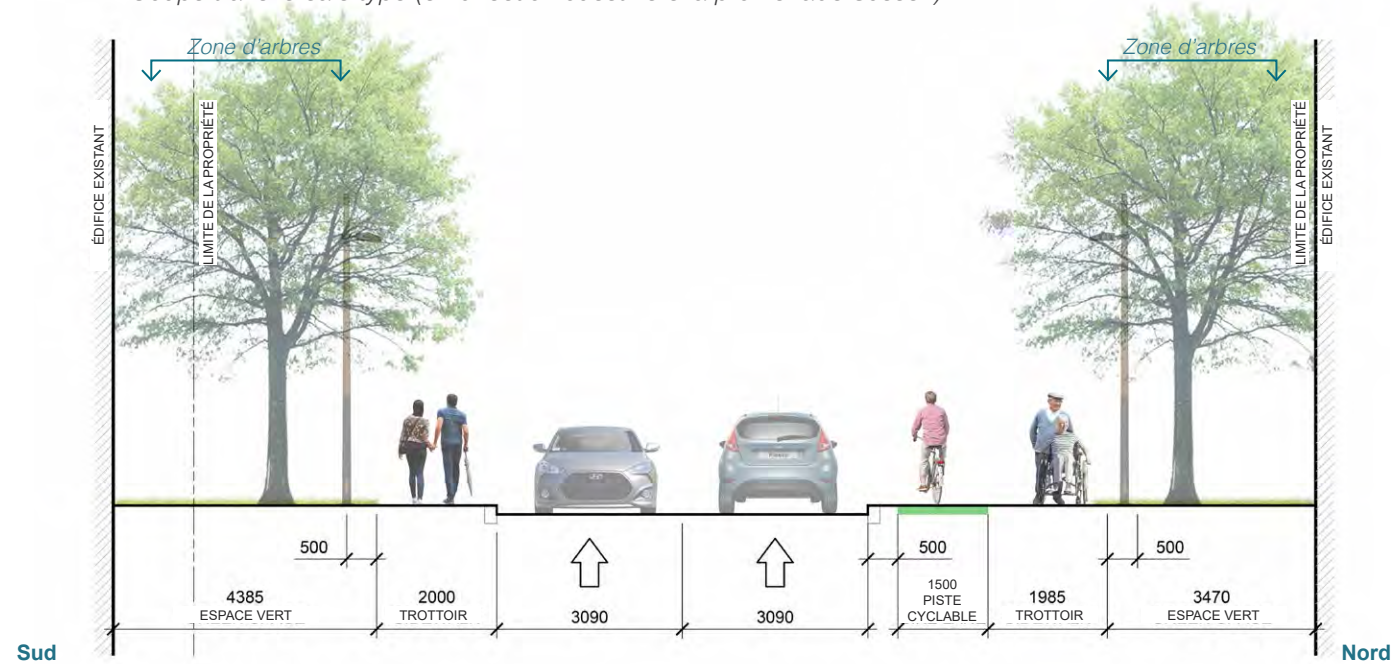
De la promenade Sussex à l'avenue Parent



De l'avenue Parent à la rue Dalhousie



Coupe transversale type (en direction ouest vers la promenade Sussex)



Conception

La conception du paysage urbain vise la simplicité pour maintenir une bonne visibilité et une utilisation polyvalente dans une rue qui sera dotée de pavés autobloquants, d'une rangée d'arbres et de dispositifs d'éclairage. Ces éléments, conjugués au retrait des obstacles visuels actuels, permettront de faciliter la surveillance.

Au final, la prospérité du mail de la rue Waller pourrait dépendre du réaménagement des bâtiments et espaces adjacents visant à les rendre plus dynamiques et à les munir de fenêtres et d'entrées qui donnent directement sur le mail, comme c'est le cas à l'espace piétonnier de la rue William.

Pavage

Un audacieux motif de pavés autobloquants recouvre le mail et s'inscrit dans celui utilisé autour du marché et sur la rue York pour marquer le cœur du marché.

Zone destinée aux commerces et aux terrasses

Des deux côtés de la voie adjacente aux bâtiments, une zone de 4 m peut accueillir des terrasses et des commerces de détail extérieurs.

Arbres

Une rangée d'arbres à cime élevée intégrée aux pavés permet de maintenir la visibilité et l'accessibilité des lieux.

Œuvre d'art existante

Réintégrer l'œuvre d'art existante en forme de médaillon dans les pavés.

Agrandissement du mail de la rue Waller

Envisager la possibilité d'intégrer des terrains municipaux au mail de la rue Waller.



⚠ Enjeux actuels

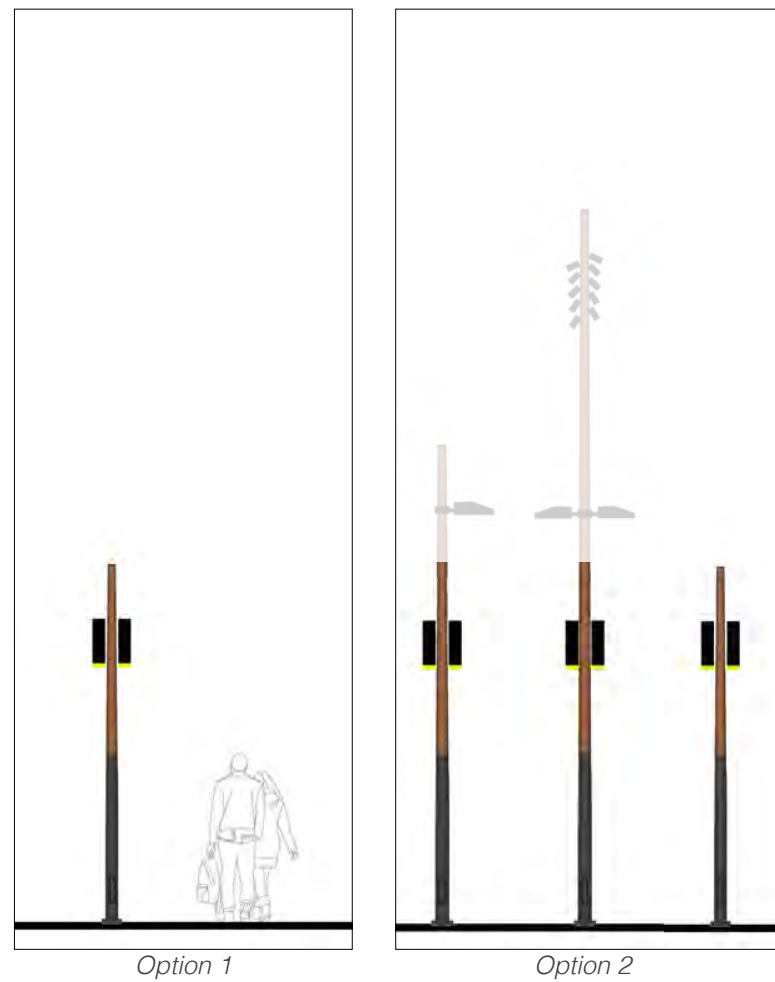
- Lieu fermé pour des questions de sécurité.
- Faible visibilité en raison de la végétation et des portails actuels.
- Bâtiments et espaces adjacents inutilisés ou vides.

Stratégie d'éclairage

Mâts dont la taille est adaptée aux piétons

Des mâts d'éclairage plus petits dont la partie inférieure produit une faible lueur permettent de créer un effet chaleureux dans les espaces adaptés aux piétons. Ils invitent les piétons à ralentir et à prendre le temps de profiter des lieux.

Type C



Stratégie de pavage

Le mail de la rue Waller aura un motif de pavage distinct, qui est celui utilisé dans le marché ailleurs que sur la rue York et au cœur du marché. Il s'étendra d'un bâtiment à l'autre de manière continue partout dans le mail. Le matériau privilégié est le béton.

Stratégie de mobilier

Espaces pour s'asseoir

Des bancs devraient être installés aux endroits où il est possible de le faire de manière sécuritaire.

Conception

Ce concept de design est un exemple du potentiel de l'espace basé sur le cadre conceptuel établi par le CCN. Ce concept démontre comment les principes de design clés, indiqués sur les pages suivantes, pourraient être utilisés pour le réaménagement de l'espace public. Les objectifs principaux incluent :

- Mettre en œuvre le paysage de rue du boulevard de la Confédération le long de la rue Wellington et de la promenade Colonel By.
- Mieux intégrer l'ancienne gare ferroviaire grâce à des utilisations actives.
- Tirer parti de la dénivellation pour créer un aménagement urbain mémorable.
- Aménager des voies accessibles.

Ce que nous avons entendu

- La voie d'accès automobile en direction sud vers la promenade Colonel By divise l'espace.
- Il n'y a pas de trottoirs sur la rue Wellington.
- Le lien cyclable est inadéquat entre la rue Elgin et le marché By.
- Le passage inférieur peut sembler non sécuritaire en raison de comportements antisociaux.

Résumé de l'étude sur la vie publique

- Niveau de circulation piétonnière le plus constant en toutes saisons.
- De loin l'endroit où les gens s'attardent le moins.

Enjeux actuels

- Il s'agit d'un important lieu de transition entre la Haute-Ville et la Basse-Ville : intersection achalandée utilisée par les véhicules, les cyclistes et les piétons.
- Les espaces piétonniers sont inférieurs au niveau du sol.
- Les modifications adaptées aux piétons et aux cyclistes ont une incidence sur la circulation.
- Une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée sur la rue Rideau.
- Une étude plus approfondie de cette intersection est nécessaire pour comprendre les répercussions.
- Les artères environnantes et les façades aveugles compliquent la création d'espaces publics actifs.
- Il y a un dénivelé de 4 m sur les lieux.

Vision de la CCN

- Espace urbain dynamique s'intégrant à la stratégie commémorative.
- Intégration des sphères fédérale et municipale.
- Amélioration de la circulation piétonnière dans l'espace.
- Caractère emblématique, symbolique, grandiose et commémoratif.
- Activité humaine et interaction.
- Sentiment d'appartenance, identité et caractère uniques.
- Liens vers d'autres lieux.
- Évocation des qualités sociales, historiques et culturelles de la communauté.



Passage pour piétons

Un nouveau passage pour piétons sera aménagé sur la rue Wellington pour accéder à l'avenue Mackenzie.

Cyclisme

Les pistes cyclables sont en bordure des voies de circulation automobile et parallèles à celles-ci.

Pavage

Le motif de pavage le long du boulevard de la Confédération (rue Wellington et promenade Colonel By) est différent de celui utilisé à l'intérieur.

Espaces pour s'asseoir

De longs bancs suivent les courbes des murs et des zones de végétation.

Utilisations actives

Nouvelle façade de bâtiment le long de l'ancienne gare ferroviaire. Les utilisations devraient permettre d'animer l'espace public (restaurant, café, utilisation institutionnelle, etc.).

Lieu de rassemblement public

Une zone à niveau est créée par une structure de soutènement, qui pourrait être un élément distinctif de la conception en soi et inclure une fontaine.

Éclairage

L'éclairage devrait concorder avec celui du boulevard de la Confédération. L'emplacement privilégié est situé entre la piste cyclable et la voie piétonne.

Concours de design

Il est recommandé de tenir un concours de design national afin de déterminer le concept du domaine public pour le Rideau-Sussex Gateway. L'exemple de design montré ici vise à aider la Ville et la CCN dans la définition des objectifs lors de la préparation des termes de référence du concours.

Plan fonctionnel



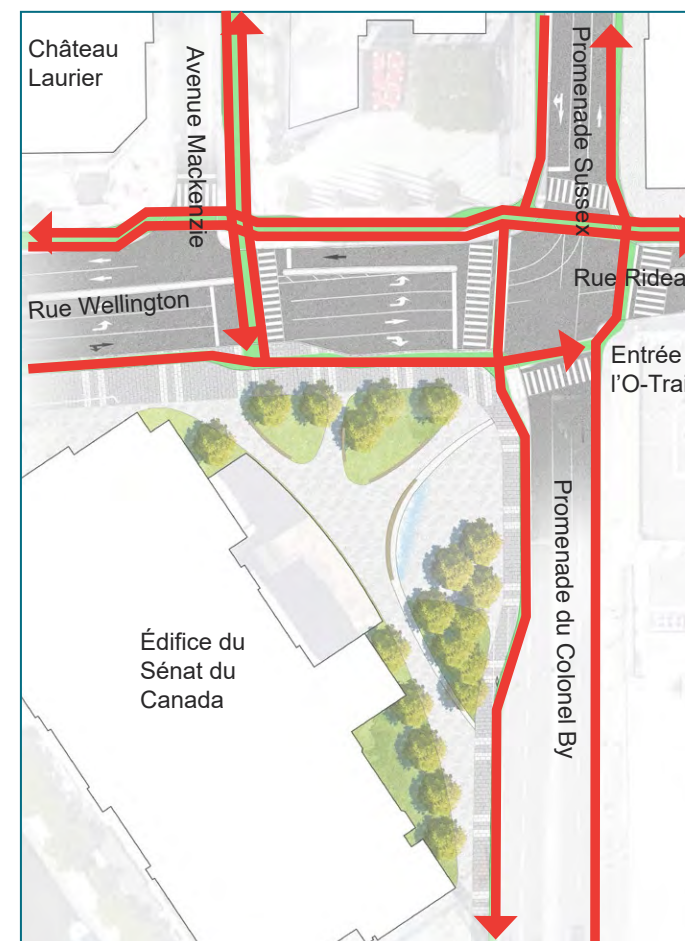
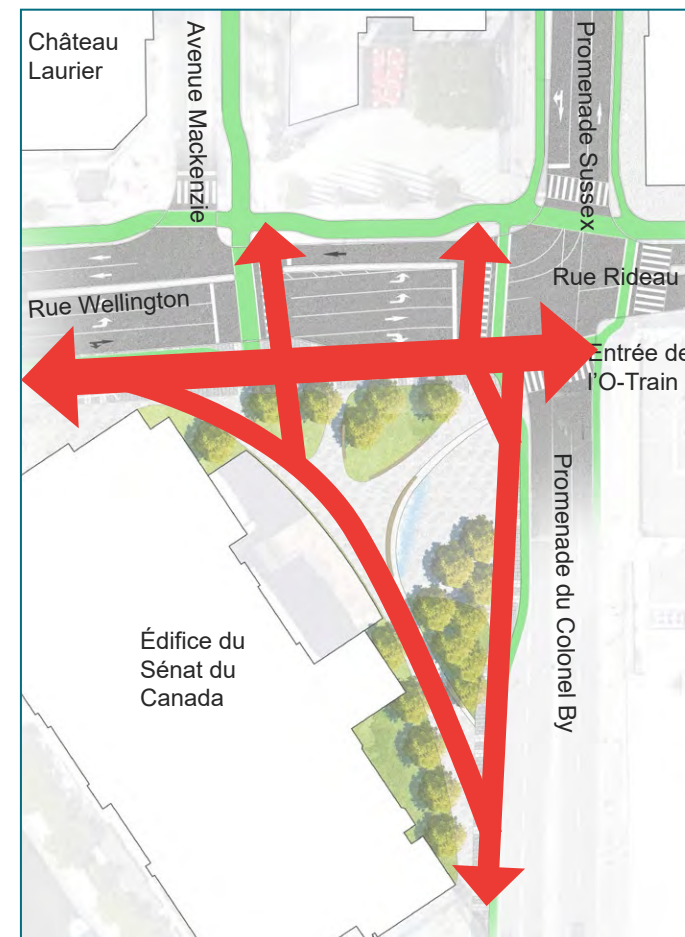
Principes de conception

Circulation piétonnière

Beaucoup de piétons circulent dans cet espace chaque jour. De larges voies piétonnières devraient être aménagées dans toutes les directions nécessaires.

Circulation cycliste

Ce secteur comporte de nombreuses pistes cyclables. Elles sont situées en bordure des trottoirs et de l'esplanade du point d'entrée, dans des zones clairement définies



Circulation automobile

Le retrait de l'actuelle bretelle d'accès de l'avenue Mackenzie en direction sud vers la promenade Colonel By en direction sud facilite le regroupement des espaces piétonniers adjacents à l'ancienne gare ferroviaire et permet de ramener les piétons au niveau du sol, sans qu'ils aient à emprunter le passage inférieur. Des modifications doivent être apportées aux voies de circulation automobile.



Voies accessibles

Étant donné la dénivellation de 4 m entre l'ancienne gare ferroviaire et l'intersection de la rue Rideau et de la promenade Colonel By, un dénivelé de 5 % en bordure de rue pourrait se révéler impossible. Toutefois, il est possible d'aménager une voie accessible de manière indirecte sur l'esplanade afin de relier l'intersection de la rue Rideau et de la promenade Sussex à la zone surélevée devant l'ancienne gare ferroviaire.



Espace de rassemblement surélevé

Un espace de rassemblement public relativement surélevé devra être aménagé au moyen de murs de soutènement.

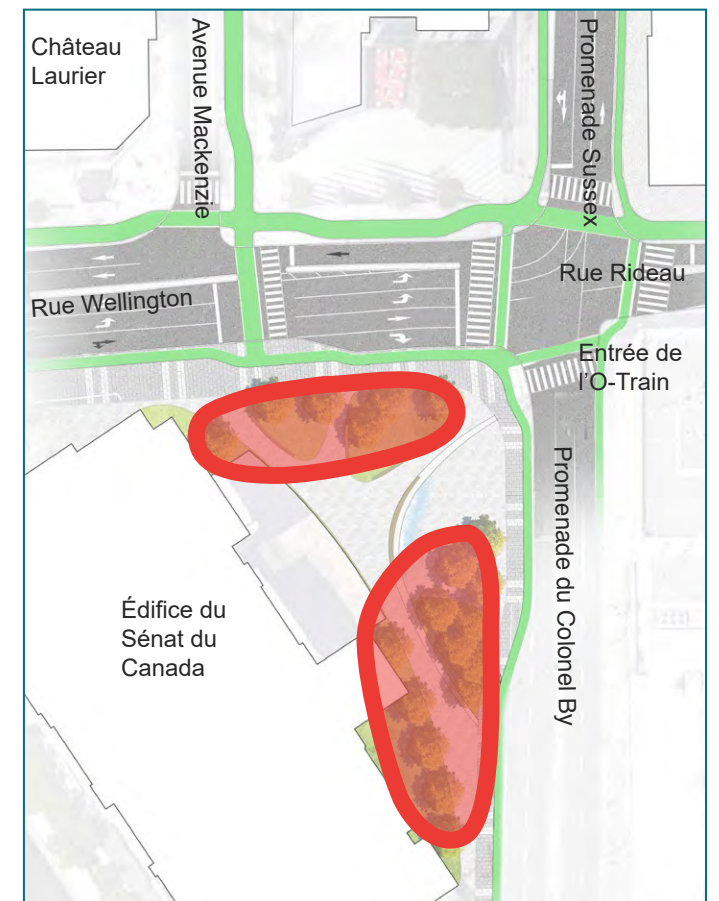
Mur à caractère distinctif

Le mur de soutènement qui borde l'espace de rassemblement a le potentiel de devenir un élément important de la conception. Il pourrait, par exemple, intégrer des éléments liés aux caractéristiques géologiques d'Ottawa, des sièges ou un plan d'eau. Il serait également pertinent de l'intégrer à la stratégie commémorative.



Bouquets d'arbres

Regrouper les arbres de manière à délimiter les espaces, là où les volumes de terre sont suffisants



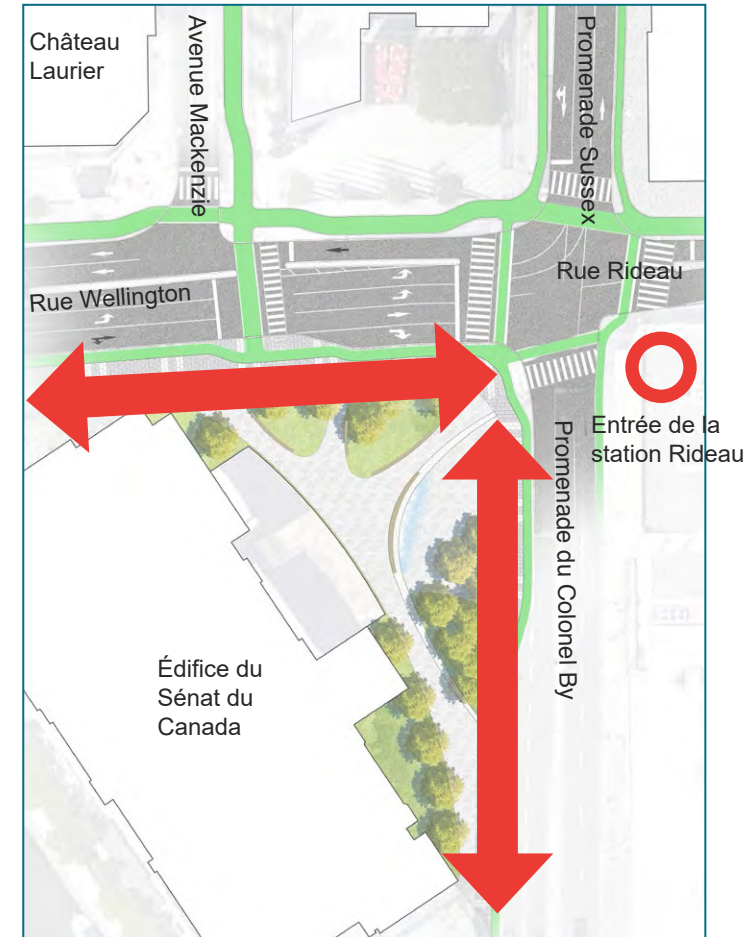
Façade dynamique

Pour que le point d'entrée soit plus qu'une zone de circulation, il est important de créer une zone dynamique en bordure des immeubles qui anime l'espace public et fournit de l'activité toute l'année. Par façade d'immeuble dynamique, nous entendons les rez-de-chaussée dont la vocation génère de l'activité piétonnière (par exemple, un café ou des utilisations institutionnelles), qui sont transparents de façon à ce que l'activité intérieure s'intègre à l'espace et qui comptent au moins une entrée principale.



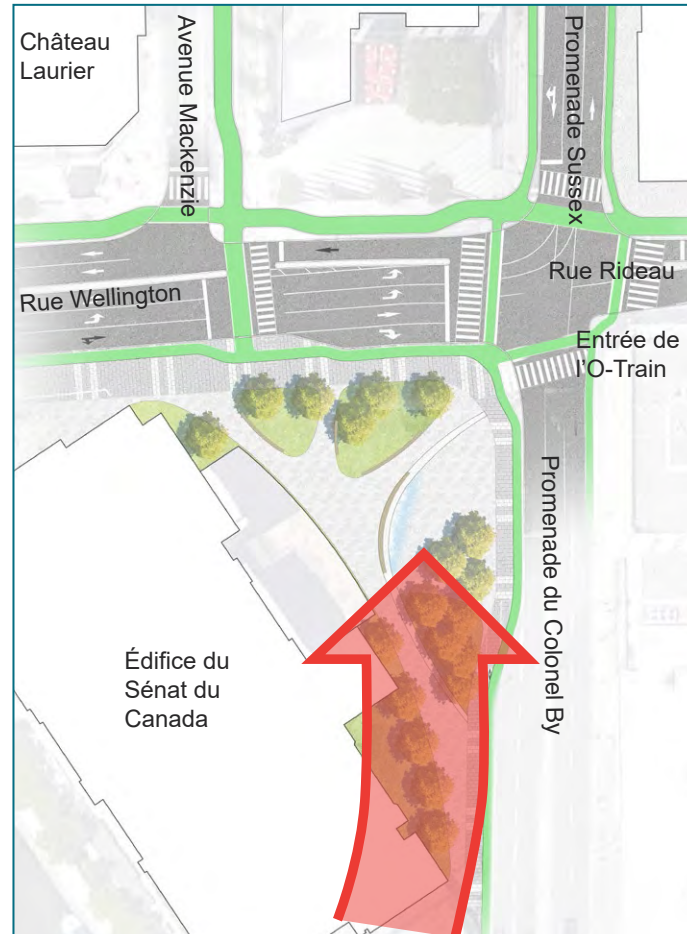
Boulevard de la Confédération

Le pavage, le mobilier et l'éclairage le long de la rue Wellington et de la promenade Colonel By devraient concorder avec l'aménagement du boulevard de la Confédération traversant la capitale.



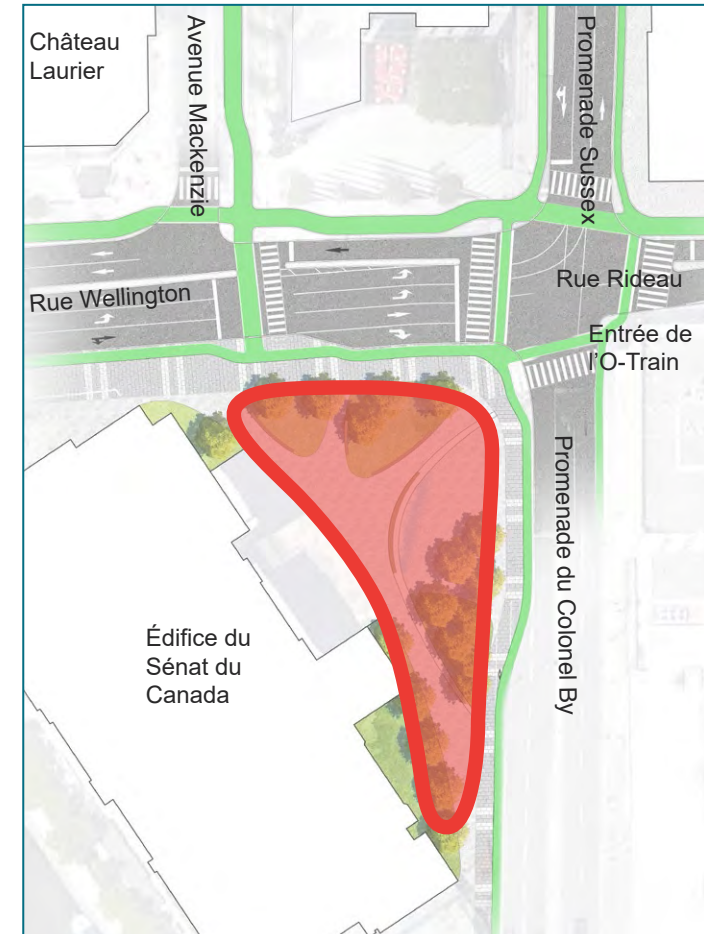
Aménagement paysager des promenades

Le paysage vert et arboré le long de la promenade Colonel By et du canal Rideau devrait s'exprimer dans l'espace. Cela comprend l'installation de mobilier robuste et la plantation d'arbres le long du sentier du canal Rideau, du côté opposé du Centre Shaw.



Zone d'accès

L'espace intérieur devrait présenter une palette unique de pavés, de mobilier et d'éclairage, distincte de celle aux abords du boulevard de la Confédération, mais tout de même compatible.



Conception

- S'assurer que les changements apportés par la CCN maintiennent un accès facile au marché pour les piétons et les cyclistes.



! Enjeux actuels

- Une intersection complexe d'artères, y compris le pont Alexandra
- Des améliorations apportées récemment aux installations cyclables et piétonnières pour qu'il soit plus facile de circuler dans cette intersection
- Aménagement d'un paysage institutionnel, y compris le Musée des beaux-arts, la basilique-cathédrale Notre-Dame, le Monument dédié au maintien de la paix et le parc Major's Hill

🌀 Vision de la CCN

- Retirer la voie d'accès au pont Alexandra sur la rue St. Patrick.
- Élargir le point d'entrée du jardin Taïga.
- S'intégrer dans un plan complet visant à revitaliser la pointe Nepean et à créer un lien vers le parc Major's Hill.

Proposition gagnante de la CCN pour la pointe Nepean, montrant le retrait de la voie de virage vers le pont Alexandra à partir de la rue St. Patrick et le jardin Taïga agrandi.

Plan fonctionnel

Voies de circulation automobile

Les voies en direction sud entre la promenade Sussex et l'avenue Mackenzie sont réaménagées de façon à permettre aux automobiles circulant sur la rue St. Patrick d'accéder au pont Alexandra.

Passages pour piétons

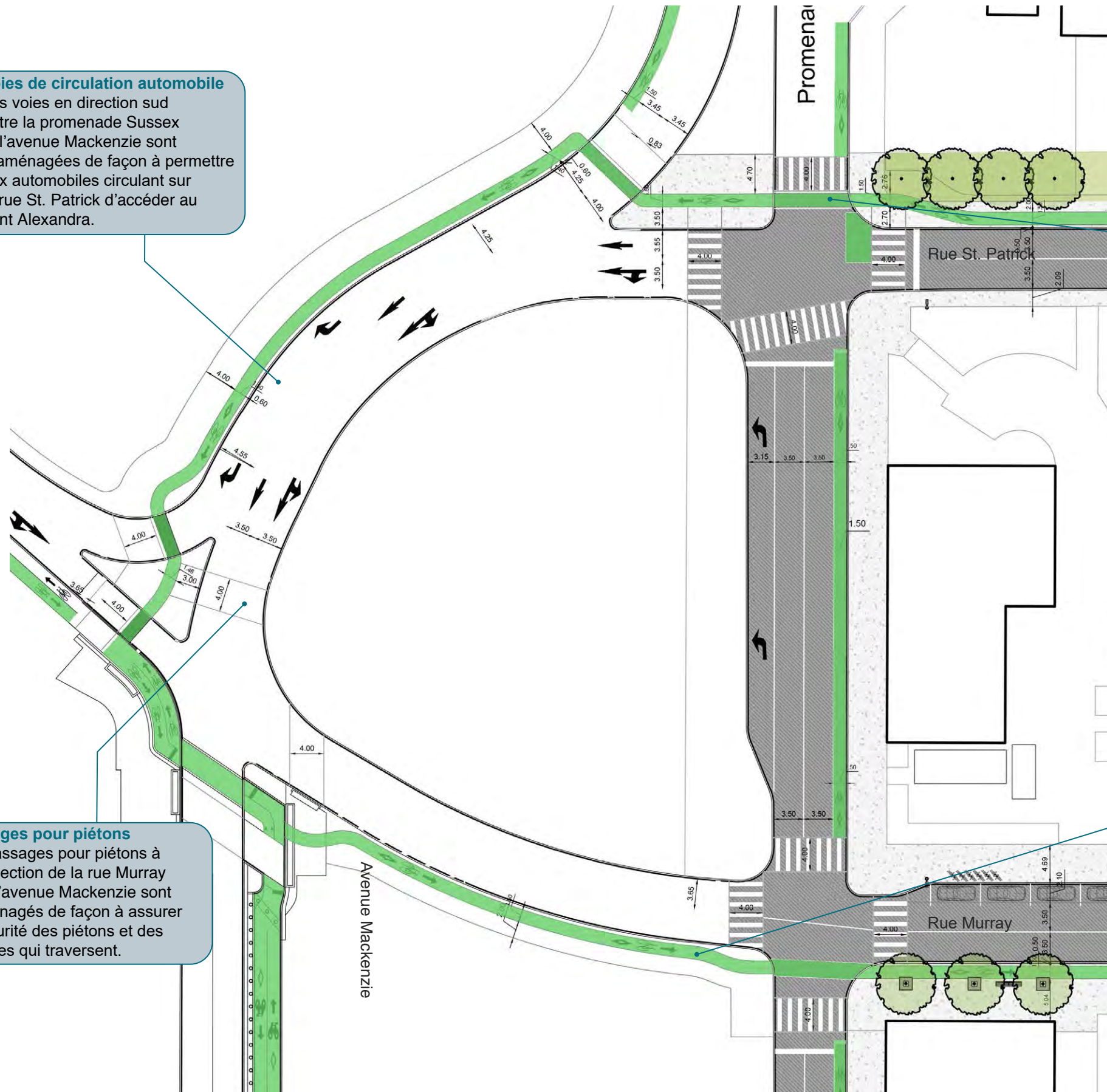
Les passages pour piétons à l'intersection de la rue Murray et de l'avenue Mackenzie sont réaménagés de façon à assurer la sécurité des piétons et des cyclistes qui traversent.

Piste cyclable de la rue St. Patrick

Une nouvelle piste cyclable fournit des liens vers des pistes existantes sur l'avenue Mackenzie et la promenade Sussex.

Piste cyclable de la rue Murray

Une nouvelle piste cyclable fournit des liens vers des pistes existantes sur l'avenue Mackenzie et la promenade Sussex.



Introduction

Les stratégies de mise en œuvre de ce Plan du domaine public fournissent un aperçu des techniques de construction, de dynamisation et de verdissement du domaine public du marché By, notamment des façons suivantes :

- 1 Stratégie de dynamisation
- 2 Expérience des visiteurs
- 3 Échelonnement et mise en œuvre
- 4 Projets pilotes
- 5 Espaces en bordure de rue
- 6 Pérennisation
- 7 Préservation des arbres et stratégie de verdissement

Stratégie de dynamisation

Les rues au cœur du marché ont été aménagées de façon à pouvoir s'adapter à une vaste gamme de programmes, d'événements et d'activités informelles. Il est très important d'encourager les activités tant organisées qu'informelles d'une variété de groupes et de personnes, y compris les entreprises, les organisations artistiques et culturelles, les organismes communautaires, les groupes d'intérêt, la Ville d'Ottawa, les gouvernements du Canada et de l'Ontario, ainsi que les célébrations et les événements nationaux. Ottawa se démarque des autres villes du pays par ses nombreuses organisations qui s'impliquent dans la communauté et qui encouragent les gens à profiter des espaces extérieurs. Le marché By est l'endroit idéal pour tirer profit de ces ressources communautaires et dynamiser ses rues et ses espaces tout au long de l'année par sa vie culturelle et ses commerces de détail animés.

La plupart des rues du marché By sont assorties d'une zone destinée aux commerces et aux terrasses longeant les façades de bâtiment (indiquée sur la carte des zones de commerce et de terrasses). Cette zone permet aux commerces adjacents d'installer à l'extérieur des présentoirs, un espace de vente ou une terrasse. Cette activité revêt une grande importance par temps chaud, puisqu'elle est attrayante, qu'elle suscite l'intérêt et qu'elle anime les lieux au quotidien.

L'approche générale en matière de programmation et de dynamisation des rues et des espaces publics du marché est axée sur les éléments suivants :

- 1 Favoriser des expériences variées qui surprennent et éveillent les sens : la vue, l'odorat, l'ouïe, le goût et le toucher.
- 2 Rechercher des activités qui font appel au plus grand nombre de sens possible durant l'année.
- 3 Faire preuve d'ouverture à l'égard des occasions d'interactions spontanées et de résultats inattendus (p. ex., l'art de la rue) et éviter d'édulcorer le marché par des événements trop organisés. Examiner les idées en s'appuyant sur quelques principes simples, comme la sécurité publique et l'inclusion.
- 4 Dynamiser l'espace au moyen d'événements de très petite envergure se déroulant sur quelques mètres carrés afin de mobiliser les piétons en petits groupes, mais aussi par de grands rassemblements sur des milliers de mètres carrés pouvant accueillir des milliers de personnes. Les rues York, William et George disposent des principaux espaces pour accueillir de grands événements.
- 5 Lorsque possible, intégrer les infrastructures fixes aux espaces où se déroulent les événements, comme l'accès à

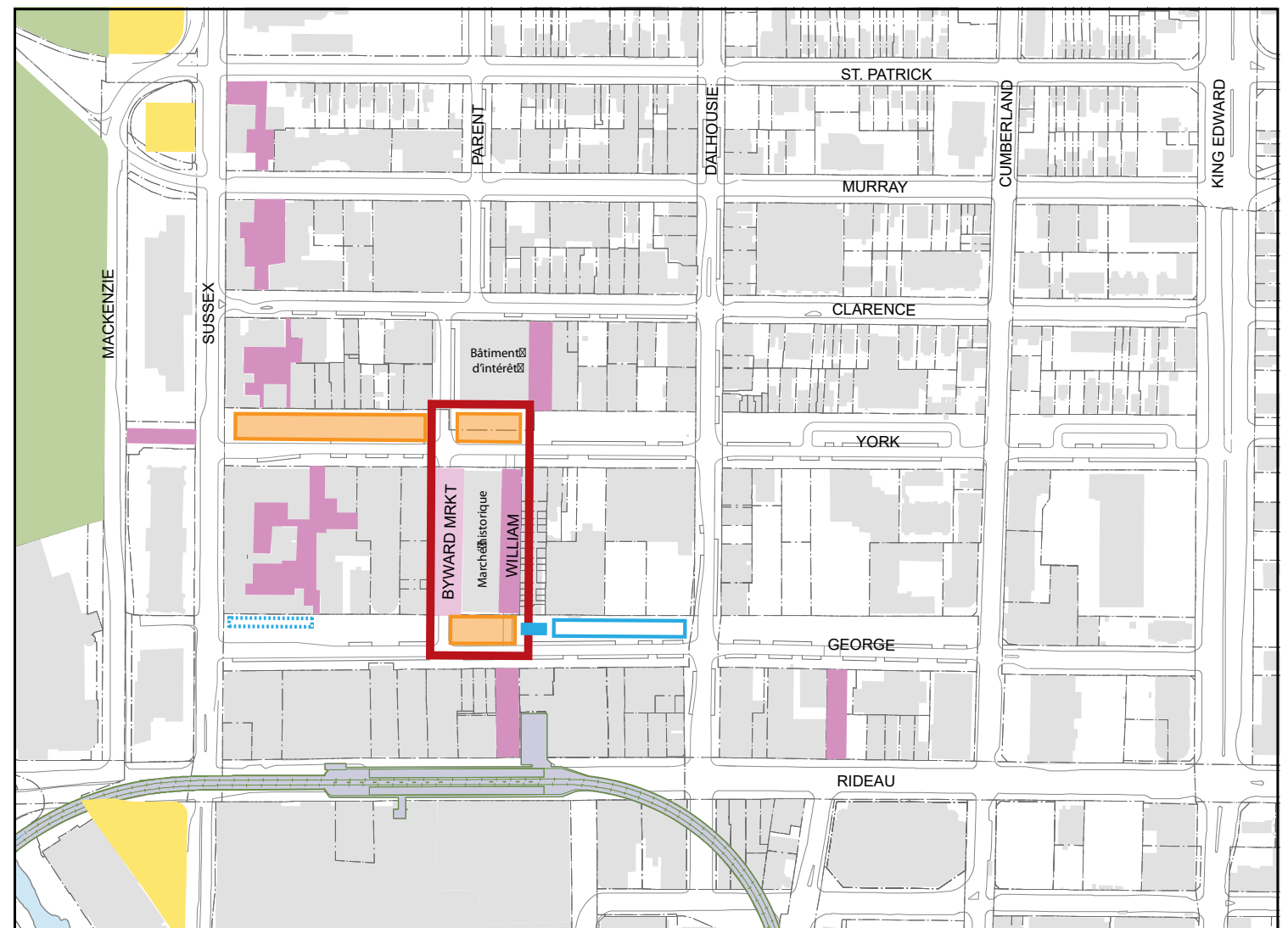
l'électricité et à l'eau.

- 6 Intégrer des mesures de protection du périmètre lors de rassemblements et de célébrations d'envergure dans les rues (p. ex., pour les festivals de rue, des mesures de renforcement pourraient être mises en place à l'angle de la rue York et de la promenade Sussex, des rues York et Dalhousie ainsi qu'aux extrémités du site de l'événement, à l'angle de la rue William et de la place du marché By). Des bornes de protection (permanentes et rétractables) le long des promenades piétonnières et délimitant le périmètre sont intégrées aux plans et deviennent d'importants facteurs de sécurité à prendre en considération, quelles que soient l'ampleur ou la portée de l'activité.

- 7 Durant les événements, préserver une voie d'urgence de 6 m exempte d'infrastructure pour le Service des incendies d'Ottawa; une certaine flexibilité est possible
- 8 Consulter les règlements applicables pour tous les événements admissibles (p. ex., le Règlement municipal sur les événements spéciaux se tenant sur une propriété publique ou privée, le Règlement sur les événements spéciaux et la politique municipale en matière d'alcool). Aviser le Bureau central des activités (à la Ville d'Ottawa) avant de programmer des événements admissibles à des fins de coordination et d'affectation des ressources.



Espaces publics



La section qui suit décrit les approches précises en matière de dynamisation et de programmation dans chacun des principaux espaces du marché.

Esplanade polyvalente de la rue York (3 500 m²)

De la place du marché By à la promenade Sussex, du côté nord des voies réservées aux véhicules, à l'intérieur de la zone de promenade piétonnière

Capacité d'accueillir des événements de petite ou de moyenne envergure, comme des amuseurs publics, des foires artistiques, des spectacles, des braderies, etc.

- 1 Laisser la rue York ouverte à la circulation durant ces événements.
- 2 Conserver la zone de commerce et de terrasses (extension des commerces et terrasses) durant les événements.
- 3 Revoir la disposition du mobilier urbain, y compris les bancs, les jardinières et les bornes de protection, pouvant être déplacé dans l'espace ou dans d'autres zones du marché.
- 4 Fournir des hauts mâts d'éclairage programmables pour prendre en charge diverses options d'activités et de festivals par des couleurs et des agencements de lumière personnalisés.
- 5 Fournir du courant dans les socles de lampadaires et séparer les panneaux d'alimentation dans toutes les lampes.
- 6 Planter des arbres de façon à réduire au minimum les obstacles physiques sur l'esplanade et à maximiser la zone pavée utilisable (p. ex., planter des arbres dans le pavage).
- 7 Fermer la rue entre la place du marché By et la promenade Sussex afin de doubler l'espace disponible, soit 6 000 m², par exemple pour un festival de rue.

Esplanade polyvalente de la rue York (1 500 m²)

De la place du marché By à la rue William, du côté nord des voies réservées aux véhicules, à l'intérieur de la zone de promenade piétonnière

Il s'agit de l'un des deux emplacements clés pour les tentes des étals extérieurs, et l'endroit privilégié pour les commerçants extérieurs en hiver. Les tentes devraient généralement rester en place durant les événements; ceux-ci doivent donc être planifiés en fonction des commerçants extérieurs, à l'exception des plus grands rassemblements. Les

tentes peuvent être enlevées lorsqu'il est nécessaire d'installer des infrastructures plus grandes excédant la capacité de l'esplanade polyvalente (p. ex., pour un concert d'envergure). Les étals extérieurs créent un « corridor de marché » nord-sud qui comprend l'édifice du marché existant, les étals extérieurs en été le long de la place du marché By et le futur bâtiment d'intérêt.

- 1 Fournir un accès à l'électricité et à l'eau par des raccordements aux services publics dans la chaussée.
- 2 Fournir des hauts mâts d'éclairage programmables pour prendre en charge diverses options d'activités et de festivals par des couleurs et des agencements de lumière personnalisés. Cela comprend la possibilité d'une installation d'art public sous forme d'éclairage caténaire ou d'un éclairage en plongée conférant à l'espace un caractère unique.
- 3 Fournir du courant dans les socles de lampadaires et séparer les panneaux d'alimentation dans toutes les lampes.

Les kiosques des marchés de producteurs agricoles et les étals commerciaux saisonniers installés à l'extérieur sur l'esplanade de la rue York et le long de la place du marché By doivent :

- 1 Ancrer au sol les structures fixes ou les étals commerciaux
- 2 Comprendre des dispositifs de sécurité permettant de les verrouiller la nuit.
- 3 Comporter une toiture en pente ou une structure permettant de contrôler l'accumulation de neige et de dévier la pluie.
- 4 Comporter un auvent (lorsque le temps est mauvais).
- 5 Permettre d'effectuer des ventes sur un à trois des côtés de la structure.
- 6 Comporter une structure mise à niveau pour faciliter l'installation et le démontage.
- 7 Comprendre idéalement de l'éclairage alimenté à l'énergie solaire.
- 8 Comprendre un branchement d'alimentation de 50 A pour permettre les ventes en hiver.
- 9 Idéalement, la Ville doit vider les égouts pluviaux plus de deux fois par saison ou après de fortes pluies afin de prévenir la présence de rats et les mauvaises odeurs.

Rue George (6 000 m²)

De la promenade Sussex à la rue Dalhousie, du côté nord des voies réservées aux véhicules, à l'intérieur de la zone de promenade piétonnière

Le côté nord de la rue George comprend une zone jeunesse près de la promenade Sussex, une esplanade polyvalente directement au sud de l'édifice existant du marché By, ainsi qu'une zone famille entre le marché et la rue Dalhousie.

- 1 Fournir une infrastructure permanente composée d'arbres, de bancs, de pavillons, d'une fontaine et d'installations pour planches à roulettes le long de la promenade, du côté nord de la rue George.
- 2 Garder les autres zones ouvertes de façon à faire preuve de flexibilité pour les activités et les programmes
- 3 Planter des arbres de rue de façon à créer une série de petites salles extérieures le long de la promenade afin d'accueillir diverses activités. Les activités sur la rue George seront de plus petite envergure que celles sur la rue York.
- 4 Fournir des pavillons multifonctionnels dans la zone famille. Ces pavillons sont des structures permanentes pouvant accueillir diverses activités, dont des expositions, du mobilier urbain, de l'équipement de jeux et de l'art public.
- 5 Élaborer un processus permettant d'assurer l'utilisation des pavillons tout au long de l'année, possiblement en incluant des liens avec des commanditaires.
- 6 Fournir des tables à manger ou de pique-nique pouvant être déplacées pour les repas extérieurs à proximité du marché, sur l'esplanade polyvalente au sud de l'édifice du marché existant.
- 7 Planifier la plantation d'arbres de façon à réduire au minimum les obstacles physiques sur l'esplanade et à maximiser la zone pavée utilisable (c.-à-d., planter des arbres dans le pavage).

Rue William (2 500 m²)

Entre les rues George et Clarence

La rue William deviendra une zone réservée aux piétons, favorisant les activités plus passives et informelles : s'asseoir, partager un repas et pratiquer des activités en famille. À court terme, cet espace peut accueillir certaines des activités destinées plus tard à la rue George.

- 1 Envisager d'installer un éclairage caténaire afin de créer

une ambiance festive aux abords de l'édifice du marché et de retirer les lampadaires de l'étroite rue piétonnière.

- 2 Créer des possibilités d'installations artistiques temporaires.

Place du marché By (2 700 m²)

Entre les rues George et York

- 1 Fermer la rue du marché By à la circulation par temps chaud pour les étals extérieurs.
- 2 Fournir un accès à l'électricité et à l'eau par un raccordement aux services publics dans la chaussée.
- 3 Envisager d'installer un éclairage caténaire afin de créer une ambiance festive aux abords de l'édifice du marché et de retirer les lampadaires de l'étroite rue piétonnière.
- 4 Prévoir des voies d'arrêt en bordure de rue pour le stationnement sur le côté est seulement, lequel peut être utilisé en hiver pour le prolongement des activités de l'édifice du marché

Rue Clarence

De la promenade Sussex à la rue Dalhousie

L'aménagement du domaine public est principalement axé sur les commerces le long de la rue Clarence et la nécessité de fournir des voies dégagées adéquates.

- Élargir la promenade du côté nord de façon à inclure de l'espace pour les terrasses extérieures. S'assurer de dégager une voie d'au moins 2 m. La voie dégagée sera combinée à l'espace piétonnier autour des bancs et des arbres afin d'élargir la voie piétonne, généralement à 3,5 m.
- Permettre aux commerces du côté sud d'utiliser la voie polyvalente en bordure de rue comme espace de terrasse en été.
- Éviter les terrasses aux plateformes surélevées et aux balustrades opaques.

Cours de la CCN

Les cours sont animées par une variété d'activités, y compris des terrasses et de petits événements. Leur vocation et aménagement actuels sont efficaces, et la dynamisation continue par la Commission de la capitale nationale viendra compléter le marché By.

Échelonnement et mise en œuvre

Plan à long terme

Le Plan du domaine public illustre l'aménagement du domaine public privilégié à long terme. Sa vision s'appuie sur l'objectif de la Ville qui consiste à transformer le marché en un environnement donnant la priorité aux piétons. Le plan a été élaboré à la suite de vastes consultations auprès des intervenants et d'après les tendances connues en matière d'utilisation, de transport et de services. Sa mise en œuvre devrait s'échelonner sur plusieurs dizaines d'années (pour en savoir plus à propos des consultations auprès des intervenants, consultez l'annexe 4).

- Les dimensions figurant sur les plans fonctionnels illustrent l'emplacement général des infrastructures et des aménagements paysagers.
- Les concepts seront peaufinés lors de l'étape de conception détaillée du plan. Des changements pourraient notamment être apportés à l'emplacement des arbres en raison des services publics souterrains ou de facteurs géotechniques et hydrogéologiques, l'emplacement des lampadaires en fonction de calculs photométriques ou la configuration des zones destinées aux terrasses selon les désirs des restaurateurs.
- Le plan présume que les stationnements existants sur les propriétés privées s'intercaleront avec les bâtiments sur le bord de la rue au fil du temps. Les emplacements actuels des entrées privées ne sont donc pas illustrés.
- Si les projets du domaine public sont mis en œuvre dans les zones où se trouvent déjà des stationnements ou des entrées privées, le plan devra être modifié. Des efforts doivent être déployés pour maintenir l'emplacement général des modules d'enracinement, des arbres, des plantations, de l'éclairage et du mobilier urbain tout en accommodant les entrées privées futures et existantes.

L'échelonnement du Plan du domaine public dépend de l'affectation du budget des immobilisations, de la réfection des infrastructures, des initiatives stratégiques et des partenariats. La carte suivante fournit un aperçu de l'échelonnement général projeté dans le but de maximiser les effets de transformation pour les piétons.

Esplanade polyvalente de la rue York (priorité absolue)

Cet espace a le potentiel de produire un effet considérable et immédiat sur le domaine public, alors qu'il redéfinit l'utilisation de l'espace, crée un environnement de grande qualité et fournit la polyvalence essentielle au plan. Il occupe un emplacement central et est suffisamment vaste pour démontrer tout le potentiel d'une pleine mise en œuvre de la vision du domaine public. Il peut générer de l'enthousiasme et créer une impulsion pour l'avenir.

L'esplanade du marché et le bâtiment d'intérêt de la rue York, la place du marché By et la rue William (priorité élevée)

Le nouveau bâtiment et le nouvel espace public devraient être liés et mis en œuvre en même temps. La façade du nouveau bâtiment le long de la rue York doit être en retrait de l'emplacement actuel du 70, rue Clarence afin de créer la zone de l'esplanade et de créer de l'espace pour les tentes. Le bâtiment d'intérêt, selon sa vocation définitive et la programmation, est l'emplacement le plus approprié pour des toilettes publiques accessibles, un stationnement couvert pour bicyclettes, des bornes de recharge potentielles pour véhicules électriques et le rangement d'équipement (comme un élévateur à fourche, du matériel de scène, des jardinières et des bancs).

Rue George (entre le marché By et la rue Dalhousie – priorité modérée)

Ce secteur de la rue George comprend une fontaine de même que la zone famille. Il présente un fort potentiel pour attirer les familles vers le marché, une lacune qui a été relevée. Il fournit aussi un grand nombre d'éléments d'infrastructure permanents qui accroissent le potentiel du marché en matière de culture et d'activités pour tous les âges.

Rue Clarence (priorité modérée)

La transformation de la rue Clarence est un projet relativement simple, mais aux énormes répercussions compte tenu de son ampleur et des dépenses en immobilisations modestes. Destination reconnue pour ses restaurants et sa vie nocturne, la rue Clarence est actuellement très mal adaptée aux piétons et aux personnes utilisant des aides à la mobilité qui doivent se frayer un chemin sur les trottoirs trop étroits entre les terrasses privées, les tableaux-annonces et les clients qui font la file

Les autres rues et espaces du marché sont jugés moins essentiels en ce qui a trait à leur incidence sur le domaine public et la transformation de l'image du marché. Les projets de mise en œuvre peuvent être plus opportunistes, peut-être en suivant la réfection des infrastructures ou les aménagements adjacents.

Calendrier de la rue George (entre la promenade Sussex et la place du marché By) : tracé au nord ou au sud de la rue George en raison des portes de chargement du magasin La Baie.

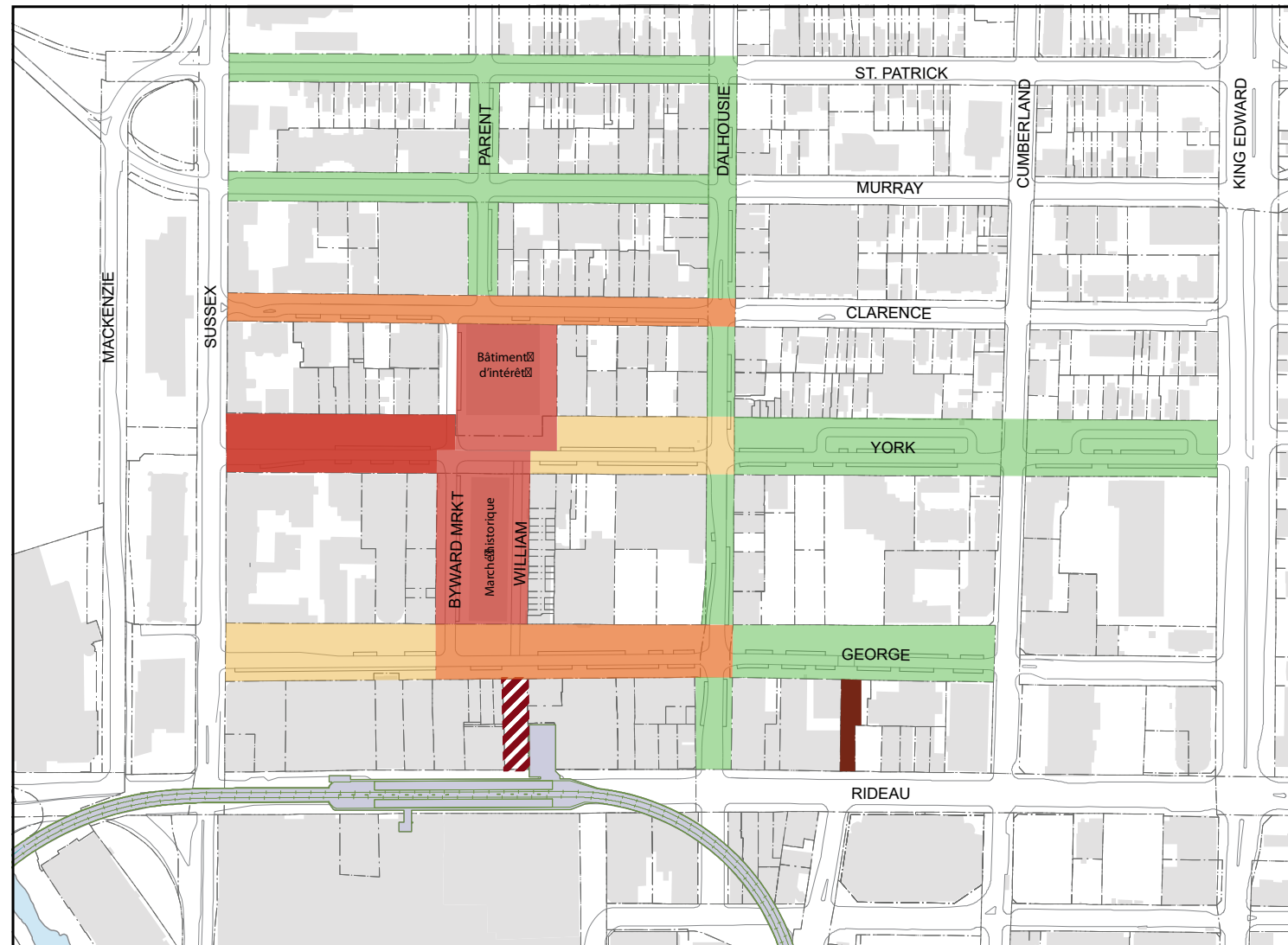
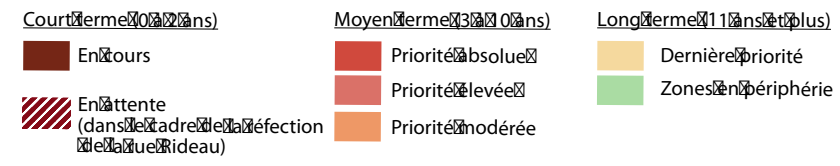
Il n'est pas approprié que des portes de chargement pour des remorques de 53 pi donnent sur la rue George, un point d'entrée au marché By d'une grande importance pour les piétons. À l'avenir, le chargement devrait se faire autrement, par exemple par des camions plus petits, dans une aire de stationnement, la nuit ou encore en aménageant un espace de chargement à l'intérieur du bâtiment. De cette façon, les voies de circulation automobile le long de la rue George pourront être situées dans la moitié sud de l'emprise et la large promenade piétonnière prévue par le présent Plan du domaine public pourra être créée sur la moitié nord.

Le Plan du domaine public reconnaît toutefois que, dans un avenir prévisible, le magasin La Baie pourrait avoir à accéder à ses portes de chargement comme il le fait actuellement. Un autre plan pour un tracé nord de la rue George est fourni. Dans ce cas, la vaste zone de chargement et le rayon de giration se transforment en une esplanade polyvalente lorsqu'ils ne sont pas utilisés par les camions.

Au-delà de la zone à l'étude

La transformation du marché By à partir du tissu urbain environnant est harmonieuse et peut se faire graduellement. Le marché fait partie de la Basse-Ville. Les rues Clarence, Murray et Dalhousie, notamment, voient leur vocation et leur caractère se prolonger au-delà des limites du secteur faisant l'objet du présent Plan du domaine public. Les recommandations quant au style de conception formulées dans le plan concernant le pavage, le mobilier, la plantation d'arbres, l'éclairage et les caractéristiques particulières peuvent s'étendre pour englober ces rues transitoires.

Échelonnement



Priorité des projets

Le Plan du domaine public du marché By est la somme de plusieurs projets. Il montre l'aménagement final, mais, pour y parvenir, il est nécessaire de réaliser des essais, de mener des projets pilotes, de modifier progressivement les rues, les stationnements et les espaces publics et d'apporter des améliorations essentielles aux infrastructures. Le tableau ci-dessous présente un certain nombre de projets à court, à moyen et à long terme pouvant être mis en œuvre par la Ville d'Ottawa et ses partenaires. Plusieurs résultats peuvent être obtenus rapidement et à peu de frais dans la foulée de ce plan afin de continuer sur cette lancée.

Projets à court terme (0 à 2 ans)		
Projet	Type	Responsabilité
Mise sur pied d'un groupe de travail sur la relance économique (2021)	Coûts minimes	Ville d'Ottawa et partenaires
Projets pilotes jusqu'à ce qu'un investissement plus important soit garanti (2021)	Abordable et réalisable Démarrage rapide	Ville d'Ottawa et partenaires
Projet pilote et amélioration du passage pour piétons de la rue William » piétonnisation de la rue William entre les rues George et York	Abordable et réalisable Démarrage rapide	Ville d'Ottawa (passage et signalisation) et partenaires (programmation, entretien amélioré)
Projet pilote de la place du marché By » piétonnisation en tant que rue saisonnière entre les rues George et York	Abordable et réalisable Démarrage rapide	Partenaires (fermeture, programmation, tentes de marchands, entretien amélioré)
Demande d'information sur le bâtiment d'intérêt pour le 70, rue Clarence (quatrième trimestre de 2021) » évaluation des occasions de partenariats, d'affaires et de bienfaits d'intérêt public	Coûts minimes Compréhension du potentiel du marché	Ville d'Ottawa et Marchés d'Ottawa
Nouveau modèle de gouvernance à l'échelle du district pour la programmation, la conservation des espaces et les activités (deuxième trimestre de 2021) » définition des rôles et des responsabilités	Coûts minimes	Ville d'Ottawa et partenaires
Plan détaillé (2021) et construction (2022) du mail de la rue Waller	Partage des coûts	Ville d'Ottawa, promoteur immobilier et immeuble en copropriété existant
Recherche de financement pour le plan détaillé de l'esplanade polyvalente de la rue York (2022)		
Concept de point d'entrée de la rue Rideau et de la promenade Sussex (2021) » étude complète sur le réseau de transport » compréhension et ratification des répercussions sur le transport	Étude	Ville d'Ottawa
Concours de design national pour le point d'entrée de la rue Rideau et de la promenade Sussex (2022)	Rétribution	Ville d'Ottawa et CCN
Nouvelles normes d'entretien » fréquence accrue de l'enlèvement des déchets et du nettoyage des rues	Abordable et réalisable	Ville d'Ottawa et partenaires
Embellissement et présentoirs saisonniers » paniers de fleurs améliorés, lumières des Fête	Abordable et réalisable	Partenaires
Amélioration de l'édifice du marché By	Modernisation	Marchés d'Ottawa

Projets à moyen terme (3 à 10 ans)		
Projet	Type	Responsabilité
Domaine public du mail de la rue Waller	Amélioration des immobilisations	Promoteur
Esplanade polyvalente de la rue York (entre la promenade Sussex et la place du marché By)	Amélioration des immobilisations Projet de transformation Réfection des infrastructures	Ville d'Ottawa
Rue saisonnière de la place du marché By	Amélioration des immobilisations	Ville d'Ottawa (amélioration des immobilisations) et partenaires (programmation, tentes)
Réfection de l'édifice historique du marché (au 55, place du marché By)	Amélioration des immobilisations	Partenaires
Bâtiment d'intérêt	Amélioration des immobilisations Possibilité de partenariat public-privé	Ville d'Ottawa, promoteur immobilier et partenaires
Esplanade du marché sur la rue York (entre la place du marché By et la rue William) et piétonnisation de la rue William (entre les rues York et Clarence)	Amélioration des immobilisations Possibilité de partenariat public-privé Lien avec le bâtiment d'intérêt Réfection des infrastructures	Ville d'Ottawa, promoteur immobilier et partenaires
Zone famille de la rue George (entre les rues William et Cumberland) » Amélioration de la promenade et de l'espace public » Installations et éléments de mobilier amusants et axés sur la famille » Activités familiales	Amélioration des immobilisations Projet de transformation Lien avec les projets d'aménagement Réfection des infrastructures	Promoteur et Ville d'Ottawa
Projet autonome ou dans le cadre des améliorations apportées aux rues York ou George	Amélioration des immobilisations	Partenaires
Rue Clarence	Amélioration des immobilisations	Ville d'Ottawa
Retrait de la bretelle, reconfiguration des voies, infrastructures cyclables et esplanade publique	Amélioration des immobilisations	Ville d'Ottawa et CCN



Long Term Projects (11+ years)		
Projet	Type	Responsabilité
Rue George (entre la promenade Sussex et la rue William)	Amélioration des immobilisations Réfection des infrastructures	Ville d'Ottawa
Rue York (entre la rue Dalhousie et l'avenue King Edward)	Amélioration des immobilisations	Ville d'Ottawa
Rue Dalhousie	Amélioration des immobilisations Réfection des infrastructures	Ville d'Ottawa
Rue Murray	Amélioration des immobilisations Projet progressif	Ville d'Ottawa
Rue St. Patrick	Amélioration des immobilisations Projet progressif	Ville d'Ottawa
Rue Parent	Amélioration des immobilisations	Ville d'Ottawa
Point d'entrée de la promenade Sussex et des rues St. Patrick et Murray	Amélioration des immobilisations	CCN, dans le cadre de la revitalisation de la pointe Nepean

Il sera possible de mettre en œuvre des segments du présent Plan du domaine public en tirant profit des autres projets de construction et d'amélioration des immobilisations dans le secteur, notamment :

- la réfection des infrastructures;
- les projets d'aménagement;
- les infrastructures fédérales, le plan d'immobilisations ou les initiatives de tourisme.

Chaque fois que de telles initiatives ont lieu, la Ville devrait envisager d'investir simultanément dans le domaine public afin d'élargir leur portée. Par exemple, un promoteur peut entreprendre des travaux de construction de routes et de promenades du domaine public adjacentes à son chantier, et la Ville pourrait envisager de prolonger l'espace public sur toute l'emprise.

Plusieurs des projets présentés dans ce plan nécessiteront du financement et de l'assistance de plusieurs sources. Pour certains, même si la Ville d'Ottawa est responsable de l'amélioration des immobilisations du domaine public, des partenaires tels que les Marchés d'Ottawa et les Zones d'amélioration commerciale participeront à la programmation (événements, installations, équipement de jeu, étals extérieurs, embellissement) et à l'exploitation (soutien au nettoyage des rues, collecte des ordures, logistique des événements). Dans certains cas, une taxe spéciale de la ZAC peut financer des projets précis, comme le paysage de rue ou l'art public.

Autres études

Le marché By est un district unique de la Ville d'Ottawa qui revêt une grande importance historique. Il joue un rôle de premier plan en tant que destination touristique et district polyvalent. Pour préserver et renforcer son caractère, son rôle et sa fonction au sein de la ville, il mérite la désignation de district particulier. Il est donc nécessaire de prévoir des exceptions aux normes de conception, d'exploitation et d'entretien de la Ville.

Conception conjointe avec les communautés autochtones

Il est nécessaire d'explorer davantage l'importance des Premières Nations et des Algonquins dans la région d'Ottawa et le secteur du marché By, et ceux-ci doivent être pris en compte dans le plan détaillé et le caractère du paysage du domaine public. Cette culture peut être mise en valeur et célébrée par la sélection d'arbres indigènes et traditionnels, l'intégration de motifs, d'images et d'œuvres d'art public algonquins et la conception d'espaces inclusifs favorisant les rassemblements algonquins. Le domaine public du marché By présente un énorme potentiel et peut intégrer des thèmes liés à la vision du monde des Autochtones en encourageant la gestion des paysages et des écosystèmes et en interagissant avec le monde par les artefacts et les structures selon des méthodes durables sur le plan écologique.

Règlement ou lignes directrices régissant les terrasses

Le marché By présente une forte concentration de terrasses sur trottoir, lesquelles devraient être favorisées puisqu'elles contribuent grandement à l'atmosphère et à la réussite économique du secteur. Le présent plan prévoit l'agrandissement des zones destinées aux commerces et aux terrasses en bordure de plusieurs rues par l'élargissement des trottoirs adjacents. Des terrasses plus petites devraient être envisagées même sur les trottoirs plus étroits lorsqu'il est possible de maintenir une voie piétonne d'une largeur minimale. Le plan compte parmi ses objectifs de fournir un environnement où les terrasses s'intègrent parfaitement aux voies adjacentes en réduisant au minimum les obstacles. Un règlement spécial sur les terrasses devrait être envisagé précisément pour le marché. Le nouveau règlement devrait accorder la priorité à l'accessibilité et au repérage à l'aide d'une canne, comme le fait le règlement actuel.

Espaces en bordure de rue

Des espaces automobiles polyvalents en bordure de rue sont prévus partout dans le marché afin de remplir plusieurs fonctions : stationnement sur rue, aire de livraison et de chargement de courte durée, zone d'embarquement et de débarquement des passagers et point d'embarquement pour autocars. Ces fonctions sont toutes importantes et favorisent la réussite économique et culturelle du marché. Comme la mise en œuvre du Plan du domaine public s'échelonne sur plusieurs années, probablement en phases distinctes, il sera nécessaire d'élaborer un plan en constante évolution pour l'utilisation des espaces en bordure de rue. Par exemple, lors de la piétonnisation de la rue William, il sera important de préserver les zones de livraison pour les commerces qui s'y trouvent. Pour y parvenir, une plage de livraison peut être fixée, par exemple avant 10 h, durant laquelle les camions sont autorisés à accéder à la rue William pour fournir leurs services. Les commerces devront ainsi revoir la façon dont ils reçoivent les livraisons. En outre, une aire de chargement de courte durée désignée sur les rues York ou George peut accueillir les camions ne pouvant respecter la plage de livraison jusqu'à 10 h. Toute utilisation des espaces en bordure de rue devrait être explorée

davantage à l'étape de la conception détaillée.

Éclairage

L'éclairage est un aspect complexe à prendre en considération pour le marché, lequel comprend un réseau de rues et d'intersections, des promenades piétonnières et des biens historiques; il devrait servir à conférer un caractère unique au district. Il est nécessaire d'élaborer une stratégie plus détaillée pour déterminer les endroits où l'éclairage est requis, les normes de rendement photométrique et l'ambiance désirée. Dans certaines zones, l'éclairage devra être contrôlé de façon délibérée, par exemple lorsque les applications résidentielles ou critiques se trouvent à proximité d'applications commerciales ou historiques. Une telle stratégie peut comprendre les plages horaires de l'éclairage et les lignes directrices spéciales pour les événements.

Déchets et matières recyclables

Un programme doit être mis en place pour établir la capacité, l'emplacement et le calendrier de collecte des poubelles. La Ville devrait déterminer un calendrier de base, lequel sera complété par la ZAC ou les Marchés d'Ottawa. En général, les poubelles devraient être situées dans la zone de mobilier, près des bordures de rue, pour que les camions à ordures puissent y accéder facilement. Les poubelles se trouveront en plus grande concentration au cœur du marché qu'en périphérie, et seront situées de préférence aux intersections et dans les zones de rassemblement.

Pavage

La Ville d'Ottawa reconnaît l'importance des pavés décoratifs dans des endroits spéciaux de la ville et travaille à élaborer une approche concernant les pavés autobloquants. Les pavés autobloquants ou décoratifs contribuent grandement à définir les limites du marché By et à le distinguer en tant que district particulier de la ville. Dans le contexte d'Ottawa, le pavage autobloquant soulève deux préoccupations d'ordre général : son rendement en hiver, y compris le soulèvement et l'usure attribuables au déneigement, et son rendement en tant que surface accessible, y compris le nivellement en douceur et le contraste visuel.

Ces enjeux sont importants et nécessitent d'être étudiés davantage dans le contexte d'Ottawa. Ailleurs, les pavés autobloquants ont été utilisés avec succès et se sont avérés efficaces lorsque leur rendement a été mesuré à la lumière de ces préoccupations. En ce qui concerne le soulèvement et l'usure, il est important de procéder à une juste évaluation par rapport aux revêtements standard en béton et en asphalte, deux matériaux qui présentent ces contraintes sur de longues périodes.

Voici certaines techniques dont le succès a été démontré :

- Fournir une assise en béton aux pavés, ce qui réduit au minimum le mouvement et préserve l'aspect lisse de la surface.
- Utiliser des pavés de qualité routière lorsqu'il est possible que des véhicules empruntent la voie.
- S'assurer que les pavés sont entièrement colorés pour que l'usure normale et les entailles mineures ne soient pas aussi visibles.
- Utiliser des pavés texturés pour délimiter les zones pour piétons

et pour véhicules.

- Utiliser des pavés aux couleurs contrastantes conjointement avec du béton coulé sur place afin de délimiter les voies et passages pour piétons.
- Intégrer aux pavés des repères détectables à l'aide d'une canne.

D'autres consultations s'imposent auprès de l'INCA et d'autres groupes sur l'accessibilité afin de définir les normes en matière de couleur, de contraste, de texture et de délimitation.

Activités et événements

La Ville d'Ottawa devra déterminer quelles sont les pratiques exemplaires quant à l'organisation d'événements, notamment en ce qui concerne la logistique et les services. Les services d'électricité et d'aqueduc doivent être conformes au code et être fonctionnels pour une variété d'activités.

Géométrie des rues et travaux subséquents d'aménagement des rues

Le Plan du domaine public s'appuie sur une conception géométrique provisoire sous-jacente pour les domaines piétonnier, cycliste et automobile qui traduit la vision d'ensemble du district, une vision qui s'efforce le plus possible de créer dans le marché By un environnement axé sur les piétons où la circulation automobile est modérée. Il met en place un cadre pour une construction coordonnée s'échelonnant tout au long de sa durée de vie, soit sur une vingtaine d'années.

Le réseau routier local sera géré par la Ville comme des rues dont la limite de vitesse est fixée à 30 km/h. Dans cette perspective, les objectifs géométriques suivants sont mis en évidence dans le plan :

- Des routes, des abords et des passages accessibles, avec des mesures d'avertissement tactiles
- Des trottoirs élargis (pour les personnes, les arbres, le mobilier et les infrastructures)
- Des passages pour piétons raccourcis (distances de traversée plus courtes)
- Des passages pour piétons plus larges (capacité accrue)
- Des circuits piétonniers directs et larges vers la station Rideau du train léger sur rail (afin de favoriser l'orientation et le choix des modes de transport)
- Une combinaison de pistes cyclables séparées et à voies partagées (selon la fonction prévue des tronçons)
- Un stationnement polyvalent sur certains tronçons (possibilité d'utilisation à d'autres fins que le stationnement)
- L'option de programmer les espaces pour le stationnement, le chargement ou d'autres utilisations (pour répondre aux demandes variées)
- Des rues partagées sur certains tronçons (utilisation axée sur les piétons de façon saisonnière ou permanente, avec des restrictions pour la circulation générale)
- Des arrêts d'autobus avec trottoirs dégagés (pour embarquement par les portes avant et arrière sans obstacle)

- Des rayons de giration plus serrés aux intersections (pour ralentir les virages et fournir plus d'espace à l'extrémité des passages pour piétons)
- Des voies réservées aux véhicules plus étroites (pour permettre d'élargir les trottoirs et contrôler la vitesse)
- Des voies d'accès privées plus étroites et délimitées (pour préciser l'emplacement des entrées)
- Des intersections surélevées et des mesures de modération de la circulation à mi-pâté (pour réduire la vitesse des véhicules)
- Une réduction du nombre de rues à sens unique (pour améliorer les liaisons et réduire la durée des trajets)

Le plan a tenté de trouver un équilibre pour tous les usagers des rues et varie selon les différents secteurs du district en réponse aux désignations et aux contextes uniques de chaque rue et îlot. Cela dit, il est important de noter que le plan définitif pour chaque tronçon de rue qui progresse vers la reconstruction passera ensuite par une étape de conception préliminaire détaillée. Ces conceptions plus précises seront élaborées progressivement pour faire suite aux investissements stratégiques et aux programmes de financement et de renouvellement du cycle de vie de la Ville. Elles comprendront une analyse actualisée tenant compte des apprentissages tirés des phases initiales de construction et des normes de conception toujours changeantes. Les plans géométriques subséquents seront orientés par les facteurs et analyses justificatives qui suivent :

- Nouvelle étude de gestion de la circulation locale et évaluations des répercussions et des avantages pour tous les modes de transport
- Études du niveau de service du transport multimodal visant à évaluer l'aménagement des routes et des intersections ainsi que les répercussions de nouveaux projets d'aménagement dans le secteur
- Études sur le rayon de giration des gros véhicules
- Enquêtes sur la modération de la circulation
- Études sur l'utilisation des bordures de rues précises (stationnement, chargement, taxi, services de police, stationnement d'autocars, etc.)
- Conceptions techniques pour les services municipaux
- Enquêtes sur les conflits liés aux services publics souterrains

Finalement, la Ville devrait continuer à surveiller l'état du transport dans le marché By durant les années que durera la réfection du domaine public, notamment le nombre de piétons, de cyclistes et d'automobiles aux intersections, le taux d'achalandage des transports en commun (sur la rue Dalhousie), les accidents (tous les usagers confondus) et l'utilisation des stationnements publics. Il sera important de comprendre les résultats chronologiques des investissements progressifs dans la réfection et de tenir compte des tendances dégagées ou des apprentissages tirés dans les plans préliminaires détaillés au cas par cas.

Conception détaillée et construction

Détermination préalable de la compétence des entrepreneurs

Il est recommandé de déterminer au préalable la compétence des entrepreneurs afin de s'assurer de ce qui suit :



- Capacité de l'entrepreneur d'entreprendre un projet en plusieurs étapes d'une telle ampleur
- Affectation démontrée des ressources
- Expérience de travail dans un environnement fortement urbain
- Expérience concernant des projets d'une telle portée et comprenant des éléments de paysage de rue semblables (jeux d'eau, revêtements durs, pavés autobloquants dans l'emprise, travail de grande qualité, etc.)

Pour gagner du temps, le processus de détermination préalable des compétences peut être administré en même temps que les travaux de conception détaillée par l'équipe de consultants en aménagement.

Équipe de consultants

Il est nécessaire de faire appel à une équipe de consultants multidisciplinaire pour entreprendre les travaux de conception détaillée afin de faire progresser et de définir davantage le présent Plan du domaine public. Le premier projet majeur établira la norme en matière de mobilier, d'éclairage, de pavage, de plantation d'arbres et d'autres éléments du domaine public qui seront appliqués dans l'ensemble des travaux. Il est recommandé d'allouer suffisamment de temps à l'équipe de consultants pour lui permettre de régler ces détails caractéristiques. L'équipe devrait compter les membres suivants :

- Architecte paysagiste
- Spécialiste en transport et en mobilité
- Consultant en accessibilité
- Représentant des communautés autochtones
- Ingénieur électricien
- Consultant en éclairage
- Spécialiste en génie mécanique ou hydraulique
- Ingénieur de structures
- Ingénieur civil
- Expert-conseil en estimation des coûts
- Consultant en conception de terrain de jeu
- Spécialiste de l'Association canadienne de normalisation
- Ingénieur géotechnicien et hydrogéologue
- Architecte
- Expert en irrigation
- Expert en sécurité
- Arboriculteur
- Consultant en art public ou artiste
- Consultant en programmation et en événements

Les études géotechniques et hydrogéologiques peuvent être réalisées avant le début de la conception détaillée afin de déterminer l'état des sols et des eaux souterraines et de formuler des recommandations en fonction du plan d'aménagement du

domaine public. Ces études devraient déterminer s'il y a lieu de se préoccuper d'éventuelles contaminations compte tenu de l'histoire du secteur et formuler des recommandations quant aux prochaines étapes.

Art public

Le présent Plan du domaine public relève de nombreuses possibilités en matière d'art public, dont trois points d'intérêt sur la rue York, qui devraient prendre la forme de sculptures aux points d'entrée de la promenade Sussex et de l'avenue King Edward et d'une installation d'éclairage au-dessus de l'esplanade du marché sur la rue York. D'autres œuvres d'art et interprétations du patrimoine culturel peuvent être intégrées au mobilier et aux pavés décoratifs du domaine public, notamment dans les pavillons, les éléments de jeu et les plans d'eau. D'autres possibilités créatives devraient aussi être envisagées.

- 1 Intégrer à l'étape de la conception détaillée au moins un projet d'art public qui pourra être mis en œuvre en même temps que la construction du tronçon de rue en question. Pour ce faire, des créateurs d'art public pourraient être inclus au sein d'une équipe, ou un processus de sélection d'artistes pourrait être proposé, par exemple un concours international. La Ville d'Ottawa pourrait aussi mettre en place un processus, selon la direction générale responsable.

Le marché actuel (55, place du marché By)

Les Marchés d'Ottawa disposent d'un plan stratégique et d'un plan de mise en œuvre stratégique qui décrivent les projets et les priorités pour la revitalisation de l'expérience du marché. Ces plans comprendront des recommandations en matière de gestion (p. ex., la diversification des commerçants) et d'amélioration des immobilisations (p. ex., la réfection des bâtiments). Il sera important de collaborer de près avec les Marchés d'Ottawa dans la mise en œuvre des recommandations en matière d'espace public, d'exploitation et d'entretien dans le cadre du présent Plan du domaine public.

Espace public du point d'entrée de la rue Rideau et de la promenade Sussex

Un certain nombre de variables pourraient avoir une incidence considérable sur l'aménagement de l'espace public, notamment les facteurs suivants :

- Étude plus poussée des répercussions sur tous les modes de transport et décision subséquente pour trouver un juste équilibre
- Moment du retrait de la bretelle pour véhicules
- Moment du retour du Sénat sur la Colline du Parlement et utilisation future du bâtiment, y compris la possibilité que cette utilisation future interagisse davantage avec l'espace public par ses portes et ses fenêtres
- Plan à long terme pour l'aire de chargement et de service des camions du côté est du bâtiment qui occupe une partie de l'espace public
- Nature de la commémoration imaginée par la CCN
- Possibilité d'ajouter à l'espace des vocations dynamiques (p. ex., un café)

- Besoins en matière de sécurité

Le Plan du domaine public présente un concept qui favorise un environnement piétonnier de grande qualité en s'appuyant sur des hypothèses pouvant être formulées aujourd'hui :

- Les bretelles d'accès allant de l'avenue Mackenzie à la promenade Colonel By seront éliminées et les voies des rues avoisinantes seront réaménagées en conséquence.
- Des voies cyclables seront aménagées pour relier la rue Elgin, la rue Wellington, la rue Rideau, l'avenue Mackenzie et la promenade Sussex. – Les voies cyclables seront aménagées sur le bord de la chaussée, et non au milieu de l'espace public.
- La mise en œuvre aura lieu avant le départ du Sénat et l'aire de chargement et de service des camions sera maintenue.
- Les éléments commémoratifs peuvent être intégrés ultérieurement, par exemple en tant que sculpture autonome.
- Un bâtiment permanent ou temporaire à vocation de soutien peut être aménagé le long de la façade de l'Édifice du Sénat
- Aucune mesure de sécurité n'est requise.

Le plan de visualisation sert à relever les concepts qui concordent avec les hypothèses du réseau de transport, la topographie, les répercussions sur l'emplacement du site le long du boulevard de la Confédération ainsi que les thèmes potentiels liés à la géographie naturelle et à l'histoire culturelle du site. Il permet de préparer un aperçu de l'estimation des coûts à la lumière de ces hypothèses. Voici quelques recommandations concernant le point d'entrée de la rue Rideau et de la promenade Sussex :

- 1 Organiser un concours de design afin de déterminer l'aménagement du domaine public pour ce point d'entrée en tenant compte de sa portée, de son contexte dans le tissu urbain d'Ottawa et de l'importance des futurs éléments commémoratifs.
- 2 S'assurer que les décisions relatives au transport, aux applications et à l'art public mettent en place un cadre précis auquel les créateurs devront se conformer. L'emplacement des voies et des bordures de rue qui marquent les limites de l'espace doit être établi avec certitude.

L'organisation d'un concours de design international peut prendre plusieurs formes, et la Ville doit tenir compte de ses objectifs au moment de définir le processus. Voici certaines suggestions relativement au format du concours :

- Engagement et affectation du budget des immobilisations pour la construction des changements au réseau automobile et cyclable.
- Définition de la nature des éléments commémoratifs. Cet aspect pourrait être déterminé par la CCN ou être laissé à la discrétion des participants au concours selon un énoncé des objectifs.
- Définition d'un programme pour l'espace (p. ex., stratégies de dynamisation, exigences en matière de circulation, exigences pour les événements, installations pour piétons, comme des endroits où s'asseoir).
- Consultation publique.
- Concours avec jury en deux étapes :

1re étape

- » Appel général de candidatures comprenant les compétences et l'expérience antérieure
- » Liste restreinte de trois à cinq équipes

2e étape

- » Énoncé de concours mieux défini fourni à toutes les équipes et comprenant le budget des immobilisations
- » Soumission des projets et estimation des coûts, comprenant potentiellement une entrevue
- » Sélection de l'équipe gagnante

La gouvernance du secteur du marché By

Il y a eu, dans les dix dernières années, plusieurs examens de la gouvernance du quartier du marché By, ce qui a récemment donné lieu, en 2018, à la constitution de Marchés d'Ottawa Markets. D'après nos entrevues avec les intervenants, il est évident qu'il faut éclaircir les rôles et les responsabilités de la Ville d'Ottawa, de la Zone d'amélioration commerciale du marché By et de Marchés d'Ottawa Markets. Ces intervenants doivent se structurer dans le cadre d'une même mission et d'un même mandat, clairement définis et adaptés à ce quartier. Il s'agit du concept étoffé dans la version provisoire du Plan officiel de la ville d'Ottawa, qui vient d'être publiée et qui indique que le secteur du marché By doit être exploité dans le cadre d'un régime de politiques distinct. Il faudrait éventuellement regrouper les mandats organisationnels pour que la direction soit mieux orientée et redevable et qu'elle puisse réglementer et programmer les lieux les plus exceptionnels et importants pour l'économie de la Ville et s'exprimer au nom des nombreux intervenants en cause.

Voici les questions prioritaires dont il faut débattre et qu'il faut recadrer dans l'examen de la gouvernance :

- les normes de base pour l'entretien et l'embellissement;
- l'exploitation et l'entretien permanents des infrastructures nombreuses et exceptionnelles du domaine public (par exemple l'éclairage caténaire, les fontaines et les bornes de protection) dont il est question dans ce plan;
- le marketing et la représentation du secteur;
- la coordination et le soutien des événements;
- l'utilisation de l'emprise et la délivrance des permis pour les événements spéciaux, pour les commerces de détail ou pour les restaurants;
- la mise en œuvre des projets pilotes du domaine public;
- l'intégration des activités du secteur et de l'exploitation du marché des producteurs agricoles;
- le soutien dans la mise en œuvre des projets d'infrastructure du Plan;
- la coordination avec les autres comités et organismes;
- les recettes apportées par les droits, les redevances et la location des locaux, entre autres.

Projets pilotes

Les projets pilotes sont un excellent moyen d'examiner des idées et de gérer le changement et permettent de tester les recommandations du Plan du domaine public à peu de frais. Les observations et commentaires tirés des projets pilotes peuvent contribuer à peaufiner le Plan du domaine public au fil du temps. Les projets pilotes sont aussi rassurants pour les entreprises et usagers actuels qui font face au changement.

- 1 Piétonnisation de la rue William : Dans le cadre d'un projet pilote à l'été 2019, la rue William a été fermée à la circulation et le stationnement a été interdit entre les rues George et York de façon à créer un espace entièrement piéton. Des tables, des chaises, des activités pour enfants, des mesures de verdissement et des étals de vente supplémentaires ont été intégrés.
- 2 Élargissement du trottoir de la rue Clarence : Dans le cadre d'un projet pilote à l'été 2019, le stationnement a été interdit sur les voies d'arrêt du côté nord de la rue Clarence (entre les rues Parent et Dalhousie) par l'installation de jardinières en bordure de rue. Cela a permis d'élargir la voie piétonne du côté nord; des rampes reliant le trottoir et la rue ont aussi été installées.

Voici certains nouveaux projets pilotes potentiels :

- 3 Rue saisonnière de la place du marché By : À l'image du concept sur la rue William, ce projet consiste à fermer la rue à la circulation et à interdire le stationnement pendant l'été. Conjointement avec la poursuite du projet de la rue William, ce projet viendrait créer une voie piétonne tout autour de l'édifice du marché existant. Les tentes des étals extérieurs peuvent être déplacées au milieu de l'espace de façon à créer deux zones commerciales à deux côtés.
- 4 Transformation des rues George et York : Ce projet pilote serait plus complexe. Il serait nécessaire de modifier la configuration de la circulation (notamment l'affichage, la signalisation, les

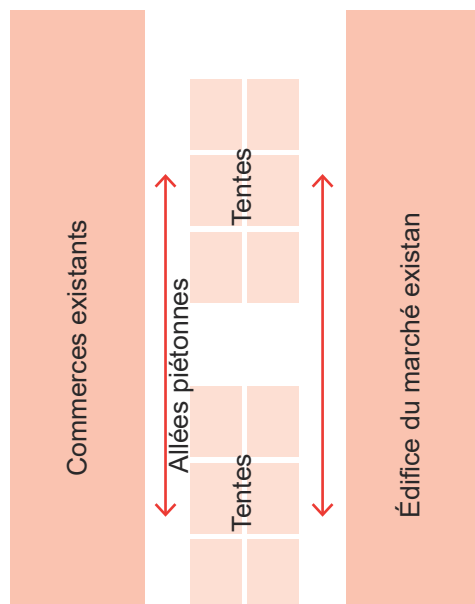


Diagramme du projet pilote potentiel de rue saisonnière sur la place du marché By

bordures de rue et le marquage des voies) et d'ajouter des mesures de contrôle de la circulation. Pour créer les larges espaces piétonniers plats dans ces rues, il faudrait installer des pavés ou des plateformes temporaires sur une vaste superficie. Malgré ces défis, la mise à l'essai d'au moins l'un de ces transformations pendant un an ou deux permettrait de recueillir des commentaires utiles relativement à la mise en œuvre d'améliorations permanentes aux immobilisations. Il est recommandé d'entreprendre d'abord d'autres projets pilotes plus faciles à mettre en œuvre.

- 5 Stationnement pour bicyclettes : Des supports à vélos temporaires, un stationnement surveillé ou sécurisé, un stationnement couvert, des casiers pour vélos ou des stations de réparation de vélos pourraient être aménagés tout autour du marché afin de déterminer quels sont les emplacements préférés et de prévoir les difficultés opérationnelles
- 6 Programmation et animation : Des partenariats peuvent être envisagés avec des organismes communautaires et des entreprises afin de trouver des commandites et des bénévoles. Les activités énumérées précédemment peuvent toutes faire l'objet d'un projet pilote. Une collaboration avec la ZAC, les Marchés d'Ottawa et les commerces locaux pourrait être entreprise afin de créer un programme de commerces éphémères :
 - » Donner l'occasion aux commerçants actuels ou potentiels d'essayer un nouveau concept ou de démarrer une nouvelle entreprise.
 - » Créer un « permis » temporaire pour permettre aux commerçants d'exercer leurs activités sans permis, licence ou taxe.
 - » Établir les points de vente dans des kiosques, des camions ou des conteneurs d'expédition installés à l'avant des magasins ou dans les stationnements vides.
 - » Songer à consacrer un espace favorisant l'évolution constante des nouveaux entrepreneurs et artistes; cette approche pourrait être idéale pour animer le mail de la rue Waller Les commerces éphémères ont pour objectif de favoriser l'expérimentation. S'ils connaissent du succès, les exploitants peuvent être invités à se joindre au milieu des affaires.
- 7 Projets pilotes sur les terrasses : Tester différentes normes et différents règlements concernant les terrasses pour déterminer ce qui fonctionne, tant pour les installations existantes qu'au fil de la mise en œuvre des éléments du domaine public. Par exemple, des terrasses étroites, des terrasses qui peuvent s'agrandir à certains moments et des terrasses sans balustrade peuvent accroître la réussite des commerces tout en enrichissant l'atmosphère du domaine public.
- 8 Wi-Fi : Mettre en place une zone d'accès Wi-Fi public autour de l'édifice du marché ou au cœur du marché. Songer à de l'affichage et à de la publicité si ceux-ci sont fournis par un tiers.

Espaces en bordure de rue

Des espaces en bordure de rue ont été aménagés sur presque toutes les rues du marché, à l'exception de la rue St. Patrick. Ces espaces sont des voies auxiliaires généralement destinées au stationnement des véhicules. La programmation des espaces en bordure de rue fait référence à la façon dont ceux-ci sont affectés à leurs diverses utilisations, y compris le stationnement accessible, le stationnement public, les aires de chargement et de livraison, les zones d'embarquement et de débarquement des passagers, les points d'embarquement pour autocars, les terrasses temporaires et les événements publics. Elle tient aussi compte de la durée de chacune de ces utilisations, par exemple les espaces servant d'aire de chargement le matin et de zone d'embarquement et de débarquement des passagers en après-midi et en soirée.

Puisque la mise en œuvre du présent Plan du domaine public se déroulera sur plusieurs années, le rôle et la fonction des espaces en bordure des rues du marché seront amenés à changer et devront être évalués et adaptés au fil du temps. Le plan s'appuie sur ce qui est connu à ce jour pour formuler des recommandations quant à l'affectation de l'espace, mais les habitudes d'utilisation continueront d'évoluer en fonction des technologies de transport, des préférences personnelles, du changement d'affectation des terres et d'autres facteurs.

Stationnement et chargement dans les emprises publiques : objectifs stratégiques

- 1 Stationnement sur rue : Permettre le stationnement sur rue de courte durée dans des endroits stratégiques et pour soutenir les commerces et le tourisme, en prenant conscience du fait que le nombre de places de stationnement de surface sera réduit progressivement. S'assurer que toute réduction du nombre de places de stationnement public de courte durée ne nuit pas aux commerces, aux institutions et au tourisme dans le secteur.
- 2 Parcs de stationnement de surface dans l'emprise : Éliminer progressivement les parcs de stationnement de surface existants dans l'emprise de la voirie de façon à créer des espaces publics.
- 3 Embarquement et débarquement des passagers : Songer à aménager des zones désignées pour l'embarquement et le débarquement des passagers.
- 4 Chargement sur rue : Augmenter le nombre d'aires de chargement sur rue dans des emplacements stratégiques en mettant surtout l'accent sur la rue George, qui assure aussi le service sur la rue Rideau. Définir des plages horaires pour les zones de chargement dans des emplacements stratégiques, en dehors desquels l'espace deviendra des places de stationnement de courte durée, par exemple après 11 h.
 - Prévoir une zone de chargement de courte durée sur la rue York ou George, près de la rue William, durant la journée, lorsque la rue William est fermée aux camions de livraison.
 - Mettre en place des dispositions semblables, potentiellement partagées, pour la place du marché By lorsque celle-ci est fermée à la circulation pendant l'été.
- 5 Stationnement hors voirie : Éliminer le garage de stationnement au 70, rue Clarence tout en élaborant un plan pour créer des places de stationnement à prix modique à proximité, mais en

dehors du cœur du marché.

- 6 Stationnement des autocars : Prévoir une zone d'embarquement et de débarquement des passagers de courte durée dans le marché, mais déplacer le stationnement des autocars de longue durée sur les rues à l'extérieur du cœur du marché.
- 7 Stationnement polyvalent : Aménager des places de stationnement sur certaines rues qui serviront à accueillir des terrasses extérieures ou des points d'intérêt tout en créant des trottoirs plus larges et des espaces ouverts pour que ces places demeurent disponibles pour le stationnement.
- 8 Stationnement accessible : Désigner des places de stationnement sur rue pour les personnes handicapées et les usagers de Para Transpo.

Stratégie de remplacement du stationnement

L'un des principaux objectifs du présent Plan du domaine public est de convertir des espaces servant actuellement au stationnement en espaces piétonniers. La Ville remplacera également la structure de stationnement au 70, rue Clarence par un nouveau bâtiment d'intérêt. Cela entraînera la perte de places de stationnement.

Comme la mise en œuvre du plan s'échelonne sur plusieurs années, les places de stationnement seront éliminées graduellement, au fil des projets. Les modes de transport choisis par les gens connaîtront également des changements en parallèle, par exemple avec l'exploitation du réseau de train léger.

La Ville s'engage à remplacer les places de stationnement éliminées par un nouveau stationnement à l'extérieur du cœur du marché. Ce stationnement sera pratique pour le marché sans toutefois compromettre la nouvelle approche axée sur les piétons.



- Stationnement accessible réservé
- Zone de chargement de courte durée toute la journée
- Zone de chargement de jour/stationnement en soirée
- Stationnement pour autocars
- Stationnement général

Pérennisation

Il peut être utile d'anticiper les conditions et besoins futurs du marché pour déterminer les infrastructures et procédures d'exploitation à mettre en œuvre dans le cadre de l'amélioration du domaine public. Cela permet d'éviter plus tard les coûts supplémentaires et les perturbations. Bien que cet objectif général soit judicieux, il convient de faire preuve de prudence, puisqu'il est impossible de prévoir avec certitude les futures conditions sociales et technologiques.

Technologies de l'information et des communications

Le marché doit favoriser l'innovation et privilégier une approche tournée vers l'avenir en adoptant rapidement les technologies évoluées. Un accès Wi-Fi dans le domaine public ou la technologie cellulaire 5G peuvent rendre le marché By plus convivial et agréable, tout en lui conférant un avantage concurrentiel par rapport aux autres secteurs de la ville et aux autres villes du pays. Aujourd'hui, ces technologies s'appuient tant sur des systèmes câblés que sans fil, comme des canalisations pour câbles de fibre optique et des émetteurs-récepteurs. On observe une tendance accrue visant à intégrer les câbles de fibre optique aux émetteurs, qui deviennent de plus en plus nombreux et rapprochés. De ces deux technologies, les canalisations revêtent une plus grande importance, puisqu'elles doivent être planifiées et mises en œuvre en même temps que le réaménagement du domaine public.

Selon que cette infrastructure sera détenue et exploitée par une entité publique ou privée, les experts appropriés en électricité et en technologies devraient élaborer un plan directeur établissant le mieux possible les besoins en infrastructure des technologies de l'information et des communications dans le secteur du marché. Les normes relatives aux réseaux 5G ne cessent d'évoluer; des hypothèses devront donc être formulées.

Du point de vue de la conception, il est important de réduire au minimum l'impact visuel et matériel des technologies de l'information et des communications sur le domaine public. Les émetteurs devraient être intégrés aux lampadaires prévus ou fixés aux bâtiments lorsque possible plutôt que de nécessiter l'installation de poteaux supplémentaires qui encombreront l'espace en en limitant la polyvalence. Les canalisations devraient être surdimensionnées afin d'anticiper les ajouts ou modifications futurs. Si des installations plus grandes sont nécessaires, par exemple pour les ordinateurs et les points d'accès, elles devraient être situées à l'intérieur de l'édifice du marché existant ou du futur bâtiment d'intérêt.

La Ville pourrait envisager des technologies de comptage

de foule, le cas échéant, conformément aux normes et aux directives municipales, tout en tenant compte des enjeux liés à la protection de la vie privée et à la confidentialité

Transport

La technologie et les habitudes de vie ont suscité un certain nombre de changements dans la façon dont les gens utilisent les véhicules, et ces changements ont eu des répercussions sur l'utilisation de l'espace dans les emprises publiques des centres-villes du Canada. Certaines personnes estiment aussi que d'autres changements surviendront en raison des technologies actuellement explorées et développées. Ces changements actuels et potentiels concernent les aspects ci-dessous.

Livraisons et collecte des déchets et des matières recyclables

– Les véhicules de livraison utilisent de plus en plus l'espace en bordure de rue et même les voies de circulation. Si cette tendance se maintient, le rôle et la fonction des espaces en bordure de rue et des zones de chargement devront être envisagés différemment. Il pourrait être nécessaire d'augmenter le nombre de zones de chargement de courte durée disponibles pour les véhicules de livraison et les véhicules de service de la Ville.

Transport avec chauffeur – L'expansion des services de transport avec chauffeur comme Uber et Lyft aurait entraîné une augmentation de la circulation dans les rues des centres-villes. En outre, les espaces en bordure de rue sont occupés lors de l'embarquement et du débarquement des passagers, bien que ce soit généralement pour une plus courte durée que lors de livraisons.

La polyvalence constitue un principe important du présent Plan du domaine public, et cela s'applique également à l'utilisation des espaces en bordure de rue. Toutes les rues du marché ont été conçues avec de tels espaces. Cela comprend les espaces permanents réservés aux véhicules, mais aussi les espaces polyvalents, qui sont généralement alloués aux véhicules, mais qui peuvent être convertis en espaces piétonniers ou en espaces de marché ou de terrasse, selon ce que la Ville juge approprié. Ces espaces d'une largeur de 2,5 m sont adjacents aux voies de circulation.

Selon les tendances historiques, les espaces en bordure de rue sont en majorité utilisés pour le stationnement parallèle sur rue. Cette utilisation est régie par les règlements et les enseignes. Comme mentionné précédemment, il pourrait être nécessaire de prévoir un plus grand nombre d'espaces en bordure de rue pour les livraisons, les chargements ainsi

que l'embarquement et le débarquement de passagers. Cette nécessité devrait être déterminée par une surveillance continue de la circulation dans le marché. S'il y a lieu, les règlements et les enseignes peuvent être changés.

Véhicules électriques – Le nombre de véhicules à propulsion électrique en service a augmenté. Les véhicules sont actuellement alimentés en électricité au moyen de batteries à bord. Le présent Plan du domaine public n'a pas pour intention d'installer des bornes électriques en bordure de rue pour la recharge des batteries. Une telle infrastructure serait coûteuse, encombrerait l'espace public et en restreindrait la polyvalence pour les installations piétonnières. L'installation de bornes de recharge pourrait être envisagée dans les structures de stationnement public actuelles et futures dans le secteur du marché et en périphérie.

Véhicules autonomes – Un certain nombre d'initiatives cherchent à développer les véhicules sans conducteur humain. Les médias ont concentré leur attention sur certains programmes et essais concernant les véhicules autonomes. Aucune utilisation à grande échelle des véhicules autonomes n'est encore prévue dans les villes. Cette technologie semble associée à un certain nombre d'incertitudes, notamment en ce qui concerne le calendrier de son déploiement (les réseaux 5G ou leurs successeurs, par exemple, pourraient s'avérer nécessaires à la mise en œuvre des véhicules autonomes), la sécurité, le cadre juridique et les répercussions sur la circulation, le transport en commun, le stationnement et le tissu urbain. En raison de ces incertitudes, il est difficile de prévoir les réponses spatiales ou les infrastructures qui devraient être fournies, s'il y a lieu, dans le secteur du marché. Les véhicules autonomes pourraient notamment nécessiter l'ajout d'espaces en bordure de rue pour l'embarquement et le débarquement des passagers. Il serait prudent de surveiller le développement de la technologie et les apprentissages tirés de son déploiement pour toute la durée du présent Plan du domaine public.

Terrorisme

Il est difficile de prévoir l'aménagement et l'infrastructure du domaine public du marché By de façon à protéger les membres du public qui en profitent contre les actes de violence en raison de la vaste superficie du secteur, des nombreux points d'accès et de la libre circulation des gens, des biens et des véhicules nécessaires au succès du marché. L'aménagement du domaine public a pour objectif d'assurer une certaine protection afin de contrer les véhicules en mouvement lors de grands rassemblement ou événements, soit en instaurant des mesures d'atténuation des risques dus

aux véhicules hostiles.

Un périmètre délimité par des éléments de mobilier urbain lourds ou solidement fixés peut empêcher les véhicules de pénétrer à grande vitesse dans une zone achalandée durant un événement. Pour ce faire, une combinaison de jardinières, d'éléments de mobilier urbain, de bornes de protection, de barrières de sécurité et de barrières temporaires (comme des murets de béton) peut être mise en place. Ces barrières, lorsque disposées de façon stratégique à travers les rues et combinées avec les façades des bâtiments, permettent de créer une zone où les véhicules ne peuvent entrer, mais qui laisse passer les piétons. L'aménagement de l'extrémité ouest de la rue Clarence et le périmètre de l'ambassade des États-Unis sont un exemple de techniques d'atténuation des risques dus aux véhicules hostiles.

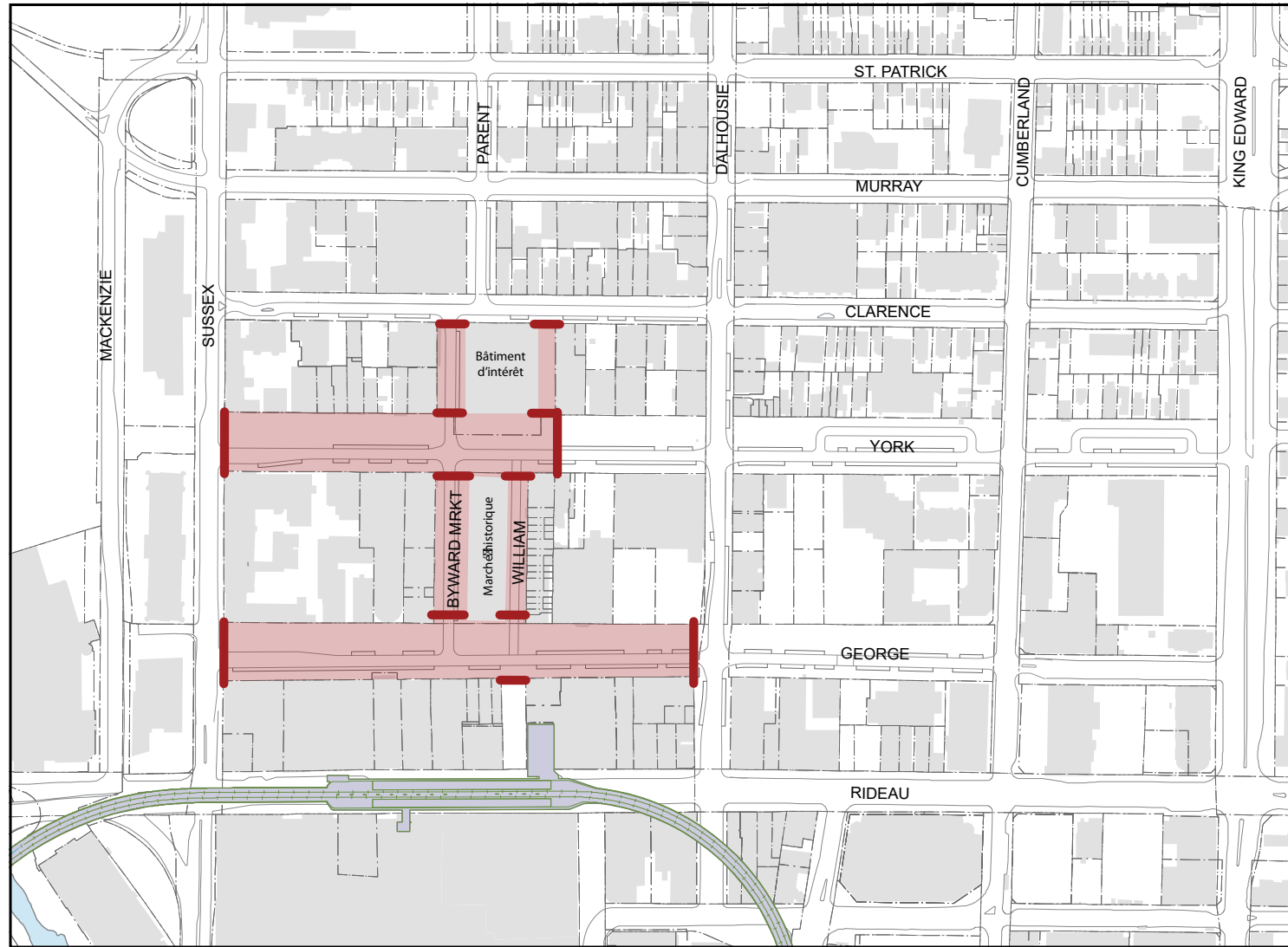
Le Plan du domaine public cherche à adopter une approche équilibrée en matière de sécurité publique, misant autant sur l'attrait et la fonctionnalité au quotidien du paysage de rue que sur la protection de l'espace public.

Comme l'aménagement du marché permet plusieurs agencements flexibles et interdépendants qui conviennent tant à l'utilisation quotidienne qu'aux rassemblements publics, plusieurs configurations de périmètre antivéhicule sont nécessaires. Le diagramme ci-joint illustre une série de mesures de sécurité antivéhicule pouvant être déployées conjointement avec l'établissement de différents périmètres lors de rassemblements publics, selon la taille de l'événement et les tronçons de rue nécessaires.

Il sera nécessaire de faire appel à des experts en sécurité compétents au moment de l'étape de conception détaillée et de la mise en œuvre du domaine public pour veiller à ce que les mesures adéquates soient prévues selon le niveau de menace et la fréquence prévue des besoins. Par exemple, le Register of Security Engineers and Specialists (registre des ingénieurs et des spécialistes en sécurité), le seul organisme à faire la promotion de l'excellence en ingénierie de sécurité, établit un standard en matière de qualité professionnelle en fonction duquel ses membres sont évalués de façon indépendante. Tout professionnel de la sécurité compétent est probablement membre de ce registre.

Sécurité

- Mesures de sécurité du périmètre renforcé
- Zones piétonnières potentielles à l'intérieur du périmètre sécurisé



Un périmètre sécurisé pouvant être configuré de différentes façons permet de mettre en place différentes zones antivéhicule dans le secteur du marché. Par exemple, les espaces de rassemblement sur la rue York peuvent être protégés de façon indépendante, ou encore conjointement avec la place du marché By, la rue William ou la rue George.

Préservation des arbres et stratégie de verdissement du marché By

Arbres existants

Les conditions dans le secteur du marché varient grandement. Dans certains endroits, des arbres de rue matures et en relativement bonne santé fournissent les avantages désirés de la forêt urbaine : beauté, augmentation de la valeur des propriétés, modération des microclimats, atténuation des eaux pluviales et protection des habitats fauniques. Ces endroits tendent à se trouver sur la périphérie du marché, là où les arbres ont accès à des volumes de terre supérieurs et sont plantés dans des surfaces meubles. Il existe quelques endroits où les arbres plantés dans le pavage, avec de faibles volumes de terre, sont vigoureux; ils arrivent à maturité et croissent pour atteindre tout leur potentiel. Ces emplacements sont dispersés dans le marché, mais ils sont aussi davantage en périphérie. Au cœur du marché, les arbres sont plus rares, et ceux qui s'y trouvent sont déclinants en raison des volumes de terre réduits et des maladies. On ne trouve pas de forêt urbaine continue au cœur du marché.

Stratégie de verdissement

Le Plan du domaine public a parmi ses principaux objectifs de verdir considérablement le secteur, cherchant à créer un couvert végétal de 30 % dans le marché (à l'exception de la rue Dalhousie). Plus précisément, le plan prévoit la plantation d'arbres sur les rues les plus achalandées du marché : George, York et Clarence, là où les arbres se font les plus rares actuellement. Cette stratégie est essentielle, puisque l'on s'attend à ce que le nombre de jours de grande chaleur triple d'ici 2050.

Le projet de transformation de l'espace sur ces trois rues, d'un milieu dominé par les véhicules à un environnement équilibré accordant la priorité aux piétons, offre d'immenses possibilités pour ce qui est de créer une forêt urbaine florissante au cœur du marché. De vastes espaces anciennement réservés à la circulation automobile et au stationnement pourront maintenant accueillir des volumes de terre qui favoriseront la saine croissance des arbres.

Il est important de reconnaître que cette audacieuse réorganisation de l'espace visant à créer un environnement piétonnier de grande qualité vient déplacer les voies de circulation et d'arrêt sur les trois rues. Cela entraînera malheureusement la perte de certains arbres existants. Le plan a toutefois été conçu de façon à réduire au minimum ces situations et à permettre la préservation des arbres existants.

- 1 S'assurer que les arbres ayant le potentiel de parvenir à maturité et de devenir des spécimens sains enrichissant la forêt urbaine sont maintenus en place lorsque possible. On compte actuellement environ 200 arbres sur les rues du secteur à l'étude (en excluant les points d'entrée et les

cours), et on estime à plus de 150, soit 75 %, le nombre de ces arbres qui répondent aux critères pour être maintenus en place selon leur emplacement dans le plan.

Pratiques de gestion exemplaires

Pour assurer la préservation des arbres existants et la plantation des nouveaux arbres, les pratiques de gestion exemplaires établies par l'American National Standards Institute (ANSI) et la Société internationale d'arboriculture doivent être respectées lorsque possible. Ces pratiques de gestion couvrent une vaste gamme de sujets, comme les conditions du sol, les pratiques de plantation et les soins continus. Voici certains des facteurs clés à prendre en considération :

- 1 Gérer les arbres existants : facteurs liés à la planification, à la conception, à la préparation des travaux, aux travaux et aux activités suivant les travaux visant à repérer les arbres en santé ainsi que ceux qui pourraient être conservés; pratiques relatives à la conservation, aux zones de protection, aux barrières, aux mesures de contrôle de l'érosion et du compactage du sol, à la surveillance, à la réévaluation et aux mesures de correction.
- 2 Gérer la qualité du sol : favoriser l'enracinement, accroître la biodiversité du sol, conserver l'humidité et les nutriments, lutter contre les organismes nuisibles et favoriser la croissance par l'amendement du sol, l'atténuation du compactage, l'ameublissement du sol, l'ajout de matières organiques, la fertilisation, la gestion du pH et un drainage approprié.
- 3 Planter des arbres avec soin : définir les conditions pour la plantation et les soins qui s'ensuivent, y compris la sélection des stocks, les conditions des racines, la préparation du site, la profondeur, l'orientation, l'amendement, le remblayage, l'élagage et l'irrigation.
- 4 Élaguer les arbres pour favoriser leur santé et leur croissance, selon le contexte : favoriser la santé des arbres, réduire les bris, dégager la vue, dégager un passage et stimuler la floraison en utilisant des techniques d'élagage pour le nettoyage, l'éclaircissage, le relevage, la réduction du couvert forestier, la restauration ou le développement structurel.

Conditions de plantation

En raison de la diversité des conditions urbaines dans le secteur du marché, trois typologies de plantation générales sont proposées.

- 1 Les arbres dans les aires ouvertes gazonnées se trouvent principalement sur la rue York, à l'est de la rue Dalhousie. Les aires gazonnées permettent des volumes de terre

élevés, offrent un bon accès à l'eau et facilitent les échanges gazeux. Les aires gazonnées comprennent les zones à l'avant des immeubles résidentiels et les larges terre-pleins qui bordent la rue. Les piétons y circulent moins, puisque les gens tendent à demeurer sur les trottoirs aménagés. Le compactage du sol pose ainsi moins problème. Le nivellement permet d'acheminer le sel loin des arbres.

- 2 Les arbres dans des jardinières ouvertes sont situés dans les zones où les piétons circulent davantage. Il est important de s'assurer que le sol n'est pas compacté par les gens qui circulent sur les zones de plantation, ce qui limiterait sa capacité à absorber l'eau et à procéder aux échanges gazeux. Le regroupement des arbres dans de vastes jardinières ouvertes laisse la place à de grands volumes de terre tout en procurant un bon accès à l'eau et à l'air. Les jardinières sont délimitées par des bordures surélevées qui les séparent de la principale zone de circulation piétonnière tout en aidant à empêcher le sel de s'infiltrer. La surface de la terre est au niveau du sol tandis que les mottes racinaires se trouvent sous le niveau du sol.
- 3 Les arbres sur des surfaces dures sont situés dans des zones du marché où la circulation piétonnière est dense et où des espaces polyvalents sont prévus pour les activités et événements. Dans ces situations, le pavage se rend jusqu'aux arbres afin de maximiser l'espace disponible pour les piétons.
 - a) Prévoir des modules d'enracinement pour augmenter le volume de terre. Les modules d'enracinement supportent le poids des pavés tout en fournissant de vastes espaces vides pour la terre non compactée. Ils se prolongent sous les trottoirs.
 - b) Aménager une surface nivelée pour empêcher l'eau de fonte de s'écouler dans les ouvertures des pavés où les arbres sont plantés. Des points d'accès (de petits trous) devraient être prévus dans les pavés pour permettre l'absorption des nutriments et de l'eau. L'utilisation importante de sel sur les rues et trottoirs d'Ottawa en hiver contamine l'eau de fonte et peut entraîner la mort des arbres de rue.

Le sol comme infrastructure

Le substrat ou milieu dans lequel les arbres sont plantés, c'est-à-dire leur sol, est un facteur critique pour assurer la croissance saine et prolongée de la forêt urbaine dans le marché.

- 1 Développer une stratégie des sols spécifique au site pour chaque typologie de plantation : aires gazonnées, jardinières et surfaces dures. Une mécanique des sols appropriée peut atténuer le compactage et permettre au sol de retenir les eaux pluviales, de procéder à l'irrigation

passive des arbres et de faciliter les processus biologiques qui assurent sa fertilité.

- 2 Prévoir un minimum de 30 m³ de sol par arbre du couvert forestier afin de favoriser la croissance saine à long terme des arbres sur les rues George, York et Clarence, des zones où la circulation piétonnière est extrêmement dense. Ce volume peut être réduit lorsqu'il est partagé par un certain nombre d'arbres, mais, en moyenne, un minimum de 20 m³ de terre par arbre est requis.
- 3 Planter de petits arbres décoratifs dans les endroits où il est impossible de fournir de grands volumes de terre en raison de la configuration routière ou des services publics souterrains.
- 4 Limiter à 2 m la profondeur de la terre, puisque les racines des arbres tendent à rester près de la surface pour accéder à l'eau, à l'air et aux nutriments. La profondeur minimale du sol pour les arbres à large canopée est de 1,2 m; une profondeur de 1,4 m est idéale. Pour les arbres décoratifs, la profondeur minimale du sol peut être de 0,6 m. La profondeur doit dépendre du type d'arbres.
- 5 Ajouter du biocharbon au moment de la plantation afin de fournir un substrat à long terme pour les micro-organismes. L'inoculation mycorhizienne ciblant plusieurs genres contribue à la formation de relations symbiotiques favorisant l'absorption d'eau et de nutriments.
- 6 Ajouter des amendements au sol au fil du temps, y compris des engrais standard (azote, phosphore et potassium) et des micronutriments. Il faut éviter de creuser autour des racines d'arbre; des techniques telles que l'injection d'air sont à privilégier. Il est important de nourrir le sol à long terme. Si le sol perd ses agents biologiques et devient stérile, les arbres ne pourront plus y pousser.

Diversité

Il est important de planter le plus d'essences possible afin d'assurer la résilience de la forêt urbaine. Les organismes nuisibles et les maladies sont de plus en plus présents; en plantant une seule essence (ou quelques-unes seulement), le marché s'expose à une perte d'arbres catastrophique en cas de maladie. Lorsque plusieurs essences sont combinées, la maladie est moins en mesure de se propager. Ainsi, même si elle devait emporter toute une espèce, la forêt urbaine pourrait encore compter sur plusieurs autres arbres pour verdir les rues.

La Société internationale d'arboriculture recommande de suivre les lignes directrices suivantes :

- Pas plus de 10 % d'arbres de la même essence
- Pas plus de 20 % d'arbres du même genre
- Pas plus de 30 % d'arbres de la même famille

Bien qu'idéal, cet objectif sera difficile à atteindre pour deux raisons : il est nécessaire de trouver des arbres capables de s'adapter aux conditions urbaines les plus rigoureuses, mais aussi qui peuvent résister au climat d'Ottawa. C'est pourquoi l'objectif de la diversité des arbres dans le marché a été revu :

- 1 Pas plus de 20 % d'arbres de la même essence
- 2 Pas plus de 40 % d'arbres du même genre
- 3 Pas plus de 60 % d'arbres de la même famille

Les arbres devraient en outre être mélangés le long des rues de façon à faire alterner les essences régulièrement.

- 1 Regrouper les arbres de forme, de texture ou de vitesse de croissance semblables pour assurer la cohésion sur le plan visuel.
- 2 Éviter de créer des rues thématiques avec plantation en monoculture.
- 3 Diversifier les arbres en tenant compte des nombreux avantages que cela apporte, notamment :
 - comme source de nectar pour les pollinisateurs;
 - comme source de nourriture pour les insectes, les oiseaux et autres espèces animales utiles;
 - comme source de beauté grâce aux différentes textures, aux fleurs et au coloris automnal

Objectifs d'aménagement

Tous les trottoirs du marché sont conçus de façon à permettre aux arbres de rue à cime élevée de verdifier l'espace, d'apporter de l'ombre en été, de gérer les eaux pluviales et de contribuer à la biomagnification. Sur les rues les plus fréquentées, les arbres seront plantés dans des conditions très urbaines sur des surfaces dures. Lors des journées occupées ou durant des événements comme des festivals de rue, des spectacles ou des foires artistiques, les trottoirs sont si achalandés que tout l'espace disponible est occupé par les personnes debout, assises ou qui circulent.

- 1 Sélectionner de nouveaux arbres dont la cime taillée se trouve à au moins 2,5 m au-dessus du trottoir. L'espace au niveau du sol est ainsi le plus dégagé et le plus polyvalent possible et permet une bonne visibilité.
- 2 Sélectionner de nouvelles essences d'arbre en fonction des objectifs d'aménagement globaux de chaque rue et du contexte immédiat.
- 3 Sélectionner des arbres à couvert dense sur la rue York, la « grande promenade » du marché. La rue York arborera une allure formelle qui viendra créer un cadre solide pour les espaces publics qui la bordent. Les arbres choisis doivent être les plus grands possibles et produire un effet de voûte en forme de vase, comme des ormes, afin d'élever le plafond de l'espace.
 - Le tronçon entre la promenade Sussex et la rue William sera un espace polyvalent de rassemblement et de marché extérieur qui accueillera les événements les plus importants dans le marché. Les arbres seront plantés sur des surfaces dures et espacés à intervalles réguliers.
 - Entre les rues William et Dalhousie, la rue commence à se transformer et une rangée d'arbres supplémentaire est introduite. À cet endroit, les arbres sont plantés dans des jardinières ouvertes.
 - À l'est de la rue Dalhousie, la rue York est aménagée en jardin, avec des arbres plantés dans de vastes zones gazonnées regroupées et une promenade centrale; il est possible de varier l'espacement des arbres.
 - Compte tenu des trois conditions de plantation qui marquent la transition entre la surface dure et fréquentée à l'ouest et la surface meuble et tranquille à l'est, le choix des essences augmentera d'ouest en est.
- 4 La sélection des arbres sur la rue George doit contribuer à délimiter les salles extérieures. Les arbres borderont les deux côtés de la large promenade du côté nord pour l'encadrer. À certains endroits, les arbres seront rapprochés, ou on retrouvera un bosquet à travers lequel les gens peuvent passer. Cette disposition permettra de

signaler une nouvelle expérience ou une nouvelle salle extérieure. Celles-ci peuvent également être délimitées par le choix des essences.

- Diversifier les essences, la forme, la hauteur, la disposition des branches, la surface des feuilles, la texture et la couleur des arbres afin d'accentuer les transitions et d'apporter une certaine variété sur la rue, parallèlement aux activités organisées.
 - Inclure des arbres aux branches maîtresses horizontales et basses, comme des chênes, afin de créer un couvert et de réduire l'étendue de l'espace, par exemple dans l'aire de jeu familiale.
 - Songer à sélectionner des essences associées à des aliments ou à des noix et baies comestibles comme moyen de célébrer le marché d'alimentation et d'éduquer la population.
- 5 Des essences d'arbre différentes, moins communes devraient être plantées sur la rue Clarence, puisque les rues George et York comprendront un mélange d'arbres plus courants, robustes et appropriés dans le contexte d'Ottawa. Cela viendra diversifier davantage le marché en offrant une protection contre les futurs organismes nuisibles.

Introduction

Le présent document est l'aboutissement des efforts déployés par de nombreuses personnes travaillant dans divers secteurs et qui, en dépit de leurs différences et des difficultés, se sont réunies, liées par leur profond attachement au marché By et leur engagement à créer un plan digne du secteur, de ses espaces publics et de son avenir.

La Ville d'Ottawa souhaite remercier l'équipe centrale, l'équipe de consultants et les nombreux conseillers techniques et partenaires énumérés ci-dessous de leur contribution au plan et au processus de planification. La ville souhaite aussi reconnaître les plus de 100 bénévoles et 2 000 personnes qui ont fourni des commentaires et qui sont demeurés mobilisés tout au long du processus de planification de deux ans. Le marché By est un district particulier et un endroit distinct d'Ottawa et du Canada, et ce plan est l'un des nombreux outils qui permettront de façonner son avenir.

VILLE D'OTTAWA

Directeur de projet

Court Curry

Gestionnaire de projet

Jillian Savage

Équipe centrale

Brian Simpson, City of Ottawa

Cindy VanBuskirk, City of Ottawa

Dana Collings, City of Ottawa

Kim Copeland, City of Ottawa

Madeleine Mitchell, City of Ottawa

Sami Rehman, City of Ottawa

Scott Caldwell, City of Ottawa

Vanessa Black, City of Ottawa

Bryan Chandler, Ottawa Markets

Zachary Dayler, Ottawa Markets

Andrew Sacret, National Capital Commission

Jasna Jennings, ByWard Market BIA

CONSULTANTS

Directeur de projet

David Leinster, The Planning Partnership

Responsable de la mobilisation du public

Donna Hinde, The Planning Partnership

Gestionnaire de projet et concepteur d'urbanisme

Mike Hudson, The Planning Partnership

Architecte paysagiste

Jennifer Williamson, The Planning Partnership

Arboriculteur

Michael Ormston-Holloway

Graphics

Sarah Ko, The Planning Partnership

Responsable de la planification et de l'ingénierie

Ron Clarke, Parsons

Ingénieurs des transports

Muna Awatta, Parsons

Mark Baker, Parsons

Chris Redden, Parsons

Kevin McCambley, Parsons

Expert en urbanisme et conférencier principal

Gil Penalosa, 8 80 Cities

Responsables des études de la vie publique

Ryan O'Connor, 8 80 Cities

Rossana Tudo, 8 80 Cities

Responsable de l'éclairage

Andrew Mackinnon, Gabriel Mackinnon Lighting Design

CONSEILLERS TECHNIQUES ET PARTENAIRES

Mathieu Fleury, conseiller du quartier 12 – Rideau-Vanier
Comité consultatif d'urbanisme, du design et de l'immobilier,
Commission de la capitale nationale
Chambre de commerce d'Ottawa
Tourisme Ottawa

Musée des beaux-arts du Canada
Comité d'examen du design urbain, Ville d'Ottawa

Adam Hortop, Ville d'Ottawa

Al Browning, Ville d'Ottawa

Alex Stecky-Efantis, Ville d'Ottawa

Amanda Mullins, Ville d'Ottawa

Andrew J. Smith, Ville d'Ottawa

Ashley Kortaba, Ville d'Ottawa

Bill Quackenbush, Ville d'Ottawa

Birgitte Alting-Mees, Ville d'Ottawa

Brian Ducey, Ville d'Ottawa

Bryden Denyes, Ville d'Ottawa

Claude Marchand, Ville d'Ottawa

David Atkinson, Ville d'Ottawa

David Maloney, Ville d'Ottawa

Destini MacLean, Ville d'Ottawa

Dhaneshwar Neermul, Ville d'Ottawa

Gen Nielsen, Ville d'Ottawa

JC Renaud, Ville d'Ottawa

Jon Pach, Ville d'Ottawa

Keith Ouellette, Ville d'Ottawa

Kornel Mucsi, Ville d'Ottawa

Kristyn Ralph, Ville d'Ottawa

Linda Carkner, Ville d'Ottawa

Megan Richards, Ville d'Ottawa

Meghan Whitehead, Ville d'Ottawa

Michael Carneiro, Ville d'Ottawa

Nelson Edwards, Ville d'Ottawa

Phil Landry, Ville d'Ottawa

Robert Charbonneau, Ville d'Ottawa

Stephane Galipeau, bureau du quartier 12, Ville d'Ottawa

Stuart Edison, Ville d'Ottawa

Thomas Crowley, Ville d'Ottawa

Tracy Smith, Ville d'Ottawa

Vivi Chi, Ville d'Ottawa

Arthur Wong, Service de police d'Ottawa

Grant Hooker, Beavertails Inc.

Henri Groulx, Association des détenteurs d'étal du marché By

Peggy DuCharme, ZAC du centre-ville Rideau

Norman Moyer, Association communautaire de la Basse-ville

Liz Bernstein, Association communautaire de la Basse-ville

Sylvie Grenier, Association communautaire de la Basse-ville

Michael White, Centre Booth Ottawa

Steve Ball, Association des hôtels d'Ottawa Gatineau

Zachary Dayler, Marchés d'Ottawa

Catherine Callary, Tourisme Ottawa

Kelly Hausser, Tourisme Ottawa

Robert Hupé, Maple Country Sugar Bush

Lucie Bureau, Commission de la capitale nationale

Christopher Hetherington, Commission de la capitale nationale

Richard Daigneault, Commission de la capitale nationale

Ashley Hopkins, Paradigm Properties

Deek Labelle, Le Laff/Château Lafayette

Stephen Bartolo, Les Bergers de l'espoir

Steven Parker, Les Bergers de l'espoir

Sarah Jennings



BYWARD MARKET
Public Realm Plan

MARCHÉ BY
Plan du domaine public