

# 3 VISION, PRINCIPES DE CONCEPTION ET STRATÉGIE GÉNÉRALE DE PLANIFICATION

La stratégie générale de planification du PCC de la rue Bank vise à assurer une approche coordonnée et planifiée des aménagements futurs, soutenue par des lignes directrices claires et une stratégie de mise en œuvre. Le PCC est encadré par une vision et des principes de conception qui ont été rédigés en consultation avec les comités consultatifs, les représentants des secteurs résidentiel et d'affaires ainsi qu'avec les usagers du secteur.

La Stratégie sur les terrains résidentiels (STR) d'Ottawa (2009) établit des objectifs de densité minimale en 2031 pour la désignation d'artère principale de la rue Bank et celle de centre polyvalent Billings Bridge. La STR fixe également les densités de population pour ces secteurs en 2006. Tel que décrit aux sections 2.1.1 et 2.2.5, la hausse de densité est mesurée en pourcentage et appliquée à la surface de plancher hors œuvre brute (SHOB) estimée des aménagements existants dans le secteur visé par le PCC. Pour ce qui concerne la rue Bank, l'objectif de densité prévoit une hausse de 52 pour cent et, pour le centre polyvalent Billings Bridge, l'objectif de densité correspond à une hausse de 23 pour cent par rapport aux niveaux de 2006.

Le Règlement de zonage général est relativement nouveau (adopté en 2008) et n'a pas encore affecté complètement la forme bâtie dans le secteur à l'étude. Le plus souvent, en l'absence de parc de stationnement souterrain, le rapport plancher-sol (RPS) maximal autorisé est de 2,0; par conséquent, la SHOB maximale pouvant être aménagée à chaque emplacement pourrait atteindre deux fois sa superficie.

Il existe un lien entre la densité et la SHOB (par le biais de la forme bâtie), qui permet d'estimer d'une manière générale que si la densité augmente de 52 pour cent, comme il est proposé sur la rue Bank, la SHOB requise risque d'être du même ordre. En observant le secteur, on constate que les bâtiments ont en moyenne une hauteur d'un ou deux étages et un RPS inférieur à 1,0. Une hausse de 52 pour cent ferait passer les bâtiments de deux à trois étages et, selon le zonage actuel, ceux-ci peuvent atteindre une hauteur de huit étages et un RPS d'au moins 2,0. Il est ainsi raisonnable de supposer que le zonage actuel d'artère principale permettrait d'atteindre les objectifs de densification de la Ville lors des futurs aménagements. Le présent PCC devrait permettre d'orienter la planification de cette densification.

## 3.1 VISION ET PRINCIPE DE CONCEPTION DU PCC

*Le couloir de la rue Bank visé par le Plan de conception communautaire (PCC) de la rue Bank est désigné dans le Plan officiel de la Ville d'Ottawa comme étant une destination de la ville où il est agréable d'habiter, de travailler et de faire des courses.*

Le secteur visé par le PCC, qui s'étend de la promenade Riverside à la voie ferrée au sud du chemin Walkley, fut aménagé après la Seconde Guerre mondiale et devra faire l'objet, au cours des 20 années qui viennent, de changements importants. Ce secteur peut accueillir une population importante de résidents et de travailleurs, dans un environnement qui sera bien

desservi par tous les modes de transport. Le présent PCC a pour rôle d'orienter la transformation de ce tronçon du couloir de la rue Bank, tout en exploitant ses atouts actuels de destination d'achats et de services. La fonction de la rue Bank en tant qu'artère donnant accès au centre-ville et à divers quartiers sera préservée.

Le PCC considère le couloir de la rue Bank :

- i. comme un secteur polyvalent dynamique regroupant divers types de logement, d'emploi, de commerces et de services;
- ii. comme un secteur comportant des carrefours d'activité accessibles à pied, à vélo, en transport en commun et en automobile;
- iii. comme un secteur offrant des lieux de rassemblement public et présentant un paysage de rue mis en valeur, qui améliore la qualité environnementale et la viabilité du couloir.

Au fur et à mesure que le couloir de la rue Bank se transformera en milieu en plus en plus urbanisé et caractérisé par le sentiment d'appartenance qu'il inspire, des améliorations seront apportées, par étapes et au fil des réaménagements, au débit de la circulation et à la sécurité. Ces améliorations aideront à créer un quartier agréable pour les résidents et les visiteurs, offrant des liens plus efficaces vers ses espaces verts et ses éléments naturels.

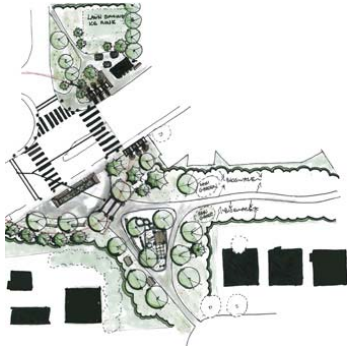
La vision d'avenir prévue pour le couloir de la rue Bank est appuyée par de nombreux principes clés fondamentaux.

## AU NIVEAU DE LA RUE :



1. En tant qu'artère principale, la rue Bank servira de lien entre divers secteurs de la ville et de destination en soi.
2. La rue Bank deviendra un lieu sûr et accessible à vélo ou à pied. L'endroit sera attrayant, verdoyant et propice aux rassemblements publics et aux activités communautaires grâce à des commodités toutes saisons.
3. Les nouveaux aménagements et les nouvelles infrastructures seront souples de manière à mieux tenir compte des changements de choix de transport. Le couloir devra prévoir un réseau de transport en commun et de déplacements plus solide.
4. La rue sera mise en valeur grâce à un paysage attrayant constitué d'éléments piétonniers et végétaux, comme du mobilier urbain, des arbres et des appareils d'éclairage normalisés.
5. Une stratégie de stationnement à long terme pour le secteur devrait être élaborée pour répondre aux changements progressifs liés à l'utilisation de l'automobile.

## RÉAMÉNAGEMENT :



6. Le réaménagement contribuera à rendre le secteur plus agréable à habiter et respectera des principes de conception durable, afin que le secteur devienne plus respectueux de l'environnement qu'il ne l'est actuellement. Il doit rester viable économiquement pour les commerces et les résidents, et devenir plus dynamique au plan social. Les nouveaux aménagements et les améliorations apportées aux infrastructures tiendront compte de ces facteurs lorsqu'ils seront planifiés et conçus.
7. Les aménagements et les infrastructures respecteront les quartiers qui entourent actuellement le secteur visé par le PCC, et aideront à créer une rue principale qui deviendra le cœur de la collectivité plutôt qu'un obstacle.
8. Le réaménagement au cours d'une même période des propriétés du quartier sera encouragé, en commençant par les zones clés du secteur visé par le PCC. Des stratégies de mise en place progressive du secteur privé seront élaborées et soutenues par des mesures et des incitations du secteur public, afin de promouvoir les changements positifs par le biais de projets catalyseurs.

## IDENTITÉ :



9. Des améliorations distinctes et coordonnées au domaine public et au paysage de rue contribueront à conférer au secteur visé par le PCC un caractère d'appartenance et une identité, de telle sorte que, peu à peu, les gens appelleront ce tronçon de la rue Bank par son nom.
10. La grande variété de commerces, de services et d'emplois que l'on retrouve dans le secteur visé par le PCC sera préservée et encouragée au fil du temps, et renforcera l'identité du PCC de la rue Bank.

## 3.2

### STRATÉGIE GÉNÉRALE DE PLANIFICATION

#### *1. Respecter les désignations du Plan officiel et atteindre ses objectifs en matière de densité*

La stratégie de planification du PCC est fondée sur des politiques et des lignes directrices établies par le Plan officiel (PO). Ce document désigne le tronçon du couloir de la rue Bank visé par le PCC comme étant une artère principale et désigne le centre commercial Billings Bridge comme étant un centre polyvalent. On retrouve deux stations du Transitway et une future station de TLR à distance de marche du secteur à l'étude. Le PCC est conforme aux politiques et aux directives établies

dans les Lignes directrices d'esthétique urbaine le long des artères principales (2006) et dans les Lignes directrices sur les aménagements axés sur le transport en commun (2007).



Exemple de densification venant compléter le secteur environnant (MMM Group, 2010)

Le PO établit pour l'artère principale de la rue Bank un objectif minimal de densité postérieur à 2031. Cet objectif est de 120 personnes et emplois par hectare brut, ce qui représente une hausse de 52 pour cent par rapport à la densité signalée en 2006. Pour le centre polyvalent Billings Bridge, l'objectif minimal de densité pour 2031 est de 160 personnes et emplois par hectare brut, soit une hausse prévue de 23 pour cent par rapport à la densité de 2006. Les modifications aux concepts d'utilisation du sol et au règlement de zonage décrites dans le présent PCC tiennent compte de ces objectifs de densité.

La totalité du couloir devrait connaître, au fil du temps, une certaine densification; toutefois, le PCC concentre les aménagements les plus denses (p. ex. ceux avec des hauteurs accrues) aux carrefours de transport en commun afin d'atteindre les objectifs de densification du PO.

Le RPS maximum, précisé dans les dispositions de zonage, détermine la surface de plancher hors œuvre brute pouvant être construite sur un même emplacement. Le RPS détermine par conséquent le

niveau de densification générale d'un emplacement. Dans le cas du secteur visé par le PCC, la plus grande partie du couloir présente déjà un RPS maximum de 3,5 lorsqu'un stationnement souterrain est prévu, à défaut de quoi le RPS maximum est de 2,0.

Aux nœuds, la hauteur maximale des bâtiments a été accrue mais tel n'a pas été le cas du RPS ou de la SHOB pouvant être construite sur un emplacement. En augmentant la hauteur autorisée des bâtiments aux nœuds, les options de forme bâtie sont multipliées, constituant ainsi un incitatif pour les promoteurs qui souhaitent maximiser le potentiel d'aménagement de leurs emplacements et, par conséquent, aidant la Ville à atteindre ses objectifs de densité.

## *II. Promouvoir la viabilité*

La stratégie de planification du PCC vient appuyer l'objectif du Plan officiel consistant à promouvoir la viabilité au fur et à mesure que la population de la ville s'accroît et que les terrains se raréfient peu à peu. La promotion de la densification, de la variété des utilisations (résidentielles et non résidentielles) et des autres modes of transport permettra d'inciter les résidents à habiter plus près de leur lieu de travail, à se déplacer en ville sans utiliser leur automobile et à faire leurs courses à un endroit situé près de parcs et de sentiers accessibles depuis le couloir visé par le PCC.

Le fait d'encourager la densification des utilisations polyvalentes, en particulier près des stations de transport en commun, favorise une utilisation efficace des terrains et limite la dépendance à l'égard de l'automobile (réduisant par conséquent les niveaux d'émission de gaz à effet de serre). L'amélioration des conditions de marche et de cyclisme dans le couloir, grâce à un meilleur aménagement paysager et à un couvert forestier;

procure non seulement des avantages sur la qualité de vie mais permet également de mettre en valeur l'environnement dans le secteur à l'étude.

### **III. Améliorer les parts modales et les liens de transport**

Le PCC adopte une approche multidisciplinaire pour équilibrer l'ensemble des besoins et des objectifs en matière de transport dans le secteur à l'étude.

Lors des réunions publiques de consultation, on a pu noter fréquemment le souhait que la circulation locale et de transit ne soit pas entravée de manière significative. Le Plan directeur des transports ne propose pas l'élargissement de la rue Bank. Par conséquent, l'un des éléments clés de la stratégie générale de transport du PCC consiste à créer des possibilités d'accroître les parts modales des piétons, des cyclistes et des usagers du transport en commun (réduisant du fait les parts modales des véhicules à occupant unique, mode de transport dominant actuel). Les pistes cyclables de navettage et récréatives ainsi que l'élargissement et l'uniformisation des trottoirs sont recommandés dans tout le secteur à l'étude. Ces améliorations font partie du plan de réseau piétonnier et cyclable du PCC.

### **IV. Un paysage de rue dynamique et un profil en travers compressé**

Le paysage de rue sera réaménagé dans le cadre du projet de réfection de la rue Bank et mis en valeur grâce à la plantation d'arbres, à un aménagement paysager, à la création de parcs de poche, à l'installation de lampadaires et de commodités pour les piétons.

Le profil en travers proposé sur la plus grande partie du couloir constitue une modification du profil des couloirs d'artères de la ville. La Ville ne possède actuellement qu'une mince emprise dans

ce couloir. La modification du profil en travers proposé dans le présent PCC entraînera une réduction du nombre d'empiètements sur des propriétés qui auraient été nécessaires pour respecter le profil en travers normalisé de la Ville. De plus, les terrains plus petits du côté est de la rue ne subiront aucune répercussion négative qu'aurait entraîné la suppression des services d'un côté de la rue ou des deux puisqu'aucun empiètement ne sera nécessaire sur les grandes propriétés. Le profil modifié offre par ailleurs de plus grandes possibilités de plantation d'arbres dans les retraits, un environnement piétonnier plus confortable et un refuge piétonnier dans le terre-plein central, tout en permettant une capacité suffisante de débit de circulation et l'aménagement de voies cyclables sur voirie.



Animer le paysage de rue grâce au rapprochement des édifices et du trottoir, aux lampadaires et à l'aménagement paysager (MMM Group, 2010)

### **V. Élaborer une stratégie de stationnement**

Une stratégie de gestion de la circulation est importante pour favoriser le réaménagement des petits terrains du secteur à l'étude. Actuellement, bon nombre de petites propriétés ont de la difficulté à satisfaire aux normes de stationnement en cas de réaménagement. La stratégie de stationnement prévoit un nouveau parc de stationnement municipal et vise à normaliser les exigences minimales de



stationnement dans le secteur à l'étude vers un taux plus faible, car deux normes municipales s'appliquent actuellement dans le secteur à l'étude. Les règlements financiers des exigences de stationnement seront encouragés dans le cas des réaménagements de petits terrains près de ce nouveau parc de stationnement municipal.

La Ville devrait encourager les accès et les parcs de stationnement partagés entre plusieurs locataires d'une même propriété et entre les propriétés. Cette mesure permettrait de libérer les propriétés d'exigences de stationnement coûteuses, de réduire la superficie de terrains utilisés comme aires de stationnement et de promouvoir la rationalisation des déplacements en automobile pour se rendre dans plusieurs commerces ou points de service. Ces changements seraient exigés lors des demandes de réglementation du plan d'implantation, au fur et à mesure que le secteur est réaménagé.

#### **VI. Mettre en valeur les espaces verts**

Le manque d'espaces verts et d'aménagement paysager est évident dans le couloir et a été signalé fréquemment lors du processus de consultation. Un effort concerté sera déployé pour que le nombre et la qualité des espaces verts soient accrus dans le secteur à l'étude. L'aménagement d'une voie verte est proposé le long de l'ancienne voie ferrée parallèle à la rue Bank à l'ouest. Les aménagements paysagers et la plantation d'arbres sont encouragés le plus possible le long de la rue, dans les emprises publiques et privées. Le réseau existant de sentiers et de parcs municipaux devrait être mis en valeur, et de nouveaux sentiers devraient être aménagés près du parc Ledbury.



Sentier aménagé entre le chemin Brookfield et la rue Bank (MMM Group, 2010)

#### **VII. Rechercher des aménagements de qualité qui complètent la collectivité**

Le secteur à l'étude est un secteur prioritaire de conception. À ce titre, l'utilisation du sol, la forme bâtie, les dispositions de zonage et les lignes directrices de design urbain sont proposées dans le PCC. Pour confirmer l'importance d'une conception efficace, le PCC est également conforme aux Lignes directrices d'esthétique urbaine le long des artères principales, qui doivent également être consultées lors de l'évaluation des demandes d'aménagement. Une attention particulière a été portée au fait que les nouveaux projets d'aménagement et de densification ne s'opposent pas au secteur environnant mais qu'ils complètent au contraire les services et les utilisations qu'on y trouve déjà.

Il est important d'obtenir une transition adaptée entre les tours et les quartiers résidentiels de profil peu élevé, grâce au retrait des étages supérieurs des immeubles, à la création de socles et/ou à l'utilisation de structures intermédiaires de hauteur faible ou moyenne. Le Comité d'examen du design urbain de la Ville examinera les avantages conceptuels des demandes d'aménagement de tours et évaluera leur capacité à atténuer les répercussions éventuelles sur les secteurs résidentiels de faible hauteur environnants.

***VIII. Une installation communautaire  
répondant aux besoins d'une  
population croissante***

Au fur et à mesure que le secteur à l'étude s'établit et se densifie, un accroissement de la population devrait être observé dans les secteurs environnants. L'aménagement d'une installation communautaire est proposé au cœur du secteur visé par le PCC afin de répondre aux besoins de la population croissante.

