

2.3 Utilisations

On retrouve au centre-ville une vaste gamme d'utilisations : résidences (de tous types), commerces de détail, bureaux, parcs et loisirs. L'utilisation du sol est essentiellement de nature urbaine, avec une grande diversité d'utilisations de commerce de détail, de bureau, résidentielles et communautaires réparties sur le secteur visé par le PCC.

Bien que généralement considéré comme un secteur résidentiel, le centre-ville comprend également de nombreuses utilisations commerciales et d'emploi. En fait, plus de 22 200 personnes travaillent au centre-ville. Les utilisations commerciales et de commerce de détail sont en général regroupées dans les rues principales traditionnelles du cœur du secteur à l'étude (Bank et Elgin) avec une moindre activité sur les tronçons de Somerset et Gladstone. La plupart des édifices de vente au détail des rues principales contiennent des appartements résidentiels ou des bureaux aux étages supérieurs.

Élément caractéristique à Ottawa, le secteur compte également sur une forte présence d'institutions, avec des musées nationaux, des ambassades et des services gouvernementaux. La rue Metcalfé tient lieu de couloir institutionnel important qui l'espace municipal au domaine fédéral.

Les autres grands axes nord-sud et les rues locales est-ouest sont généralement plus résidentiels, avec une variété d'immeubles d'appartements de dimension modeste ou importante auxquels se mélangent des maisons. Bon nombre de ces résidences ont d'ailleurs été transformées en immeubles à bureaux ou en restaurants.

Un important programme de réaménagement mené entre les années 1950 et 1970 a permis de transformer le centre-ville, entre les rues Cartier et Kent, en un secteur dominé par les appartements et les aires de stationnement de surface. Au cours de cette période, les maisons individuelles ont été remplacées par une variété d'édifices à bureaux construits à cette fin, des conversions commerciales et des immeubles d'appartements de hauteur moyenne à élevée. La création du Plan du centre-ville au milieu des années 1970 a contribué à limiter les démolitions d'immeubles, donnant lieu à la construction moins fréquente de grands immeubles d'appartements dans les années 1980 et 1990. Pourtant, depuis 2000, la croissance résidentielle a repris au centre-ville sous la forme de copropriétés, avec quinze projets réalisés ou en construction et comprenant plus de 2 000 unités d'habitation.

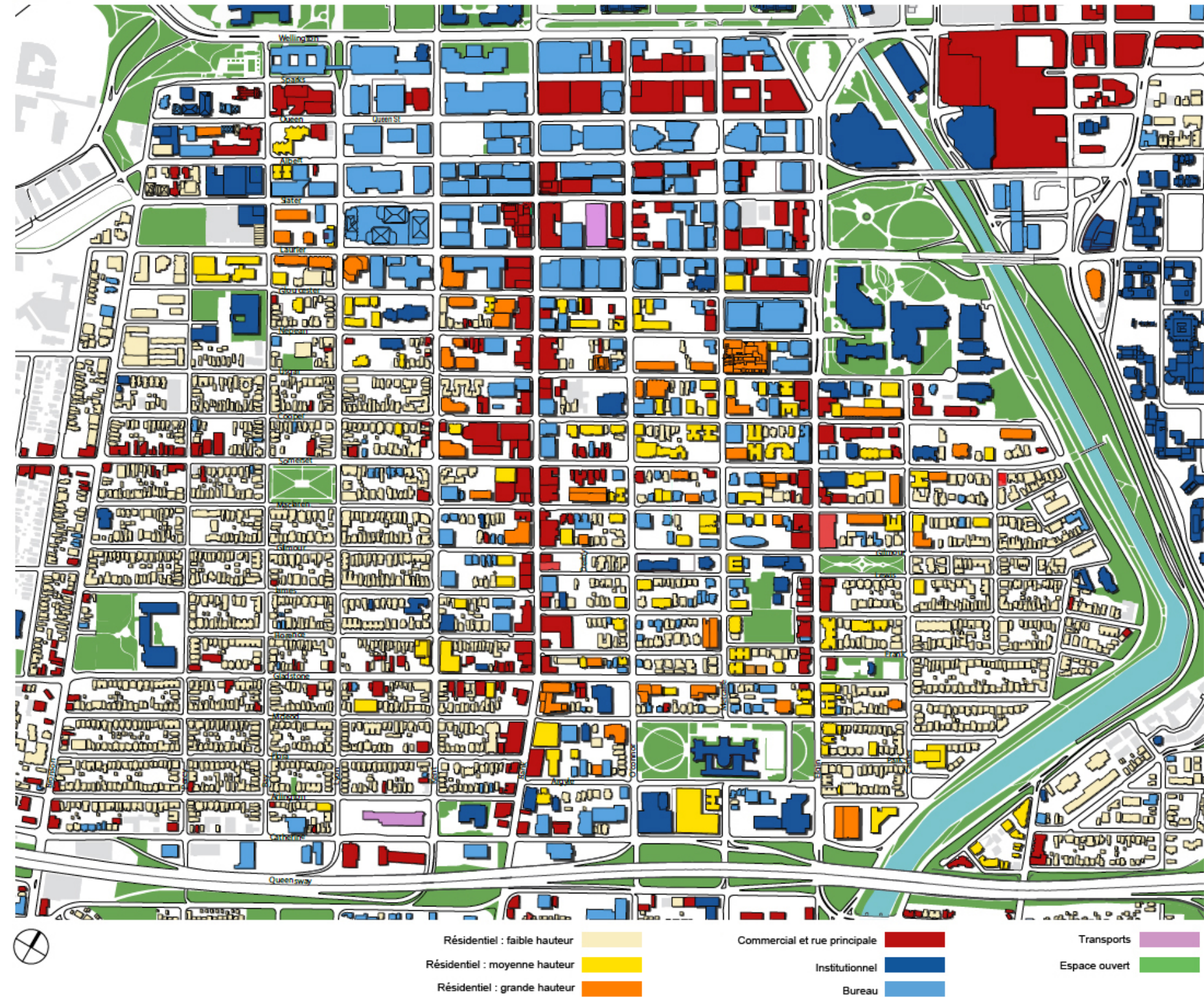


Image 22 : Utilisations du sol au centre-ville

Ce processus de densification résidentielle et commerciale a eu à la fois des répercussions sur la forme bâtie dans le secteur et sur la fonction même du secteur, qui est devenu une destination de vie en appartement dans notre ville et une zone commerciale dynamique offrant de nombreuses possibilités d'emploi.

Dans certaines parties internes du centre-ville, les édifices ont une échelle plus intime et présentent un portrait urbain plus serré. Cette zone contient essentiellement des utilisations résidentielles, bien qu'on y retrouve également diverses utilisations d'emploi, notamment des services professionnels. Pour pouvoir accueillir ces nouvelles utilisations, bon nombre de demeures patrimoniales ont été converties en immeubles polyvalents résidentiels et commerciaux.

Dans le couloir de la rue Catherine, les utilisations d'emploi sont majoritaires, avec notamment des bureaux, des industries légères, des services et des commerces de détail.

Ground Floor Uses in Centretown between Elgin and Kent: An important mixed-use employment and residential destination

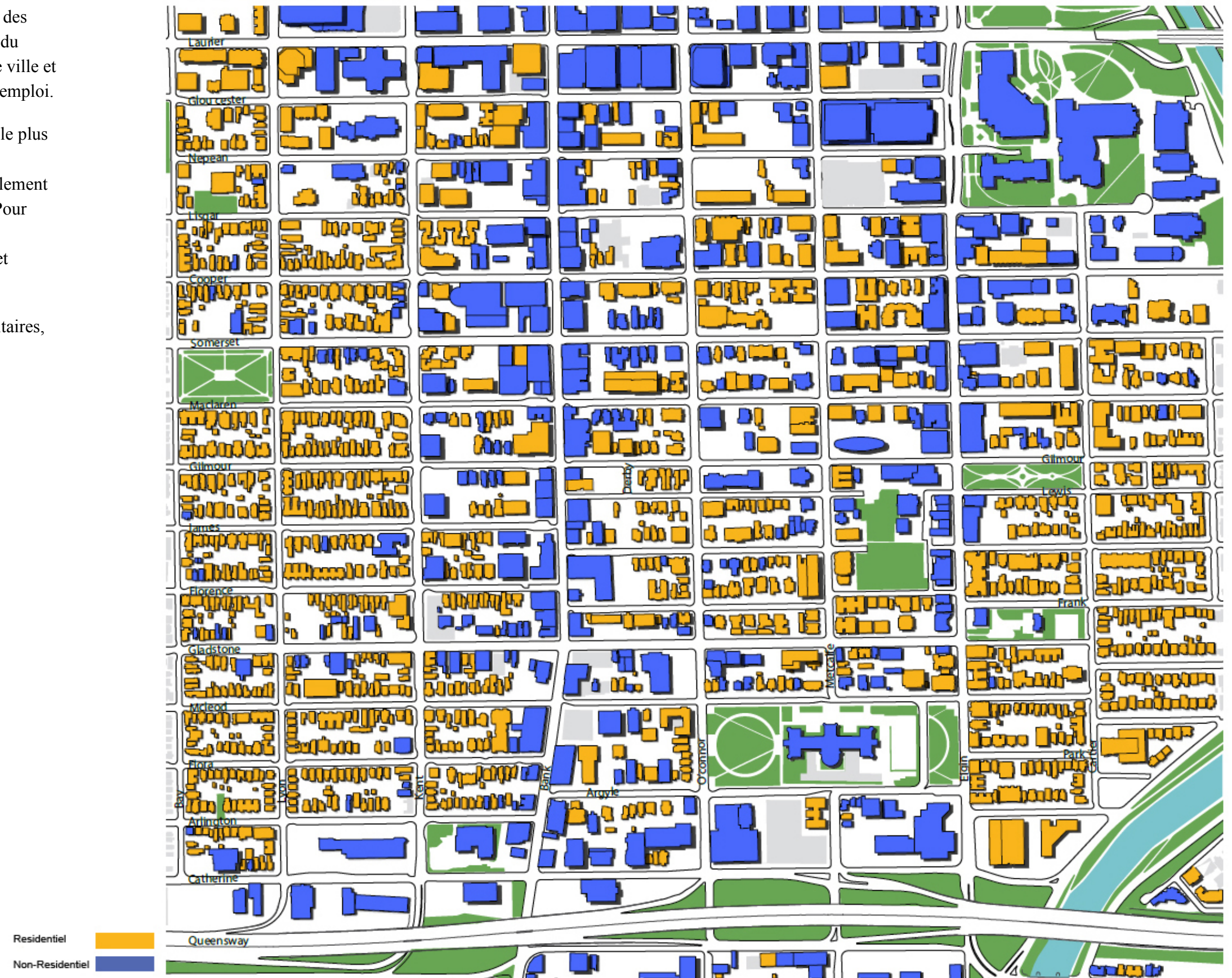


Image 23 : Utilisations en rez-de-chaussée au centre-ville, entre Elgin et Kent

2.4 Patrimoine

Le centre-ville est l'un des plus anciens quartiers d'Ottawa. En raison de sa longue histoire, il recèle une vaste gamme de styles architecturaux. À une certaine époque, le cœur du centre-ville pouvait être décrit comme constituant essentiellement une forme bâtie « résidentielle patrimoniale » de hauteur faible à moyenne. Au cours des 15 dernières années toutefois, le centre-ville a subi d'importantes modifications. De nos jours, les utilisations et le caractère du secteur sont beaucoup plus variés.

En vue de protéger les biens patrimoniaux du centre-ville, la plus grande partie du secteur médian du centre-ville, soit près de 40 pâtés de maisons, a été désigné *District de conservation du patrimoine du centre-ville*. On retrouve à côté de ce vaste secteur un district de conservation moins étendu, entourant le parc Minto et appelé le District de conservation du patrimoine du parc Minto. Un troisième secteur du centre-ville, ceinturant le parc Dundonald, est désigné à valeur patrimoniale (article 60 du Règlement de zonage), mais n'est pas officiellement reconnu comme étant un district de conservation du patrimoine.

2.4.1 District de conservation du patrimoine du centre-ville

La Ville d'Ottawa a été visée en 1997 par la Partie V de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*, par suite d'une étude détaillée sur les biens patrimoniaux menée sur deux ans par la firme de consultants Julian Smith Architect.

Cette étude a été réalisée conformément aux dispositions du Plan officiel de la Ville d'Ottawa et aux recommandations du Plan d'aménagement du centre-ville et du plan secondaire du centre-ville s'appliquant au quartier. Elle a été approuvée par le Conseil municipal et la Commission des affaires municipales de l'Ontario. Cette étude contient des lignes directrices visant la gestion de la croissance dans le secteur, dont l'un des principes fondamentaux concerne le caractère patrimonial actuel.

Ces lignes directrices sont appuyées par le zonage du secteur, qui comporte une disposition de « désignation à valeur patrimoniale » (voir 2.4.2). Cette désignation à valeur patrimoniale a remplacé le zonage patrimonial de ce secteur mis en place en 1974 dans le cadre de l'élaboration de l'ébauche du Plan de quartier du centre-ville, adoptée par le Conseil municipal en 1976. Le zonage du quartier, y compris le zonage patrimonial, a été mis en application en 1978 et exécuté par le biais de règlements de zonage subséquents, notamment le Règlement de zonage 93-98 de l'ancienne Ville d'Ottawa, qui allait transformer en 2000 les dispositions de zonage patrimonial en « désignation à valeur patrimoniale ». La désignation à valeur

patrimoniale a ensuite été reportée dans le Règlement de zonage 2008-250 actuel.

Dans le cadre de l'étude sur le district de conservation du patrimoine, tous les bâtiments ont été inventoriés et évalués conformément au « Guide d'évaluation des bâtiments et des secteurs patrimoniaux » de la Ville. La Ville d'Ottawa applique aux bâtiments désignés comme ayant une valeur historique un système de classification à quatre niveaux :

Groupe 1 : Ressource patrimoniale très importante

Groupe 2 : Bâtiment d'importance patrimoniale

Groupe 3 : Importance dans le cadre d'un groupe plus large ou d'un paysage de rue

Groupe 4 : Importance patrimoniale limitée ou nulle

Les bâtiments appartenant aux groupes 1 ou 2 ont une importance patrimoniale plus grande. Un bâtiment du groupe 3 présente un intérêt dans le cadre d'un groupe ou au regard du paysage de rue. Un bâtiment ou une propriété du groupe 4 présente un intérêt patrimonial limité ou nul, soit parce qu'il a été construit plus récemment, qu'il a été considérablement modifié ou qu'il s'agissait d'un terrain vacant au moment où l'étude sur le district a été réalisée.

Il est toutefois important de noter que tous les bâtiments, quel que soit leur groupe, sont désignés en vertu de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*. Un bâtiment ou une propriété du groupe 4 bénéficie du même niveau de protection qu'un bâtiment du groupe 1.

2.4.2 Désignation de secteur à valeur patrimoniale

Le District de conservation du patrimoine du centre-ville est également visé par les conditions de zonage établies en vertu du Règlement de zonage, et constitue ainsi un secteur désigné à valeur patrimoniale.

Désignation adoptée en 1978, la désignation de secteur à valeur patrimoniale est un niveau de réglementation de zonage supplémentaire imposé « sur » un secteur en vue de favoriser la conservation de bâtiments historiques. Les règlements visant le secteur désigné à valeur patrimoniale ont priorité sur tout zonage sous-jacent. La plupart des districts de conservation du patrimoine d'Ottawa sont considérés comme autant de secteurs désignés à valeur patrimoniale.

Les secteurs désignés à valeur patrimoniale ne sont pas rattachés à des lieux en particulier et, quel que soit le contexte local, sont soumis à trois règles fondamentales :

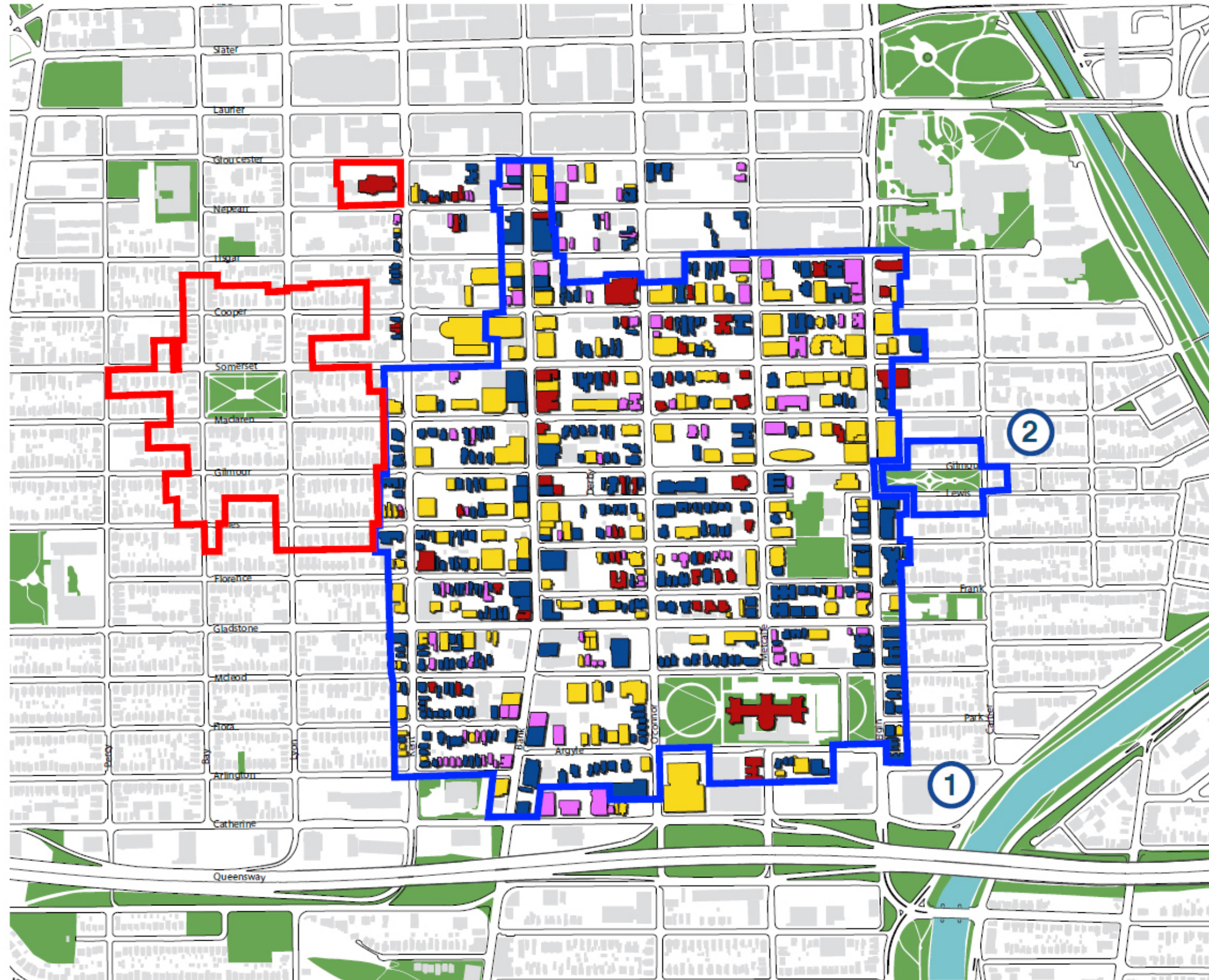
1. Si un bâtiment est démoli, il doit être reconstruit à la même hauteur, avec la même masse, la même taille, la même surface de plancher, le même espacement et au même endroit;
2. Les annexes ne peuvent être situées que dans une cour arrière, derrière le bâtiment original, doivent avoir la même hauteur et posséder un toit adoptant la même pente que celle du bâtiment existant, sont limitées à 30 pour cent de la surface hors œuvre brute du bâtiment et ne doivent avoir aucun élément en projection;
3. Les exigences de stationnement sont modestes.

D'une manière générale, la désignation de secteur à valeur patrimoniale constitue un excellent moyen de contrôle dans les secteurs patrimoniaux dont l'échelle de la forme bâtie, intacte et uniforme, doit être protégée. Toutefois, lorsqu'elle est appliquée à certains secteurs du centre-ville – comme sur l'avenue Gladstone, qui comporte certaines utilisations axées sur l'automobile et des aires de stationnement – la désignation de secteur à valeur patrimoniale peut être considérée comme dissuasive pour les projets de remise en valeur ou de réaménagement.

La désignation de secteur à valeur patrimoniale permet l'examen des projets d'aménagement au regard du caractère patrimonial du secteur et a, dans le passé, été abolie pour certaines propositions jugées conformes au caractère du secteur. Les demandes d'aménagement que la Ville d'Ottawa estime conformes au caractère du district de conservation du patrimoine peuvent se voir accorder une exonération des dispositions relatives au secteur à valeur patrimoniale. Cette mesure est prise par l'intermédiaire du Comité de dérogation.



Centretown's Heritage Conservation Districts & Overlay










- 
-  District de conservation du patrimoine :
1 – Centre-ville
2 – Parc Minto
-  Patrimoine
-  Groupe 1 – Patrimoine
-  Groupe 2 – Intérêt patrimonial
-  Groupe 3 – Pouvant contribuer
-  Groupe 4



Image 25 : Districts de conservation du patrimoine et désignation patrimoniale du centre-ville

2.5 Caractéristiques des îlots

Le centre-ville se caractérise par des emprises routières étroites et des pâtés de maisons à la configuration resserrée, qui posent certains défis particuliers en matière d'aménagement. Les rues sont habituellement très étroites, avec une largeur typique de 18,3 mètres ou moins – une situation qui limite la distance de séparation entre les bâtiments et l'espace réservé au domaine public. Dans le secteur nord (où les immeubles élevés, actuels, en construction ou proposés, sont en grand nombre), la profondeur des îlots varie de 60,2 à 68,9 mètres. À quelques endroits du secteur central, cette profondeur est plus de deux fois moindre (« demi-îlots »). En l'absence d'édifice à double façade, ces demi-îlots présentent un lien limité avec l'emprise publique là où l'arrière des bâtiments donne sur la rue. Le long de la rue Catherine et du Queensway, la profondeur des îlots varie grandement

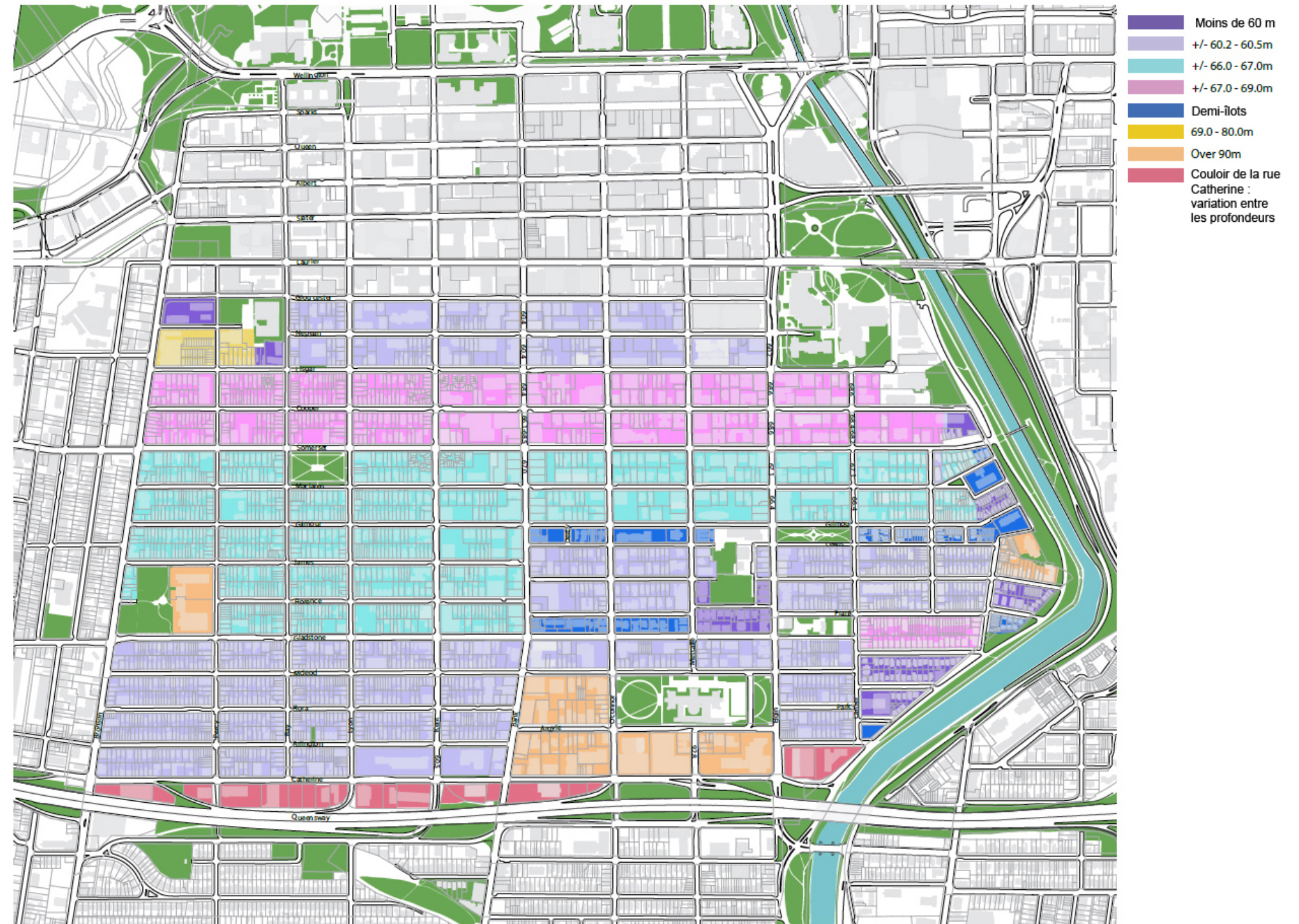


Image 26 : Exemples de profondeurs d'îlots nord-sud au centre-ville

2.6 Mobilité

Un document préliminaire détaillé et une stratégie sur la mobilité ont été préparés dans le cadre du présent PCC et sont joints en appendice. Voici un résumé des principales conclusions qui ont pu en être tirées:

2.6.1 Réseau piétonnier et routier

Le centre-ville présente une variété d'artères à sens unique très fréquentées et de rues locales plus tranquilles. Les artères nord-sud divisent le secteur et drainent la circulation provenant du réseau autoroutier vers le cœur de la ville. La fonction même de ces artères, avec leurs volumes élevés de véhicules circulant entre le Queensway et le centre-ville, a des répercussions négatives sur la qualité des aménagements, le paysage de rue et la diversité des utilisations pouvant longer ces voies très passantes.

La fonction des artères, telle que définie par la Ville, est de faire circuler de grands volumes de véhicules sur de longues distances. Les sept artères qui traversent le centre-ville sont fréquentées non seulement par des automobiles, des piétons et des cyclistes, mais également par des poids lourds et des autobus. Le niveau de fréquentation de ces voies peut créer un environnement hostile pour les usagers de la route non motorisés. Cette situation problématique est également observée le long du Queensway, où les passages pour piétons sont rares.

La présence d'autant d'artères divisant un quartier résidentiel établi est inhabituelle. Dans de nombreuses autres collectivités, ces voies seraient transformées en routes locales et feraient l'objet de mesures de modération de la circulation. Au centre-ville, seules les rues Elgin et Bank – les axes commerciaux du secteur – ressemblent à des rues principales typiques, avec une circulation à double sens plus lente, des utilisations actives en rez-de-chaussée et un environnement piétonnier agréable. Contrairement aux artères nord-sud, les rues locales orientées est-ouest sont plus calmes, drainent une circulation plus lente et tiennent lieu de rues de quartier. Ces rues sont destinées à accueillir la plus grande partie des aménagements résidentiels réalisés dans le secteur.

Le long de ces voies, le réseau piétonnier est constitué presque exclusivement de trottoirs alignés des deux côtés de la rue. Certaines rues toutefois, comme la rue Lewis, n'ont pas de trottoirs des deux côtés. À quelques endroits, on observe des empiètements importants des aires de stationnement sur la zone piétonnière (se reporter à la section 4.4). Malgré la présence de quelques sentiers hors voirie dans les parcs, qui servent de raccourcis permettant aux piétons de traverser les îlots (dans le parc Minto par exemple), bon nombre d'îlots sont impossibles à traverser à pied.

Partout au centre-ville, peu d'outils de gestion de la demande de transport (GDT) sont mis en place (comme des installations pour navetteurs, des stationnements pour vélos ou des aménagements de covoiturage). Par ailleurs, l'installation de commodités supplémentaires pour les piétons, comme des bancs, des abribus, des panneaux d'orientation et des poubelles, ailleurs que sur les rues Bank et Elgin permettrait d'améliorer la qualité de l'environnement piétonnier.

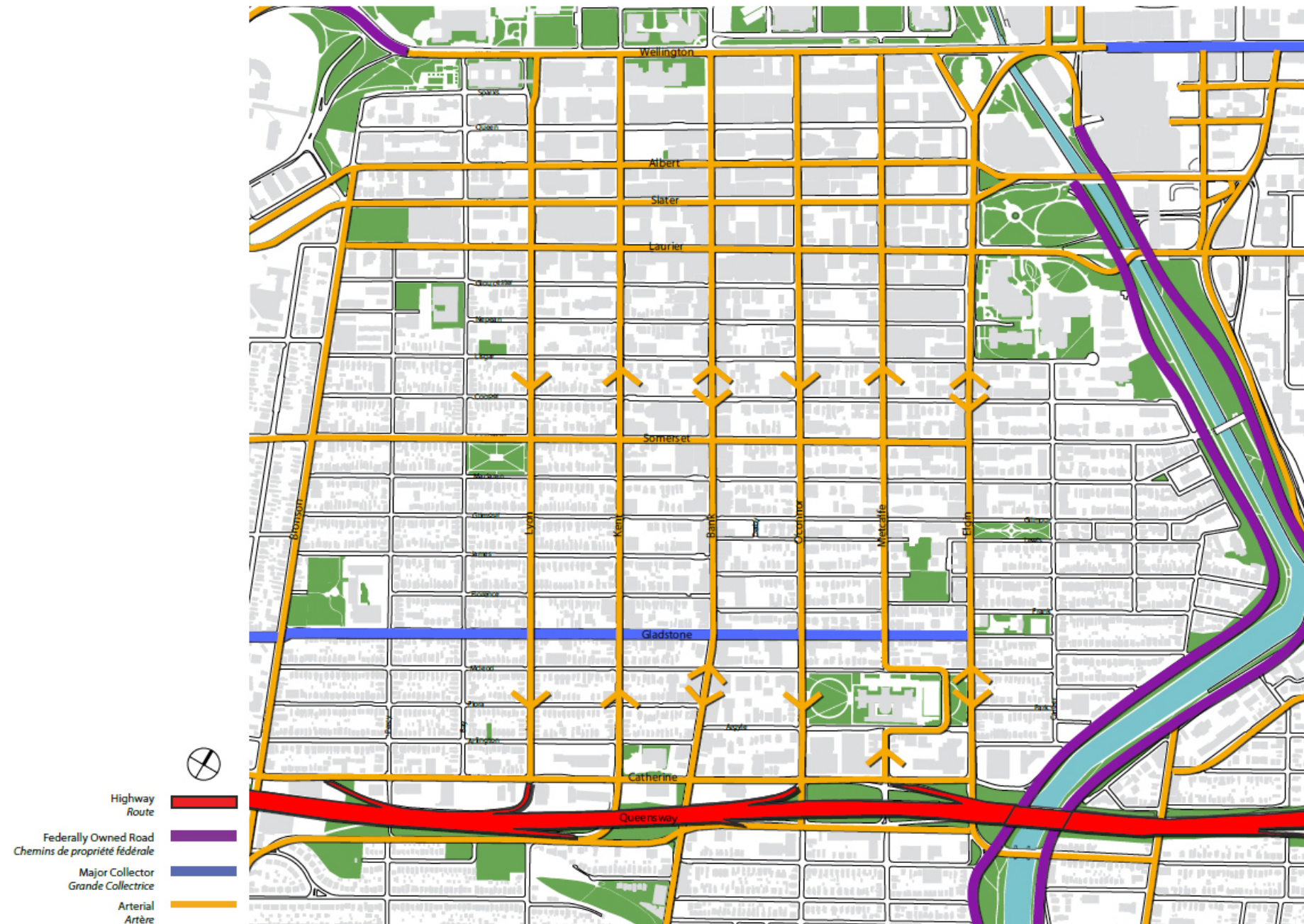


Image 27 : Réseau routier du centre-ville

2.6.2 Réseau de transport en commun

Les services de transport en commun dans le secteur à l'étude sont focalisés sur la rue Bank, la rue Somerset, l'avenue Gladstone, l'avenue Bronson, la rue Catherine et la rue Elgin. Tous les itinéraires locaux de transport en commun traversant le centre-ville offrent des liens vers le réseau de transport en commun rapide du centre-ville. Tous les parcours d'autobus s'effectuent dans des conditions de circulation variées et sont sujets à des retards aux heures de pointe, causés par les embouteillages, les incidents et les événements prévus ou imprévus.

L'étroitesse des trottoirs empêche l'aménagement de commodités à de nombreux endroits et entraîne des conflits entre les personnes attendant l'autobus et les piétons. Le Plan directeur des transports de la Ville désigne la rue Bank, la rue Somerset et le couloir Catherine/Isabella/Queensway comme étant des « couloirs prioritaires au transport en commun ». Parmi les mesures de priorité au transport en commun qui pourraient être mises en place, mentionnons les voies d'évitement de file d'attente, les voies réservées aux autobus, la priorité accordée aux autobus aux feux de circulation et l'amélioration des abribus et des autres commodités réservées aux usagers du transport en commun.

Le Plan officiel et le Plan directeur des transports (PDT) de la Ville d'Ottawa font état de tendances récentes dans la création de réseaux de transport plus durables, qui tiennent compte des besoins actuels et futurs. Le PDT décrit un prolongement du réseau de transport en commun rapide de plusieurs milliards de dollars, dont la clé de voûte est la transformation d'une partie importante du Transitway pour autobus actuel en voie de train léger (TLR) et la construction au centre-ville d'un tunnel pour le TLR destiné à améliorer la vitesse et la fiabilité du transport en commun dans ce secteur, tout en résolvant les problèmes d'embouteillage d'autobus dans les couloirs des rues Albert et Slater.

La Ville d'Ottawa propose l'aménagement d'une ligne de train léger électrique de 12,5 km reliant la station Pré Tunney dans l'ouest à la station Blair dans l'est, qui passerait dans un tunnel construit sous le centre-ville. La construction de treize stations est proposée, dont trois seraient situées dans le tunnel de 3,2 km qui serait creusé sous le centre-ville d'Ottawa entre l'avenue Bronson et l'Université d'Ottawa. Le projet de tunnel de transport en commun centre-ville d'Ottawa (TTCCVO) devrait permettre d'améliorer les conditions au centre-ville en contribuant à réduire les niveaux de circulation dans ce secteur.

Les stations les plus près du secteur visé par le PCC seraient celles du centre-ville Ouest et du centre-ville Est, et se trouveraient à 250 ou 300 m de la limite nord du secteur à l'étude, le long des rues Bank et Kent, respectivement. De plus, la station Campus est située à environ 500 m à l'est du secteur à l'étude, en empruntant la passerelle Corktown.

L'étude technique préliminaire devrait débuter immédiatement et se terminer au début de 2012, avec une exploitation du parcours prévue en 2018.

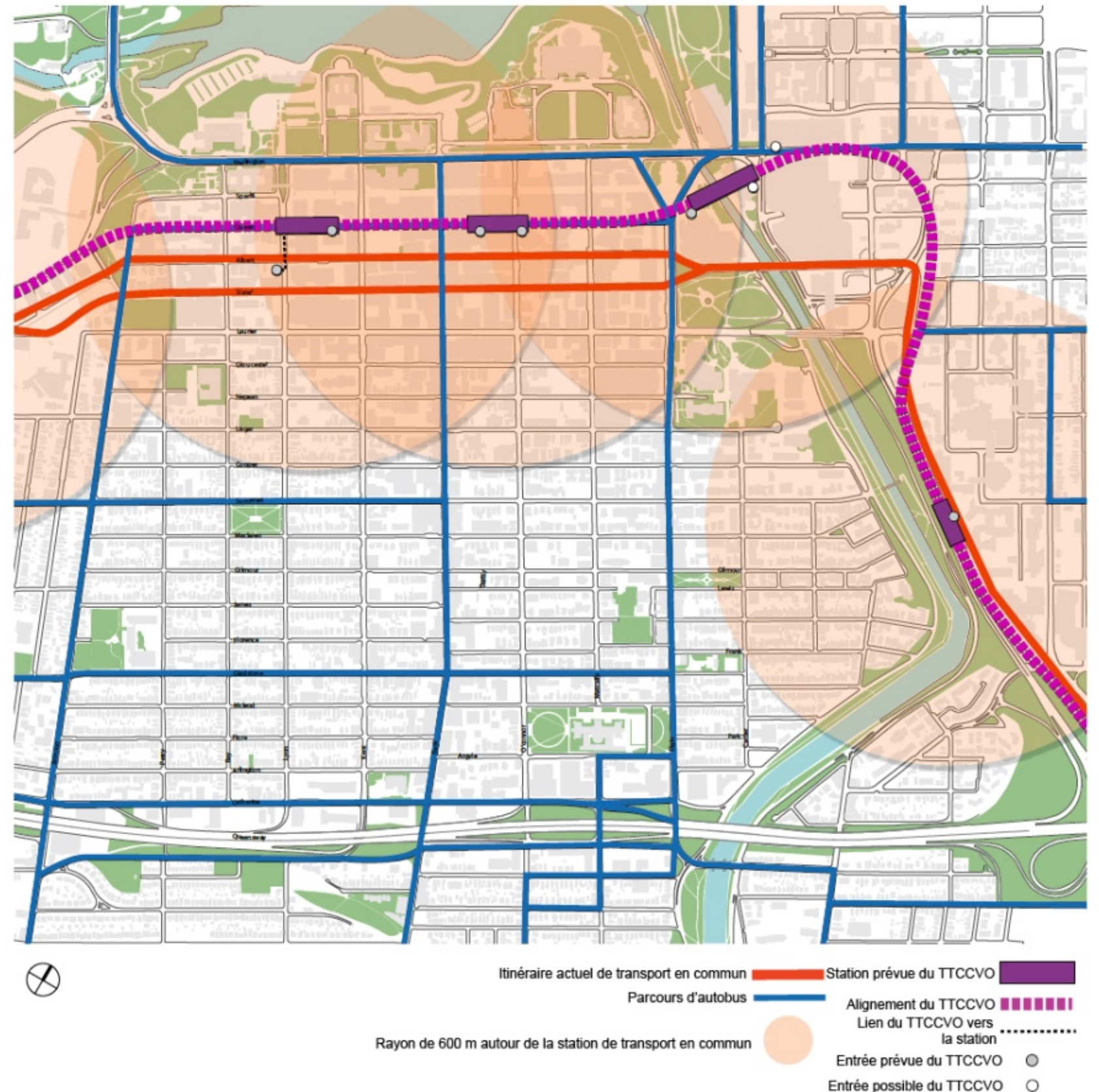


Image 28 : Réseau de transport en commun au centre-ville, septembre 2011

2.6.3 Réseau cyclable

À l'heure actuelle, le réseau cyclable du centre-ville est fragmenté et incomplet. Au cœur du secteur à l'étude, il est constitué presque exclusivement d'installations sur voirie, avec quelques sentiers polyvalents aménagés dans les parcs du quartier. Le quadrillage serré de rues offre des choix multiples, bien que le réseau de rues à sens unique ait des répercussions sur la facilité de circuler à vélo. On retrouve dans le réseau routier du secteur à l'étude une installation cyclable constituée d'un court tronçon de voie cyclable réservée sur la rue O'Connor qui permet de passer sous le Queensway, en direction sud. On retrouve des voies cyclables partagées sur les rues Lyon, Bay et Percy.

Le centre-ville d'Ottawa compte un certain nombre d'installations particulières favorables au cyclisme qui ont été aménagées, lorsque cela était possible, sur des parcours cyclables désignés ou non désignés. Mentionnons à titre d'exemple les enclaves de voies cyclables sur Slater et Albert ou les couloirs cyclables sur Cooper, Lisgar et MacLaren.

Le Plan sur le cyclisme d'Ottawa désigne Bank, O'Connor, Metcalfe, Elgin, Somerset et Gladstone comme constituant l'« épine dorsale des parcours cyclables de la ville », tandis que la rue Lisgar (à l'est de la rue Elgin) y est définie comme un « itinéraire cyclable communautaire ».

En matière d'installations planifiées, le Plan sur le cyclisme d'Ottawa propose l'aménagement de voies cyclables sur les rues O'Connor et Metcalfe, et la création de « voies partagées » sur la rue Bank, la rue Somerset, l'avenue Gladstone, la rue Elgin et la rue Lisgar. Aucune de ces installations n'a à ce jour été mise en place. Le Conseil municipal a approuvé un projet pilote de voie cyclable séparées est-ouest sur Laurier, avec une mise en œuvre prévue en 2011.

Le secteur à l'étude se trouve dans une zone particulière définie dans le Plan sur le cyclisme d'Ottawa comme appartenant à un « réseau cyclable proposé au centre-ville » et doit être réexaminé dans le cadre de la mise à jour du Plan directeur des transports et lors de stratégies de transport en commun qui n'ont pas encore été appliquées. Le plan du réseau cyclable au centre-ville est par conséquent toujours en évolution et devrait encore changer avec la prochaine révision du Plan sur le cyclisme d'Ottawa, lancée en 2012.

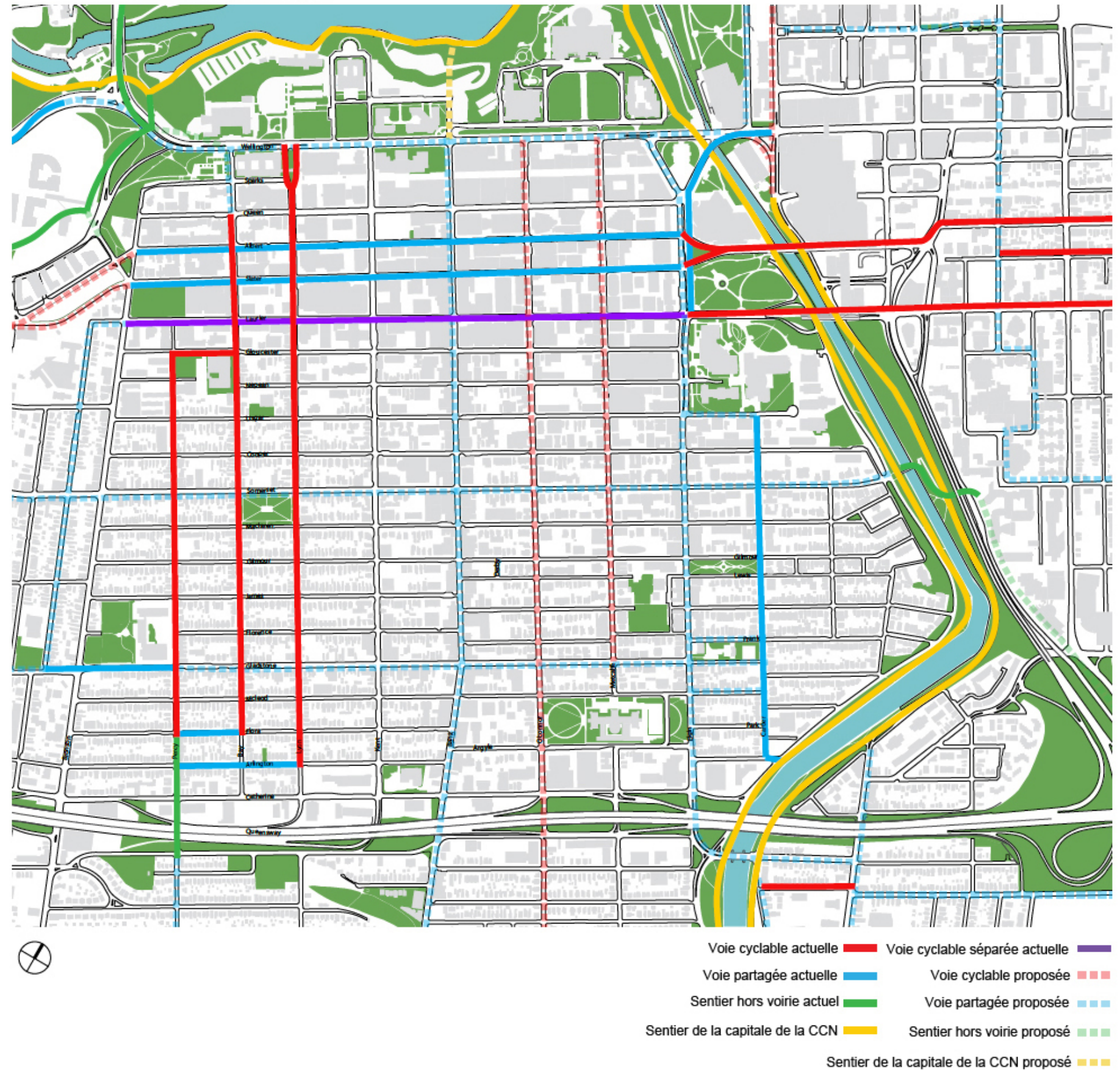


Image 29 : Réseau cyclable actuel et prévu au centre-ville

2.7 Services publics

Une partie des conduites d'eau principales et des égouts du secteur sont en service depuis bien plus d'un siècle et doivent être modernisés pour les rendre conformes à la demande actuelle et future.

Un document préliminaire détaillé sur les infrastructures municipales a été élaboré dans le cadre du présent PCC. Voici un résumé des principales conclusions qui ont pu en être tirées:

2.7.1 Réseau de distribution d'eau

Le centre-ville se trouve dans la zone de pression d'eau 1W de la ville. Cette zone est alimentée directement par la station de pompage de la rue Fleet et par les stations à haute pression située aux deux usines de traitement de l'eau de la Ville. Une conduite d'adduction est-ouest d'un diamètre de 1 220 mm se trouve juste au sud du Queensway. Cette conduite d'adduction constitue la principale source d'alimentation en eau dans l'est de la ville. On retrouve également quelques conduites d'eau principales de 406 mm le long de Somerset et d'O'Connor, qui permettent d'améliorer la capacité de distribution locale et d'accroître la capacité de transmission vers les zones de pression extérieures en cas de situation d'urgence.

Le réseau de distribution d'eau situé dans les limites du secteur visé par l'étude suffit globalement à répondre à la demande en eau et aux exigences en matière de protection contre les incendies, à l'exception de zones restreintes où l'on constate une carence par rapport au débit nécessaire à la lutte contre le feu. Les conduites d'eau principales présentes dans ces zones seront modernisées dans le cadre de projets municipaux.

2.7.2 Réseau d'égouts

Le réseau d'égouts de la Ville, au nord de Somerset, est généralement séparatif (égouts pluviaux et domestiques) à l'exception de quelques égouts unitaires. Il n'existe aucun problème connu avec le réseau d'égouts pluviaux au nord de Somerset. On observe en revanche des débits parasites dans le réseau d'égouts domestiques au nord de Somerset, un problème qui fait l'objet d'un examen par le personnel de la Ville.

Réseau d'égouts unitaires (au sud de Somerset)

Les limitations de drainage du réseau d'égouts unitaires au sud de Somerset, qui appartient au secteur de drainage O'Connor, constituent un problème majeur. Par suite de limitations du réseau de drainage lors de précipitations intenses, de nombreuses inondations de sous-sol se produisent à une fréquence estimée à deux années, et des inondations de surface sur les propriétés privées surviennent à une fréquence estimée à quatre années.

Le secteur de drainage O'Connor est constitué d'égouts unitaires et forme l'un des bassins de drainage qui demeurera unitaire. À ce titre, l'aménagement d'un tunnel de stockage des eaux usées mixtes est planifié conformément à une directive du Conseil, afin de supprimer complètement, au cours d'une année moyenne, les surverses pendant la période de contrôle (du 15 avril au 15 novembre). L'étude sur la lutte contre les inondations dans le secteur de drainage O'Connor et le plan de mise en œuvre qui en a découlé en 2006 ont permis de désigner des mesures de lutte contre les inondations afin d'améliorer les niveaux de service. Le plan de mise en œuvre décrivait un plan de conception fonctionnelle et de mise en œuvre par étapes des mesures de lutte contre les inondations qui offrait des avantages progressifs sur une période de l'ordre de 20 ans. À ce jour, les projets de renouvellement de l'infrastructure sur Somerset et Bank ont permis la mise en œuvre réussie des mesures de lutte contre les inondations décrites dans l'étude sur la lutte contre les inondations dans le secteur de drainage O'Connor.

Au total, quelque 38 activités progressives ont été élaborées pour l'étude sur la lutte contre les inondations dans le secteur de drainage O'Connor, en plus de la mise en œuvre par étapes de sept autres réseaux de stockage. Compte tenu de ces 45 activités par étapes de lutte contre les inondations, il est prévu que la solution apportée offrira un niveau de protection sur 100 ans contre les inondations de sous-sol, à l'exception de quelques secteurs peu étendus où ce niveau de protection est considéré impossible à atteindre. Dans ces secteurs, le niveau prévu de protection est de l'ordre de 25 à 50 ans. Toute future amélioration de la protection ne serait possible qu'en installant des dispositifs protecteurs sanitaires dans les propriétés privées.

Réseau d'égouts domestiques (au nord de Somerset)

Le réseau d'égouts au nord de Somerset est séparatif à l'exception de quelques conduites où l'on retrouve encore des débits mixtes. La majorité des égouts domestiques situés au nord de Somerset ont été construits dans les années 1970, 1980 et 1990, à l'exception de quelques tronçons de Lisgar qui datent de 1935.

Il n'existe au problème majeur connu avec la capacité des égouts domestiques au nord de Somerset, mais la Ville examine des problèmes de débits parasites dans l'égout domestique de la rue Kent.

Réseau d'égouts pluviaux (au nord de Somerset)

Le réseau d'égouts au nord de Somerset est séparatif à l'exception de quelques conduites où l'on retrouve encore des débits mixtes. La majorité des égouts pluviaux situés au nord de Somerset ont été construits dans les

années 1970, 1980 et 1990. Il n'existe au problème majeur connu avec la capacité des égouts pluviaux au nord de Somerset.

2.7.3 Gestion des eaux pluviales

Dans le secteur de drainage O'Connor situé au sud de Somerset, le « contrôle de qualité » des eaux pluviales de la plus grande partie du secteur est assuré par le drainage des précipitations les plus fréquentes dans le réseau d'égouts unitaires puis, au final, vers le Centre environnemental Robert O. Pickard (CEROP), où elles sont traitées avant d'être rejetées dans la rivière des Outaouais.

Pour que les problèmes actuels d'inondation dans le secteur de drainage O'Connor ne soient pas aggravés, le « contrôle de qualité » des eaux pluviales doit être assuré dans le cadre des projets d'aménagement urbain. Il faut normalement pour cela prévoir un système de stockage sur place afin qu'aucune hausse du débit d'eaux pluviales ne vienne modifier les conditions existantes. Dans certains cas, l'apport en débit d'eaux pluviales après aménagement est limité par rapport aux conditions existantes afin de limiter les problèmes de capacité des égouts.

Au nord de Somerset, les eaux pluviales s'écoulent dans le réseau d'égouts pluviaux et un « contrôle de qualité » des eaux pluviales est nécessaire lors des projets d'aménagement urbain afin d'éviter toute hausse d'apport en débit d'eaux pluviales par rapport aux conditions existantes.

2.7.4 Services publics

Dans le secteur du centre-ville, la Ville veillera à ce que les installations de services publics, comme l'électricité ou les services de communications et de télécommunications, soient présentes ou prévues en quantité suffisante pour permettre les projets d'aménagement urbain, et les fournisseurs de services publics seront mis à contribution rapidement dans les projets d'aménagement.

L'emplacement des services publics dans les emprises publiques et sur les propriétés privées sera pris en compte. Ils seront si possible regroupés afin de limiter l'impact visuel, et les fournisseurs de services publics seront invités à rechercher des moyens novateurs de les dissimuler dans des éléments du paysage de rue comme les points d'entrée, les lampadaires, les abribus, etc., lorsqu'ils devront déterminer des emplacements appropriés pour le matériel de grande taille et les sites de regroupement de services publics.

2.8 Parcs et espaces ouverts

Malgré une proximité relative des parcs et des espaces ouverts de la Commission de la capitale nationale, on retrouve au centre-ville trop peu de parcs communautaires pouvant répondre aux besoins des résidents actuels et futurs de ce secteur. Cette insuffisance a été reconnue par la Ville dans son Plan officiel. Actuellement, le parc Minto, le parc St. Luke et le parc Jack-Purcell sont les espaces ouverts les plus vastes et les plus importants capables de répondre aux besoins des résidents du cœur du secteur à l'étude, tandis que le parc McNabb et le parc Dundonald desservent la population des parties ouest du centre-ville.

Malgré la présence des parcs Minto, St. Luke, Jack-Purcell, Dundonald et McNabb, il n'y a pas suffisamment de parcs communautaires utilisables au centre-ville. Il s'agit là d'un problème à la fois pur les résidents actuels et pour ceux qui viennent s'installer dans le secteur. Les futurs résidents ajouteront de la pression sur le manque actuel de parcs. Comme dans de nombreux quartiers urbains, le centre-ville aurait besoin de parcs supplémentaires pour ses résidents. Ces espaces pourraient être vastes ou non, en surface végétale ou dure.

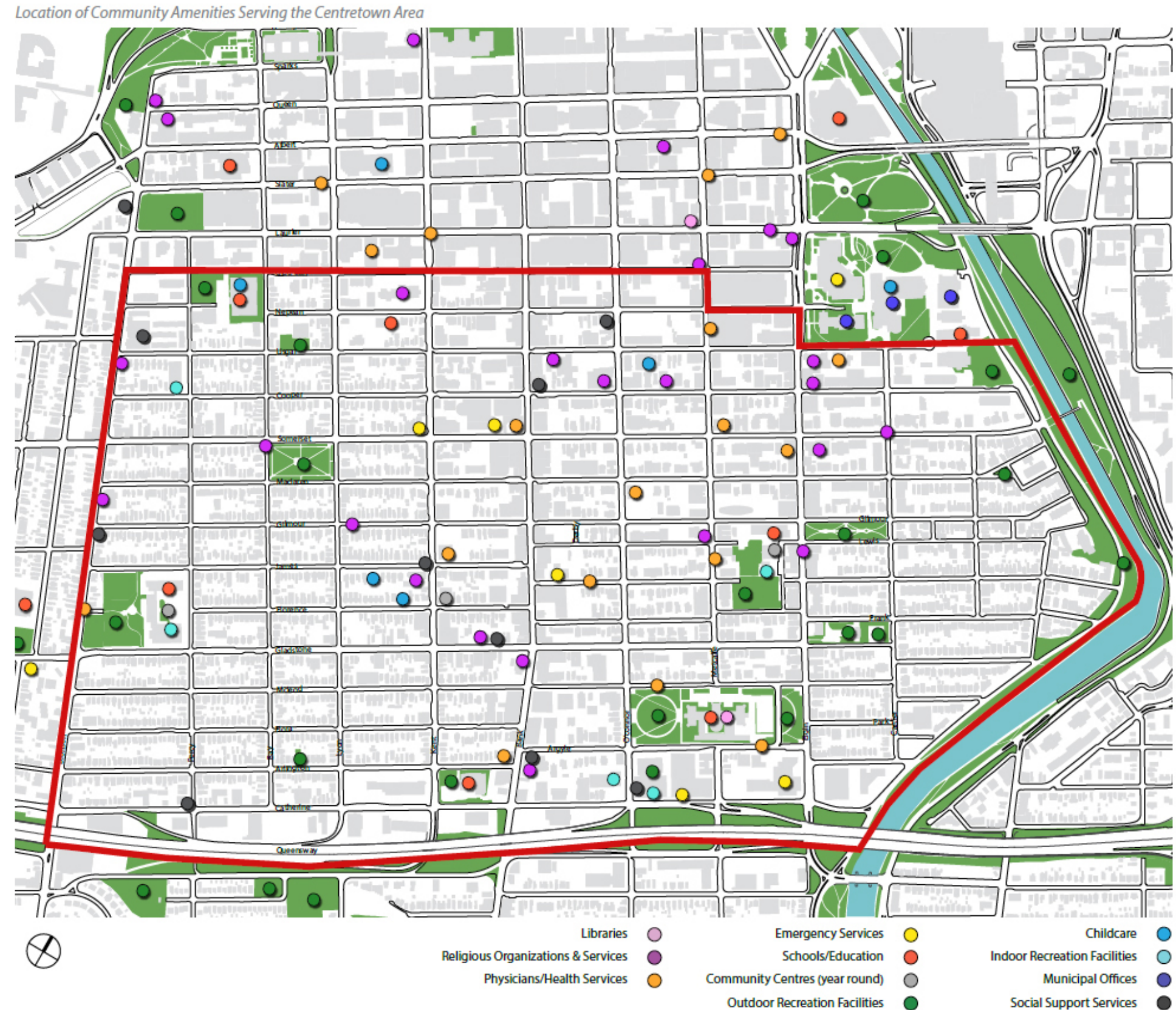


Image 30 : Réseau d'espaces ouverts desservant le centre-ville : propriétaires

2.9 Installations communautaires

Une collectivité durable doit être complète et polyvalente, et doit être en mesure de proposer des activités et de l'animation à des résidents de tous horizons. Elle doit donner la possibilité d'interagir, de travailler, d'habiter, de se divertir, de prier, de consommer et d'apprendre à une distance franchissable à pied, à vélo ou en transport en commun. Les commodités communautaires sont un volet essentiel de ces conditions car elles offrent la possibilité d'animer le domaine public, d'accroître l'accès aux services, d'augmenter les occasions d'activités, de se relier aux réseaux sociaux, de créer des destinations communautaires et de contribuer à l'amélioration globale de la qualité de vie des résidents.

Aujourd'hui, le centre-ville est avantagé par un accès facile à de nombreux services communautaires, à la fois dans les limites du secteur visé par le PCC et plus loin. Étant donné leur emplacement au centre-ville, bon nombre de ces commodités desservent une zone plus large et ne sont donc pas réservées à l'usage exclusif des résidents du centre-ville.

En tant que quartier central et bien établi, le centre-ville présente bon nombre des failles observées dans d'autres collectivités urbaines, notamment un manque de centres communautaires conçus à cette fin, de lieux de réunion communautaires abordables, de centres pour jeunes et pour personnes âgées, d'espaces de loisirs extérieurs et de fonds permettant d'investir dans l'entretien des équipements communautaires existants.

Toutefois, malgré ces failles, le centre-ville est généralement bien pourvu en installations communautaires. Le plan de droite illustre l'emplacement de diverses commodités importantes mises à la disposition de la collectivité. Bien que le centre-ville soit pour le moment adéquatement équipé dans de nombreux secteurs, bon nombre des installations existantes seront exploitées à pleine capacité si la population continue de croître à cet endroit et d'autres équipements devront être construits pour faire face à la demande.

Une vérification des aménagements d'utilisation collective a été entreprise pour l'étude

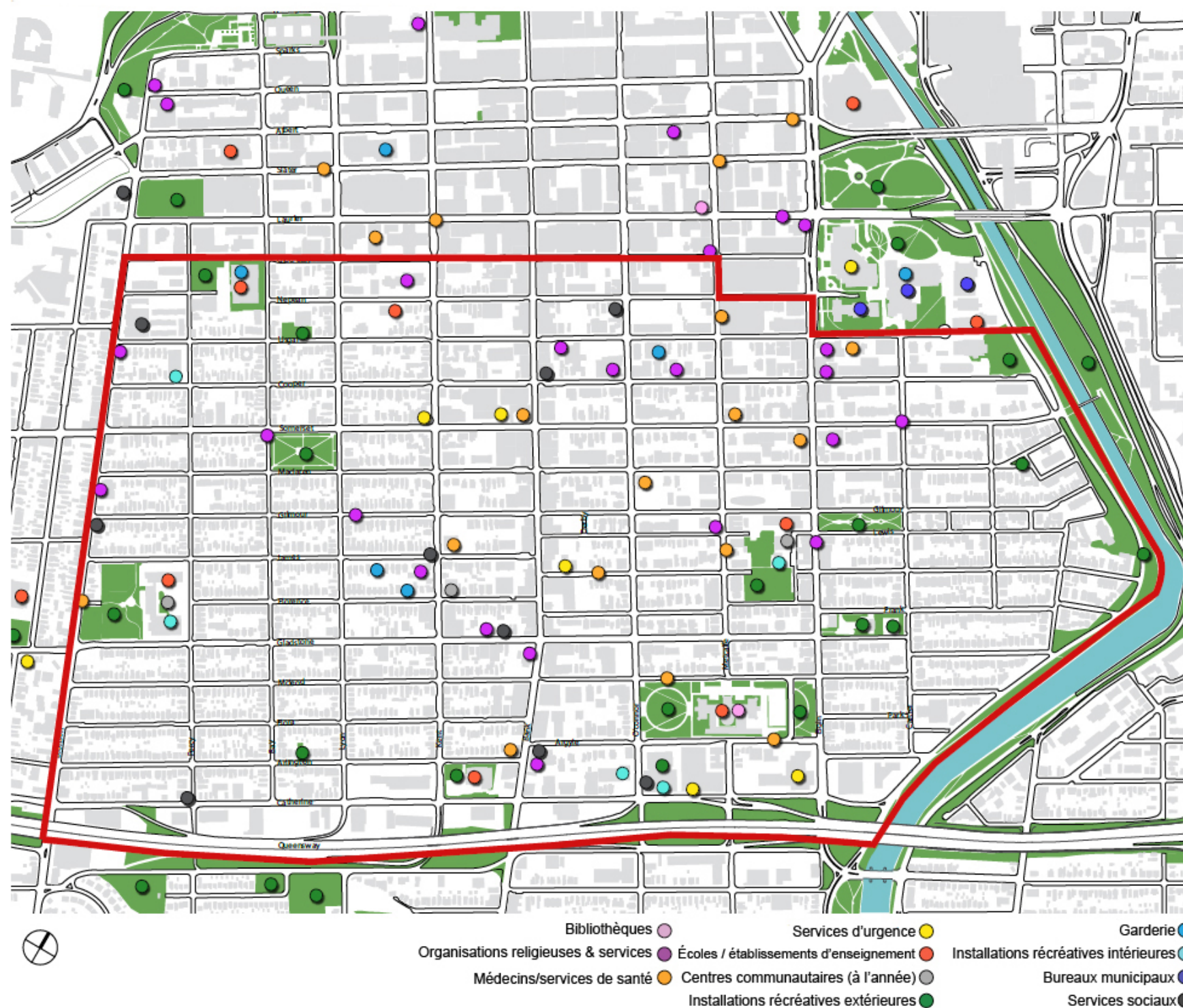


Image 31 : Emplacement des aménagements d'utilisation collective desservant le centre-ville

2.10 Un quartier en pleine évolution

Le centre-ville est rapidement en train de devenir l'une des destinations d'Ottawa les plus prisées pour habiter en ville. L'attrait de la vie au centre-ville n'est pas propre à Ottawa. Bon nombre de centres-villes au Canada et ailleurs dans le monde connaissent une renaissance, car les résidents choisissent de réduire leurs déplacements, de déménager plus près de leur travail et de prendre part plus activement aux activités culturelles de leur ville.

La demande continue en logement, la hausse des offres d'emploi à l'échelle locale ainsi que l'investissement prévu et en cours dans les infrastructures de transport en commun rapide continueront d'alimenter la tendance du retour au centre-ville. Cette évolution est évidente si l'on observe les constructions de copropriétés en cours ou prévues dans tout le secteur, tel qu'illustré à droite.

Au cours des 60 dernières années, la partie centrale du centre-ville, entre les rues Cartier et Kent au nord de MacLaren, est devenue un quartier d'immeubles d'appartements. Les logements ont pris la forme d'immeubles locatifs sur mesure, de transformations de vastes résidences unifamiliales en immeubles d'appartements et, plus récemment, de copropriétés du secteur privé. Aujourd'hui, entre les rues Kent et Elgin, 96 pour cent des unités d'habitation sont des appartements.

Le plan à droite illustre tous les aménagements nouveaux et proposés dans le secteur du centre-ville. Nombre d'entre eux sont réalisés sur des terrains vacants ou sous-utilisés (aires de stationnement, édifices abandonnés, ateliers de réparation d'automobiles, garages, etc.), une tendance qui devrait se poursuivre.

Projets prévus ou approuvés :

Nom	Adresse	Étages	Statut	Unités
	390, rue Bank	7	Approuvé	57
The Bay Street	346, rue Gloucester	18	Approuvé	199
The Carillon	330, rue Gilmour	7	Approuvé	S.O.
Central II	340, rue McLeod	9	Approuvé	141
	287, rue Lisgar	18	Approuvé	101
	89 et 91, Nepean	27	Approuvé	233
	70, rue Gloucester	27	Approuvé	235
	265, rue Catherine	27	Approuvé	460
Gotham	224, rue Lyon	17	Approuvé	251
Central III	340, rue McLeod	9	Approuvé	162
	260, rue MacLaren	7	Approuvé	63
So-Ba	203 rue Catherine	23	Approuvé	244
	Total			2 146



Image 32 : Aménagements réalisés, approuvés et planifiés au centre-ville (2000-2011)

Construits au cours des dix dernières années ou en construction ■
 Projets approuvés ■
 Districts sous l'égide de la Ville ou de la CCN ■
■

Le plan à droite illustre l'emplacement des grands immeubles (dix étages et plus), à l'exception de quelques édifices à bureaux, dont la plupart sont des immeubles résidentiels « en dalles » construits dans les années 1960 et 1970.

Aujourd'hui, le centre-ville est loin d'être inactif. Depuis l'année 2000, plus de 17 aménagements de copropriétés ont été réalisés et ont permis la construction de plus de 2 000 nouvelles unités d'habitation. En outre, une douzaine d'autres projets ont soit été approuvés ou en étaient à l'étape de la planification en 2011.

Construits (entre 2000 et 2011) :

Nom	Adresse	Étages	Statut	Unités
Opus	320, rue McLeod	9	Construit	70
The Everett	375, rue Lisgar	11	Construit	66
The Metropolitan Phase II	374, rue Cooper	11	Construit	42
The Metropolitan Phase I	364, rue Cooper	7	Construit	27
Dwell	457, rue McLeod	4	Construit	35
Studio Argyle	255, avenue Argyle	4	Construit	40
The 400 McLeod	400, rue McLeod	4	Construit	30
The Filmore	412, rue Nepean	4	Construit	33
The Laurier	570, avenue Laurier O.	23	Construit	121
Hudson Park Phase I	235, rue Kent	20	Construit	123
Somerset Gardens	138, rue Somerset O.	10	Construit	119
Hartman Place	380, rue Somerset O.	6	Construit	60
The Strand	419, rue Somerset O.	14	Construit	190
Beaver Barracks Ph 1	Rue Argyle	4 et 8	Construit	182
Hudson Park Phase II	234, rue Nepean	20	Construit	119
			Total	1257

En construction (en 2011)

Nom	Adresse	Étages	Statut	Unités
Central	453, rue Bank	10	En construction	228
Tribeca	187, rue Metcalfe	27	En construction	453
Beaver Barracks Ph 2	Rue Catherine	7	En construction	72
SOHO Lisgar	300, rue Lisgar	16	En construction	132
Central I	340, rue McLeod	9	En construction	141
Centropolis	Kent et Gladstone	4	En construction	102
Merit	108, rue Lisgar	16	En construction	75
			Total	1 203

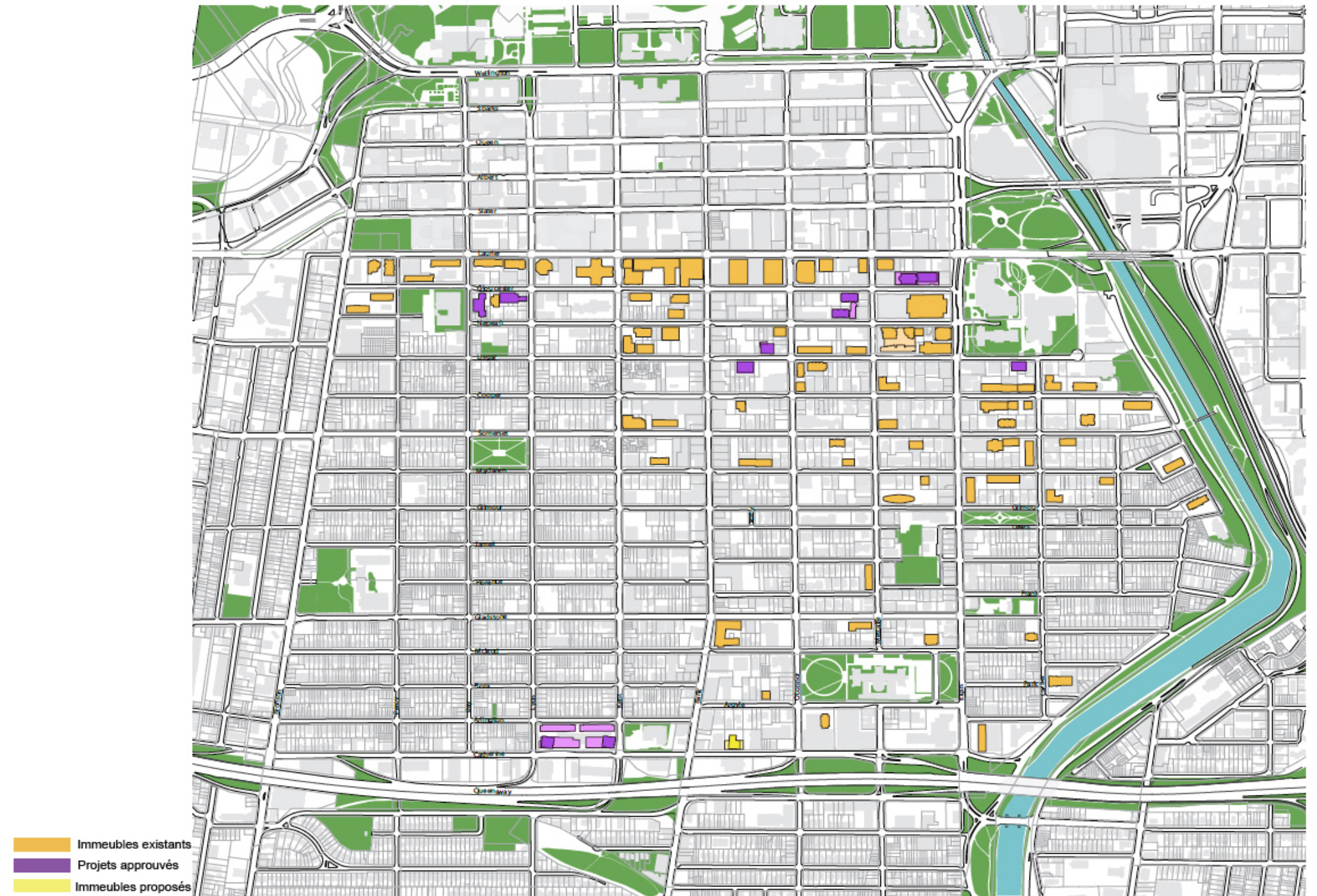


Image 33 : Grands immeubles existants, approuvés et proposés (dix étages et plus) au centre-ville

D'autres changements sont prévus au centre-ville. Le présent PCC peut contribuer à orienter ces changements vers des secteurs plus favorables à la croissance et à protéger ceux où la croissance est moins appropriée. Le plan de droite illustre les secteurs où une croissance imminente est prévue. Ces secteurs sont en général desservis par le transport en commun, contiennent de nombreux terrains vacants ou sous-utilisés, ou se trouvent à proximité immédiate de secteurs déjà en cours de transformation. Quatre « zones de changement » ont été désignées au centre-ville. Chacune propose une réponse conceptuelle différente en matière de réaménagement (se reporter au chapitre 6). Ces zones de changement sont les suivantes :

- Couloir de la rue principale / rue Bank
- Zone nord
- Aménagement intercalaire de quartier
- Zone sud

Tous les secteurs de croissance ne sont pas illustrés. D'autres terrains pourraient, dans les années à venir, être jugés propices à des projets de réaménagement. Cette tendance sera inévitable au fur et à mesure que le centre-ville arrivera à maturité et que les pratiques d'aménagement continueront d'évoluer.

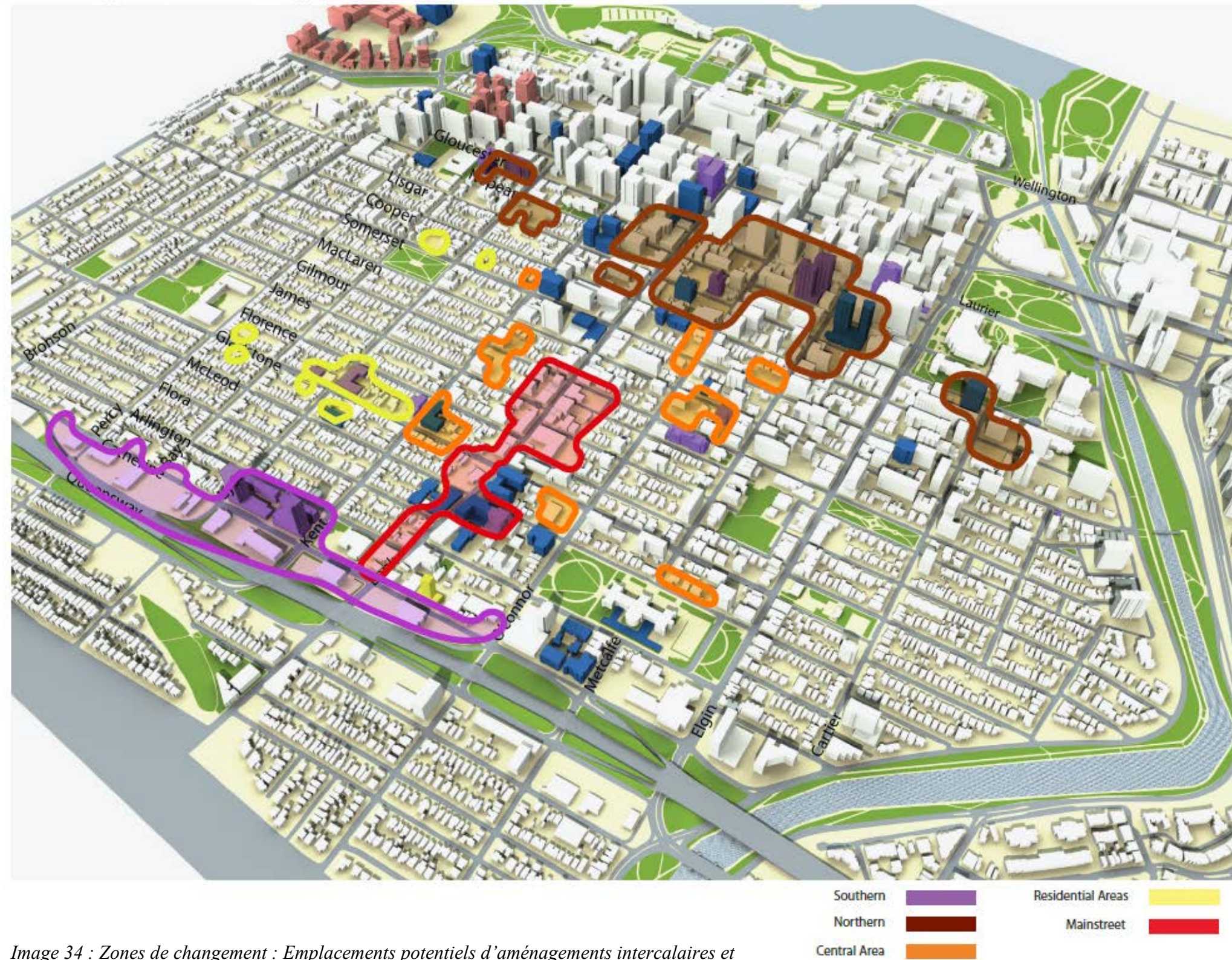


Image 34 : Zones de changement : Emplacements potentiels d'aménagements intercalaires et de densification

