

**2.1** Un nouveau cadre décisionnel en matière de conception de rue

**2.2** Vision d'avenir

**2.3** Orientations stratégiques

**2.4** Plan des rues

**2.5** Plans de vision d'avenir : volets sous-jacents de mobilité

## 2 Vision d'avenir des rues du centre-ville d'Ottawa

Compte tenu des aspirations au centre-ville d'Ottawa, la présente section propose un cadre décisionnel et une approche en matière de conception des rues, suivis d'une vision d'avenir, d'orientations stratégiques, d'un plan des rues et de plans de vision d'avenir, qui permettront d'orienter la planification et la conception des rues du centre-ville d'Ottawa, ainsi que celles des bâtiments et des espaces publics qui les longent.



## 2.1 Un nouveau cadre décisionnel en matière de conception de rue

La Ville d'Ottawa est responsable de la conception, de la construction, de l'exploitation, de l'entretien et de la réfection des rues municipales situées dans les emprises qui lui appartiennent. La Ville collabore par ailleurs avec la CCN à la conception et à la construction du boulevard de la Confédération, qui représente un élément important du centre-ville d'Ottawa. Il incombe également à la Ville d'accorder les autorisations d'aménagement demandées en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire* de l'Ontario, pour les projets sur des terrains privés contigus aux rues municipales. Au moment de construire une grande voie au centre-ville d'Ottawa, l'attention et la diligence accordées à chaque activité sont aussi importantes l'une que l'autre. Il est d'une importance capitale que les objectifs de planification et de conception soient harmonisés, et que les intervenants (urbanistes, ingénieurs, architectes-paysagistes et architectes), les usagers de la route et les décideurs comprennent ces objectifs.

Bien que l'espace disponible pour la construction de rues et l'aménagement de places soit limité dans le secteur (de nombreuses emprises ont une largeur d'à peine 18 m, parmi les plus étroites au Canada), les rues comptent parmi les plus grands espaces publics à Ottawa. En même temps, on retrouve de nombreux intérêts opposés envers l'espace horizontal : trottoirs, arrêts d'autobus et abribus, espaces paysagers, œuvres d'art public, aires de stationnement pour vélos, machines distributrices, lampadaires, bornes-fontaines, places de stationnement sur voirie et voies de circulation. Compte tenu de l'intensité d'utilisation et celle prévue avec l'investissement dans le transport en commun sur rail au centre-ville, les décisions concernant l'attribution d'espace devraient devenir plus compliquées à prendre.

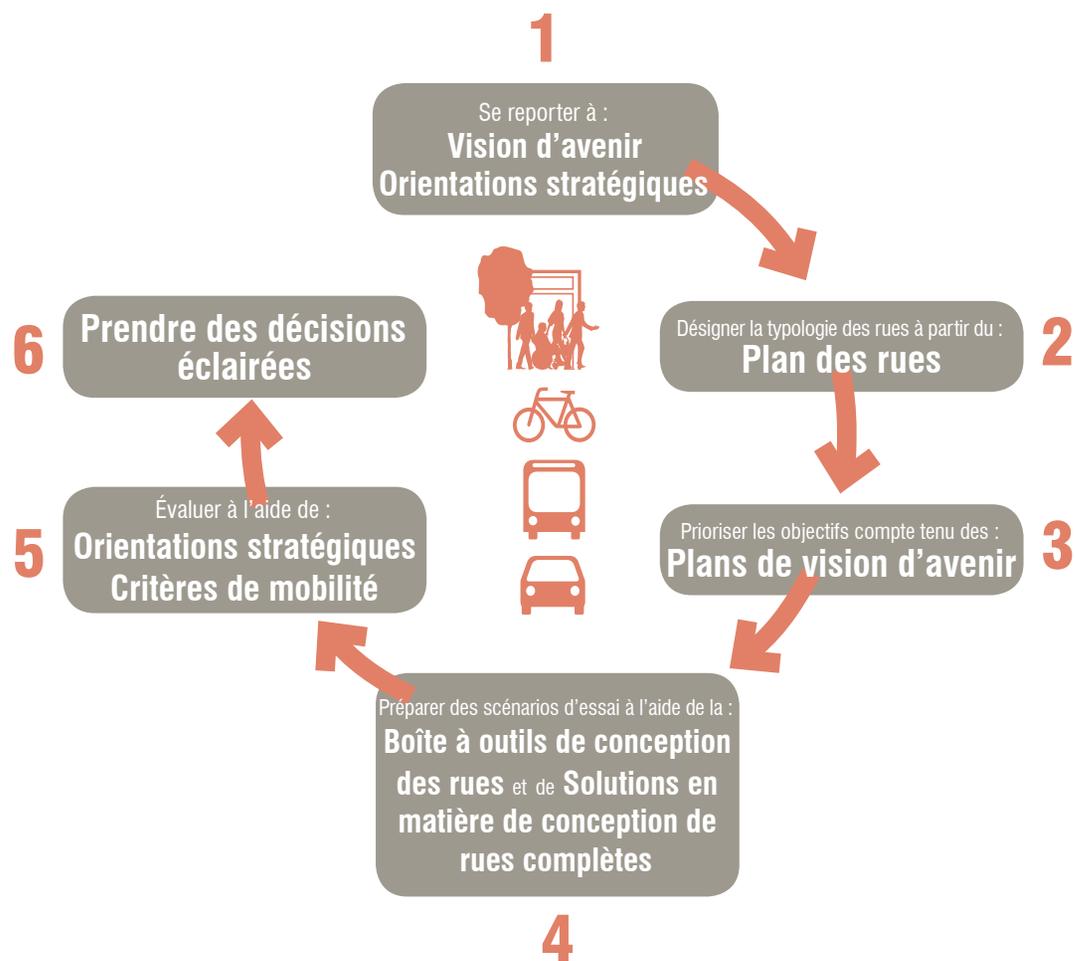


Figure 2-1 : Un nouveau cadre conceptuel de prise de mesures

C'est la raison pour laquelle un nouveau cadre devra être mis en place pour orienter les prises de décisions relatives à la conception des rues du centre-ville. Ce nouveau cadre devra reposer sur la reconnaissance que **le statu quo n'est pas une option** en ce qui concerne la qualité du milieu urbain au niveau de la rue au centre-ville d'Ottawa, et sur l'attribution de cet espace aux usagers de la rue. Il existe un mandat clair d'amélioration ... et de prise de mesures. Cette situation ayant été reconnue, un nouveau cadre a été élaboré pour orienter les prises de décisions en matière de conception. Ce cadre s'appuie sur une nouvelle vision d'avenir, des orientations stratégiques, un plan des rues et des plans de vision d'avenir axés sur des choix de réfection des rues. Une boîte à outils comprenant des solutions en matière de conception des rues et une série d'exemples conceptuels sont fournis. Ces aspects du cadre, reliés entre eux, sont décrits aux sections 2, 3 et 4.

La figure 2-1 illustre comment les éléments de ce cadre se conjuguent pour créer un processus décisionnel en matière de conception, dont voici les étapes :

### **Étape 1: Se reporter à la vision d'avenir et aux orientations stratégiques**

Dans un exercice de conception d'une rue du centre-ville d'Ottawa, la première étape du processus consistera à intégrer la vision d'avenir et les orientations stratégiques du Centre-ville en action (présentées aux sections 2.2 et 2.3) dans le mandat du projet. Ainsi, l'équipe de conception des rues, notamment le personnel de la gestion des biens municipaux et des services d'infrastructure, seront parfaitement au courant des objectifs de conception particuliers s'appliquant aux rues du centre-ville d'Ottawa.

### **Étape 2: Désigner un type de voirie convenant au Plan des rues**

La deuxième étape consistera à confirmer le type de voirie devant figurer sur le Plan des rues (présenté à la section 2.4). Il sera ainsi possible d'établir la fonction des rues et de contribuer à déterminer l'importance relative des orientations stratégiques.

### **Étape 3: Prioriser les objectifs de conception des rues compte tenu des plans de vision d'avenir : volets sous-jacents de mobilité**

Cette étape nécessitera une analyse minutieuse des plans de vision d'avenir : volets sous-jacents de mobilité (présentés à la section 2) s'appliquant à la chaussée, dans le contexte du Plan des rues. Cette analyse permettra de fournir un thème de rue général et d'orienter bon nombre de détails à prendre en compte, notamment le design urbain et les priorités d'itinéraire pour les piétons, les cyclistes, les véhicules de transport en commun et les autres véhicules devant circuler au centre-ville.

Des intérêts opposés à l'égard de l'espace disponible seront certainement observés parmi les intervenants concernés, notamment des services de la Ville, d'autres organismes et des représentants de la collectivité ou du milieu commercial. Il est impératif qu'un « groupe de travail sur la conception des rues » soit créé afin de chercher à mieux comprendre la valeur et l'importance des divers volets sous-jacents. Les objectifs en matière de conception des rues seront confirmés. Des intervenants techniciens et des membres du public collaboreront et travailleront en groupe pour atteindre cet objectif important.

### **Étape 4: Préparer des options à l'aide de la boîte à outils de conception des rues et des solutions en matière de conception de rues complètes**

Une fois établis les objectifs de conception, l'équipe de conception des rues préparera des options qui seront soumises à la discussion. L'élaboration de ces options sera étayée par la boîte à outils de conception et les solutions en matière de conception de rues complètes, décrites à la section 3. Elles proposeront divers moyens d'atteindre les objectifs fixés, peut-être en appuyant davantage sur un objectif par rapport à un autre. Les intervenants pourront ainsi repérer les défis posés en matière de conception des rues et proposer ou évaluer des solutions face à la concurrence pour l'espace disponible.



### Étape 5: Évaluer à l'aide des orientations stratégiques et des critères de mobilité

Les options de conception des rues seront évaluées par rapport aux orientations stratégiques et aux critères de mobilité (présentés à la section 3.1), qui serviront également de critères d'évaluation si une évaluation environnementale (ÉE) s'avère nécessaire. Il est important de noter que certains critères seront quantitatifs (comme le niveau de service) tandis que d'autres seront de nature qualitative (comme la qualité de l'expérience). Bien qu'évalués à des échelles différentes, les deux types de mesure seront aussi pertinents l'un que l'autre. Les recommandations faites quant aux conceptions privilégiées profiteront de l'évaluation technique, mais l'aspect le plus important sera le dialogue. Les intervenants défendant certaines valeurs auront l'occasion d'échanger avec d'autres intervenants aux valeurs différentes. Au final, l'équipe de conception des rues recommandera une conception fonctionnelle tenant compte des idées émises, et utilisera la vision d'avenir et les orientations stratégiques pour prendre des décisions définitives si aucun consensus ne peut être obtenu.

### Étape 6: Prendre des décisions éclairées

Une fois émise la recommandation de l'équipe d'étude sur une conception fonctionnelle privilégiée, le projet peut avancer à l'étape de la conception détaillée. Puisque ce sont souvent les détails de la conception qui posent les plus grands défis en matière de conception, le Groupe de travail sur la conception des rues continuera d'orienter le processus de conception. En cas de divergence d'opinions sur la conception fonctionnelle à privilégier et si l'équipe n'arrive pas à prendre des décisions unilatéralement, les critères suivants devront être pris en compte :

Le choix en matière de conception des rues sera celui qui:

1. Permet le mieux à la collectivité et aux propriétés adjacentes d'exercer leurs fonctions;

2. Permet l'utilisation la plus efficace de l'emprise, mesurée selon le rapport le plus élevé entre la mobilité et l'espace (nombre de personnes en déplacement par mètre carré par heure).

Si des décisions ne peuvent être prises par le biais d'une évaluation et d'un dialogue, le choix pourra être laissé à un comité du Conseil (Comité de l'urbanisme ou Comité des transports). Leur décision servira alors d'orientation claire permettant de passer à l'étape de la conception détaillée. Toute présentation faite devant un comité du Conseil devra faire référence à la vision d'avenir, aux orientations stratégiques et au Plan des rues, ainsi qu'aux plans de vision d'avenir : volets sous-jacents de mobilité.

## 2.2 Vision d'avenir

Notre centre-ville s'apprête à subir une transformation qui définira sa **nouvelle identité** et qui sera à la base de sa prospérité pour les générations à venir. L'investissement réalisé dans la Ligne de la Confédération amorcera durablement une recherche de fierté civique et nationale envers la **qualité urbaine** de notre capitale. Nos rues du centre-ville seront réorientées de manière à favoriser le déplacement et le confort des **piétons, des cyclistes et des usagers du transport en commun**, et à reconnaître les besoins de tous les voyageurs, quels que soient leur âge et leurs capacités. Avec cette orientation sûre, saine et active, nos rues elles-mêmes seront parmi les **espaces publics de la ville les plus convoités** qui, à leur tour, entraîneront des investissements profitables à la **qualité des édifices et des espaces ouverts qui les longent**.



## 2.3 Orientations stratégiques

### Orientations stratégiques

Les orientations stratégiques fondent la philosophie de l'étude *Le centre-ville en action* et guident l'élaboration et l'évaluation de tous ses aspects. Elles émanent des consultations menées auprès des intervenants, tel que décrit à la section 1 du présent document.

### Les rues et les espaces publics du centre-ville d'Ottawa seront:



#### Axés sur la Ligne de la Confédération

Nous planifierons et concevrons les rues du centre-ville de manière à intégrer et à exploiter l'investissement fait dans le train léger, en maximisant la facilité de mobilité des personnes, quels que soient leur âge, leurs capacités, leur sexe et leur statut social, qui circulent en provenance et à destination des stations de transport en commun rapide du centre-ville, et en maximisant la qualité de cette expérience. Nous procéderons en portant une attention particulière aux espaces piétonniers et aux installations cyclables desservant les entrées des stations, ainsi qu'aux trottoirs et aux passages pour piétons situés à proximité.



#### Rééquilibrés, équitables et inclusifs

Nous augmenterons la quantité et améliorerons la qualité de l'espace des emprises du centre-ville réservé aux piétons, aux cyclistes et aux usagers du transport en commun, reconnaissant ainsi le rôle toujours plus important de ces moyens de transport, conformément aux orientations stratégiques actuelles. Les espaces publics seront inclusifs et permettront à tous d'en profiter, quels que soient leur âge ou leurs capacités. Nous y parviendrons en prenant, en matière de conception des rues,



d'attribution de l'espace et d'exploitation, des décisions qui tiennent compte en priorité des besoins des piétons (y compris les usagers du transport en commun) et des cyclistes, suivies de celles des autres véhicules. Les besoins de déplacement des véhicules d'urgence doivent toujours être pris en compte.

#### Efficaces, modulables et abordables

Nous utiliserons toutes nos rues de la manière la plus efficace possible. À cette fin, nous utiliserons les emprises de manière modulable et ingénieuse (notamment les espaces partagés) et nous désignerons les espaces sous-utilisés afin de les réattribuer, en tenant compte de l'heure de la journée, de la saison et des événements spéciaux, et en proposant des rues de construction et d'entretien abordables au cours de leur cycle de vie.



#### Autant d'espaces publics dignes d'une capitale

Nous considérerons les rues du centre-ville comme parmi les espaces publics les plus importants de notre capitale. Nous chercherons donc à intégrer de manière homogène l'environnement des rues et les destinations municipales à l'environnement de la cité parlementaire, du boulevard de la Confédération et des attractions fédérales comme le Centre national des arts et le canal Rideau, en tenant compte de la qualité, et de la cohérence de cette qualité, du paysage de rue et des matériaux qui le composent. Les autres capitales considéreront le centre-ville d'Ottawa comme un excellent exemple de secteur prioritaire aux piétons et aux cyclistes.



### Animés et fascinants

Nous favoriserons les déplacements des personnes de tous âges et de toutes capacités venues visiter les rues du centre-ville et s'y attarder en semaine et la fin de semaine, le jour comme le soir et en toutes saisons, en créant des rues animées et des possibilités d'échange social et économique. Nous y parviendrons en permettant une diversité d'utilisations en rez-de-chaussée comme des boutiques, des cafés et des restaurants, en suscitant un intérêt visuel grâce aux œuvres d'art public, aux arbres plantés et aux ornements de paysage de rue, et en encourageant la collaboration avec les entités privées et communautaires. Les rues deviendront accessibles à tous. Notre centre-ville deviendra une destination dotée d'un sentiment solide et reconnaissable d'appartenance à un lieu.



### Reliés et continus

Nous rechercherons toutes les possibilités de relier les rues, les sentiers, les entrées d'immeuble, les attractions et les espaces ouverts du centre-ville, ainsi qu'avec les éléments similaires des collectivités adjacentes, comme la cité parlementaire, les plaines LeBreton, le secteur de l'Escarpement, le quartier chinois, la Petite Italie, le centre-ville, la Côte-de-Sable, la rue Rideau, le marché By et la Basse-Ville. Pour ce faire, nous chercherons à aménager des parcours piétonniers et cyclables sûrs, pratiques et continus, des liens traversant les îlots, des prolongements de voies cyclables, des liens de sentiers polyvalents, des systèmes d'orientation et des liens clés avec les places urbaines publiques et les espaces verts.



### Actifs et sains

Nous encouragerons au centre-ville un mode de vie actif grâce à la marche et au cyclisme dans les rues du centre-ville. À cette fin, nous planifierons et concevrons des rues capables d'accueillir des infrastructures et des commodités permettant un tel mode de vie, comme des sièges et des bancs, des aires de stationnement pour vélos, des abris et des toilettes publiques, des stations d'eau potable ainsi que des choix alimentaires sains, dans l'emprise ou dans des édifices adjacents.



### Sûrs et accessibles

Nous veillerons à ce que les rues du centre-ville et les axes qui les relient aux édifices et aux sentiers soient sécurisés, accessibles et inclusifs pour les piétons et les cyclistes de tous âges et de toutes capacités, et pour les automobilistes. Nous y parviendrons en tenant compte des codes et des normes de conception anciens et nouveaux en matière de sécurité et d'accessibilité.



### Concurrentiels et catalyseurs

Nous chercherons à créer un centre-ville où les commerces et les employeurs prospèrent et réinvestissent, et où la valeur des actifs est en hausse. Nous créerons donc dans les rues un environnement où les clients passent plus de temps et dépensent davantage, et où les employés sont satisfaits et fiers de leur lieu de travail au centre-ville d'Ottawa. Par la même occasion, nous prévoirons un nombre adéquat (mais peut-être en diminution progressive) de places de stationnement sur voirie et d'aires de chargement et de taxi.





### **Durables et sûrs**

Nous ferons en sorte que, grâce à la qualité, au confort, à la commodité et à la sécurité de nos rues et des utilisations du sol et des services qu'elles accueilleront, notre centre-ville constituera une « collectivité » très convoitée où habiter. Nous y parviendrons en créant de magnifiques rues et un excellent réseau de transport en commun, et en encourageant la prestation de services de soutien à des personnes de tous âges et de toutes capacités, notamment des boutiques, des services sociaux, des loisirs et des soins de santé.



### **Verts, durables et persistants**

Nous créerons au centre-ville des rues vertes et persistantes, et instaurerons de ce fait une norme élevée qui fera de notre capitale une ville durable sur la scène internationale. Nous y parviendrons en plantant des arbustes et des espèces couvre-sol lorsque ces éléments végétaux peuvent pousser et être entretenus, en recherchant des techniques novatrices de drainage et de revêtement, en utilisant des matériaux écoénergétiques et par d'autres moyens permettant de réduire les exigences de fonctionnement et d'entretien du cycle de vie, et de réduire l'empreinte écologique globale.

## 2.4 Plan des rues

Les rues du centre-ville d'Ottawa ne sont pas égales, et ne doivent pas l'être. Au premier regard et à distance, ou pour le visiteur de passage, il peut sembler y avoir une certaine similitude entre les îlots formant le cœur de la ville. Cette première impression est influencée par l'abondance d'immeubles relativement élevés, qui servent de lieu de travail pour environ 100 000 personnes, et par l'activité qui en découle au centre-ville, avec les nombreux piétons, cyclistes, autobus et véhicules se partageant tant bien que mal l'espace disponible dans des rues très fréquentées. Toutefois, lorsqu'on y regarde de plus près, il remarque facilement les nombreux secteurs au caractère différent qui forment le centre-ville. L'analyse présentée aux appendices B et D démontre la variabilité et la multiplicité des fonctions, des caractéristiques et des conditions des rues du centre-ville. Cette analyse se fonde sur la *Stratégie de conception urbaine du centre-ville d'Ottawa*, qui a permis de découvrir le centre-ville d'Ottawa au niveau de la rue.

Par ailleurs, on retrouve au centre-ville des espaces vides et sous-utilisés qui accueilleront de nouveaux édifices, modifiant ainsi le paysage de rue et entraînant plus d'activité sur place. Une fois lancé le projet de la Ligne de la Confédération, les aménagements et l'activité dans les rues s'accéléreront, et la fonction de certaines rues pourrait changer ou s'accroître.

En tenant compte de ces faits, il est utile de concevoir les rues du centre-ville par rapport à leur nature individuelle au sein d'une « famille » plus étendue et à la fonction à laquelle on les destine. La figure 2-2 illustre le « Plan des rues », qui constitue un plan directeur et l'élément structurant principal du cadre du projet *Le centre-ville en action*. Le Plan des rues est destiné à correspondre à la vision d'avenir et aux orientations stratégiques de la présente étude. Au fur et à mesure que l'étude progressera, les rues du centre-ville seront classées dans l'une des six (6) catégories suivantes (par ordre alphabétique):

### Rue commerciale



Les rues commerciales donnent accès aux utilisations du sol les plus intenses du centre-ville d'Ottawa. Par conséquent, elles permettront de grands volumes pour tous les modes de déplacement et serviront de lien vers le Secteur central et à travers celui-ci. Elles servent également de lien piétonnier vers les stations Centre-ville Ouest, Centre-ville Est et Rideau Confédération. Ces rues auront une fonction multimodale et utilitaire, mais présenteront également des conditions améliorées en matière de design urbain. Les immeubles doivent être orientés le plus possible vers la rue, reconnaissant ainsi les fonctions de bureau traditionnelles et les taux d'occupation élevés le long de ces rues. Les rues commerciales est-ouest comprennent les tronçons est d'Albert, Slater, Laurier et Gloucester, ainsi que le pont MacKenzie et la rue Daly. Les rues commerciales nord-sud comprennent les tronçons nord de Lyon, Kent, O'Connor, Metcalfe et Nicholas. La rue Slater se voit offrir une nouvelle possibilité avec l'arrivée de la Ligne de la Confédération, car sa fonction d'acheminement de la circulation des autobus sera atténuée lors de l'inauguration de la ligne et qu'elle pourra ainsi être axée sur la circulation à pied et à vélo.



Montréal, QC



Chicago, Illinois

(source de l'image : CC Antoine Beliaeff)

## Rue de parcours d'honneur



Les rues de parcours d'honneur donnent accès à des utilisations et à des lieux d'importance nationale, et font l'objet des normes les plus élevées en matière de conception du paysage de rue et de commodités. Elles servent de lien vers le Secteur central et le traversent. On compte parmi ces rues des tronçons du boulevard de la Confédération, qui tient lieu de parcours d'honneur officiel de la capitale, tel que désigné dans le Plan de la capitale du Canada de la CCN. Ces rues sont caractérisées par un éclairage distinctif, de larges trottoirs et un paysage de rue personnalisé. Elles mettent en valeur les liens reliant le centre-ville d'Ottawa et le boulevard de la Confédération, soudant les fonctions municipales et de capitale, tout en reconnaissant l'importance primordiale et le caractère distinctif du boulevard de la Confédération. Les édifices adjacents sont généralement de grandes institutions bien en retrait de la chaussée. Les rues de parcours d'honneur du centre-ville d'Ottawa comprennent Wellington, Elgin, MacKenzie, Sussex ainsi que le tronçon nord de la promenade Colonel By et de la promenade Reine-Élisabeth. Wellington et Elgin jouent un rôle particulier dans la circulation entre les diverses parties du centre-ville d'Ottawa des deux côtés du canal Rideau, de l'autre côté du pont Plaza.



Ottawa, ON



Ottawa, ON

## Rue de quartier du centre-ville



Les rues de quartier du centre-ville donnent accès aux utilisations essentiellement résidentielles et institutionnelles de la partie ouest du centre-ville d'Ottawa et de la partie est des rues Waller et Nicholas. À cet endroit, les rues jouent un rôle important dans la création de quartiers viables et contiennent en principe des éléments verts et vivants, notamment de la pelouse et des arbres, dans l'emprise de la rue, chaque fois que cela est possible. Les édifices disposeront d'entrées pour les piétons et le garage menant directement à la rue. Bien que les rues de quartier du centre-ville soient essentiellement résidentielles et destinées à des vitesses de circulation plus lentes, elles jouent le double rôle d'alimenter les artères et d'intégrer le centre-ville d'Ottawa au réseau routier global. Tous les tronçons est-ouest de la rue Bay ont pour vocation d'être des rues de quartier du centre-ville. Les rues de quartier du centre-ville nord-sud comprennent l'avenue Bronson, la rue Percy, la rue Bay ainsi que la partie sud de la rue Lyon. Les rues à l'est de Waller/Nicholas desservent les quartiers de l'Université d'Ottawa et de la Côte-de-Sable, et sont également destinées à être des rues de quartier du centre-ville.



Québec, QC

(source de l'image : CC Antoine Belaieff)



Los Angeles, Californie

(source de l'image : © thegoodstreet.blogspot.ca)



## Rue principale



Les rues principales prospèrent dans leur rôle historique et dans celui d'accès aux boutiques et aux services fréquentés par les résidents, les travailleurs et les visiteurs. Ces rues se caractérisent généralement par de larges trottoirs, quelques places de stationnement sur voirie, la présence d'arbres de rue, du mobilier urbain coordonné, des revêtements de chaussée de qualité et des œuvres d'art public intégrées. Les édifices donnent sur la rue et abritent des utilisations actives en rez-de-chaussée; leur surface d'occupation étroite permet l'aménagement de vitrines intéressantes. Au centre-ville d'Ottawa, les rues Bank et Rideau sont des rues principales. La rue Rideau pourra offrir de nouvelles commodités pour les piétons par suite de l'aménagement de la station de la Ligne de la Confédération. La rue Elgin, plus au sud, est également une rue principale.



(source de l'image : © IBI Group)



## Rue piétonnière



Les rues piétonnières sont essentiellement axées sur les déplacements à pied et présentent les caractéristiques des places piétonnières. Ces rues ont des surfaces caractéristiques, comme des pavés, et sont longées de commodités destinées à offrir un environnement piétonnier agréable. Les véhicules de service peuvent accéder à la rue pour effectuer leurs livraisons et pour les urgences. Les édifices donnent sur la rue et abritent des utilisations actives en rez-de-chaussée; leur surface d'occupation étroite permet l'aménagement de vitrines intéressantes. Au centre-ville d'Ottawa, les rues Sparks et William sont des rues piétonnières.



(source de l'image : © Downtown Calgary)



(source de l'image : © Gehl Architects)

## Rue modèle



La rue Queen sera la rue modèle du centre-ville d'Ottawa. Cette désignation tiendra compte de la nouvelle vocation de cette rue lors de l'ouverture de la Ligne de la Confédération. Cette rue fera l'objet d'une très forte demande en circulation piétonnière, en raison de la présence des entrées de la Ligne de la Confédération qui la longent. Ce nouveau rôle offre la possibilité et impose l'exigence d'élargir les trottoirs pour offrir les niveaux de service les plus élevés à Ottawa, et d'installer des commodités permettant de marcher en toute sécurité et de manière efficace et agréable. Avec le temps, les édifices deviendront davantage orientés vers la rue avec des utilisations actives en rez-de-chaussée, profitant ainsi du nouvel essor économique entraîné par les piétons. Cette fonction prévue sera assumée en faisant preuve du plus grand niveau de conception durable, non seulement avec des trottoirs élargis mais également grâce à une conception créative dans les aires de stationnement et les accès, à des passages piétonniers prioritaires, à des arbres de rue, au drainage et aux matériaux.



San Francisco, Californie



Toronto, ON

## 2.5 Plans de vision d'avenir : volets sous-jacents de mobilité



Les plans de vision d'avenir servent à orienter la planification et la conception des rues et des aménagements adjacents du centre-ville d'Ottawa, qui pourront ainsi remplir leur fonction, comme le précise le Plan des rues. Dans chaque plan de vision d'avenir, les priorités de chaque élément sont présentées de manière hiérarchique, la priorité la plus haute figurant en premier dans la légende de la carte. Ces plans de vision d'avenir seront particulièrement utiles pour peaufiner le Plan des rues. Ils serviront à orienter le dialogue avec les intervenants et permettront aux concepteurs de mieux comprendre la fonction prévue des rues du centre-ville, ou de certains tronçons, lorsqu'ils font l'objet d'un projet de réfection ou d'aménagement urbain.

La boîte à outils de conception des rues, qui permet d'orienter la mise en œuvre des plans de vision d'avenir, se trouve à la section 3.

### Vision d'avenir de la mobilité des piétons

La vision d'avenir de la mobilité des piétons consiste à transformer le centre-ville d'Ottawa en un lieu où la priorité est accordée aux déplacements et au confort des piétons. Cette transformation nécessitera des modifications à l'orientation et à l'apparence des édifices, aux caractéristiques des rues, et impliquera la présence d'espaces ouverts, car ces éléments sont essentiels pour l'expérience des piétons. Ainsi, la vision d'avenir de la mobilité des piétons se traduit par trois plans de vision d'avenir reliés entre eux et qui abordent ces éléments.

#### Vision d'avenir de la mobilité des piétons 1 (Infrastructure piétonnière)

Ce plan de vision d'avenir propose un classement des rues du centre-ville en fonction de leur capacité à accueillir les piétons après l'ouverture de la Ligne de la Confédération. Un réseau intégré de rues et de liens traversant les îlots favorise les déplacements en provenance et à destination des stations de la Ligne de la Confédération, et un peu partout au centre-ville d'Ottawa. Les carrefours destinés à accueillir des volumes élevés de circulation piétonnière seront mis en valeur grâce à des améliorations accordant la priorité sur les passages pour piétons.

Le classement « **Circulation piétonnière 1** » correspond aux rues pouvant accueillir les plus forts volumes de circulation piétonnière, notamment à proximité immédiate des stations de la Ligne de la Confédération et dans les rues réservées aux piétons, et les classements subséquents « **Circulation piétonnière 2 à Circulation piétonnière 4** » indiquent des capacités d'accueil des piétons de moins en moins fortes.

Les « **passages piétonniers prioritaires** » sont des endroits où sont prévus les plus forts volumes de circulation piétonnière et/ou des points où il est possible d'améliorer la sécurité des piétons et les liens entre les rues du centre-ville. Toutes les possibilités d'améliorer la sécurité, le confort et le niveau de service des piétons devraient être explorées à ces endroits prioritaires.

Les « **liens actuels à mi-îlot desservant les stations de la Ligne de la Confédération** » réduisent effectivement la longueur des îlots et améliorent la mobilité des piétons en offrant des choix d'itinéraire hors voirie. Les liens traversant les îlots pouvant desservir les stations de la Ligne de la Confédération seraient d'éventuels itinéraires permettant aux piétons d'atteindre très facilement les stations de la Ligne de la Confédération.



## Vision d'avenir de la mobilité des piétons 2 (Design urbain)

Ce plan de vision d'avenir traite du rôle fondamental joué par le paysage de rue et les édifices dans l'expérience vécue par les piétons au centre-ville d'Ottawa. Bien que des paysages de rue axés sur la marche, des édifices dont l'orientation est favorable aux piétons et les carrefours piétonniers soient souhaitables dans toutes les rues, ce plan de vision d'avenir accorde la priorité à certaines rues et à certains secteurs. Des paysages de rue de qualité et intéressants au plan visuel sont nécessaires pour attirer une circulation piétonnière et une activité sociale, et les pourtours d'édifices abritant des utilisations plaisantes au niveau de la rue sont essentiels pour l'attrait commercial et civique du centre-ville. L'importance de la valeur patrimoniale des rues du centre-ville est également représentée.

Les « **paysages de rue prioritaires** » représentent les éléments les plus favorables à un embellissement des rues, grâce à la présence de mobilier et de matériaux urbains de grande qualité. Ces paysages de rue sont associés aux couloirs fondamentaux du centre-ville, qui remplissent des fonctions commerciales et de vente au détail, ainsi qu'aux rues qui serviront d'épine dorsale piétonnière lors de l'ouverture de la Ligne de la Confédération.

L'« **orientation prioritaire des édifices** » correspond aux endroits où les façades des édifices axés sur l'activité piétonnière revêtent la plus haute importance fonctionnelle. Il est recommandé de prévoir une fréquence élevée d'entrée dans les édifices axés sur l'activité piétonnière et l'utilisation de matériaux de construction attrayants au niveau de la rue. Les utilisations génératrices d'activité, comme les commerces de détail, les restaurants et les utilisations municipales, sont importantes pour l'expérience des piétons dans ces secteurs.

Les « **carrefours piétonniers** » indiquent la convergence de quartiers faciles à distinguer. L'aménagement de points d'entrée ou de repères à ces carrefours est recommandé, dans la conception des édifices et/ou des éléments de paysages de rue, afin de créer un intérêt visuel et d'aider à l'orientation.

Les « **districts de conservation du patrimoine** » représentent des secteurs de caractère particulier où l'on retrouve une concentration de ressources patrimoniales

qui les distinguent de leur environnement immédiat, tel que conçu par la Ville d'Ottawa en vertu de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*.

Le caractère des « **édifices historiques** », tel que protégé par le Règlement de zonage de la Ville d'Ottawa et la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*. Les valeurs patrimoniales influent largement sur le caractère des rues et doivent être prises en compte dans la conception des rues.

La « **zone importante de vue sur la capitale et de vue dynamique** » représente des vues importantes sur la colline du Parlement depuis les rues nord-sud du secteur à l'étude, telles qu'elles sont désignées par le document de la CCN intitulé *La protection des vues dans la capitale du Canada (2007)*. Chaque vue est associée à une zone de vue dynamique dans laquelle les vues sont protégées par un contrôle de conception de premier plan. On compte parmi ces zones les rues Metcalfe, O'Connor, Bank, Kent, Lyon et Bay. La plus significative de ces zones est la rue Metcalfe, avec sa vue importante sur l'édifice du centre de la colline du Parlement et sa zone de vue dynamique relativement longue.



### **Vision d'avenir de la mobilité des piétons 3 (Espaces ouverts publics)**

Ce plan de vision d'avenir démontre un réseau d'espaces ouverts publics et semi-publics, qui valorisera le confort des piétons et fournira des espaces verts et de loisirs un peu partout au centre-ville d'Ottawa. Les rues bordées d'arbres et les miniparcs, en particulier, offrent un certain répit par rapport à l'environnement urbain agité.

Les « **nouveaux espaces ouverts associés à des emplacements d'aménagement** » correspondent aux occasions de création d'espaces ouverts publics conjointement avec de nouveaux aménagements. Les exigences en matière d'espaces ouverts, dans le cadre d'un nouvel aménagement, garantiront la création d'espaces ouverts supplémentaires au fur et à mesure que le centre-ville d'Ottawa se densifie.

Les « **liens verts principaux** » représentent des couloirs prioritaires le long desquels les projets cohérents d'aménagement paysager et de plantation d'arbres de rue devraient être encouragés en vue d'améliorer le confort des rues du centre-ville et de relier les espaces verts.

Les « **espaces ouverts publics** » correspondent aux parcs, aux places, aux rues piétonnes et aux espaces verts que l'on retrouve au centre-ville d'Ottawa.

Les « **espaces ouverts semi-publics existants** » sont des espaces urbains de repos d'accès public, mais habituellement associés à un aménagement privé.





## Vision d'avenir de la mobilité des cyclistes

La vision d'avenir de la mobilité des cyclistes est un réseau global de parcours cyclables au centre-ville d'Ottawa, constitué d'installations actuelles et futures. Ces installations améliorent le réseau cyclable des rues du centre-ville et rendent le cyclisme plus attrayant en tant que mode de transport utilitaire, en renforçant les liens vers les quartiers et les secteurs environnants.

### Plan de vision d'avenir de la mobilité des cyclistes

Le réseau cyclable imaginé est illustré dans ce plan de vision d'avenir, et les parcours sont organisés selon des catégories qui tiennent compte du degré de séparation offert par rapport aux autres usagers de la route. Le type d'installation désigné pour chaque parcours est fondé sur des considérations liées à la qualité de desserte du réseau ainsi qu'au caractère et à la fonction des rues.

Les « **installations hors voirie** », comme les sentiers polyvalents, offrent une séparation totale entre les cyclistes et la circulation automobile. Ces installations sont habituellement bidirectionnelles et l'espace est partagé entre les cyclistes et les piétons.

Les « **espaces partagés** » sont des emprises routières qui sont essentiellement partagées par les piétons et les cyclistes, bien que les véhicules de service y soient également autorisés.

Les « **installations séparées** » englobent une variété de solutions destinées à partager un espace de l'emprise avec les cyclistes. Elles vont des « **voies séparées** », qui comprennent des barrières physiques ou des voies surélevées pour séparer les cyclistes de la circulation automobile, aux « **bandes cyclables réservées** », qui sont des voies réservées aux cyclistes et peintes sur la chaussée.

Les « **voies partagées** » impliquent que les automobilistes et les cyclistes circulent dans la même voie. Bien que ces voies n'offrent aucune séparation physique, elles sont plus larges que les voies de circulation habituelles. Ce type d'installation est plus large et peut donc faire l'objet d'un marquage de voies partagées (peintes sur la chaussée).

On peut obtenir plus de détails sur ces différents types d'installation à la section 3.3.



Installations hors voirie

(source de l'image : CC David Carroll)



Espaces partagés



Installations séparées

(source de l'image : CC Richard Akerman)



Voies partagées

(source de l'image : CC Eric Gilliland)



Figure 2-6 : Plan de vision d'avenir de la mobilité des cyclistes - Secteur à l'étude







## Vision d'avenir de la mobilité en transport en commun

La vision d'avenir de la mobilité en transport en commun au centre-ville d'Ottawa suppose la création d'un réseau de transport en commun de grande qualité, offrant un service d'autobus intégré à la Ligne de la Confédération et répondant aux besoins des résidents du secteur et des navetteurs. Ces deux réseaux de transport en commun répondront de manière adéquate aux besoins de personnes de tous âges et de toutes capacités, qu'il s'agisse des jeunes, des aînés ou des personnes handicapées.

Tous les parcours d'autobus traversant le centre-ville d'Ottawa seront reliés à au moins une station de la Ligne de la Confédération, où les voyageurs pourront facilement effectuer une correspondance entre le réseau d'autobus et la Ligne de la Confédération, grâce au principe opérationnel selon lequel la montée et la descente des passagers s'effectueront dans le même îlot et du même côté de la rue que les entrées/accès des stations de la Ligne de la Confédération.

### Plan de vision d'avenir du transport en commun

Les « **rues de transport en commun par autobus** » accueilleront les parcours d'autobus après l'ouverture de la Ligne de la Confédération, et peuvent par conséquent répondre aux exigences physiques associées au passage fréquent d'autobus. Les « **rues de transport en commun par autobus optionnelles** » représentent des axes qui pourraient accueillir des parcours d'autobus.

Les « **îlots d'interface autobus – Ligne de la Confédération** » accueilleront les voyageurs effectuant une correspondance entre le réseau d'autobus et la Ligne de la Confédération, et sont par conséquent aptes à offrir des services de transport en commun de grande qualité, puisqu'on peut y construire de larges trottoirs et des quais pour autobus ou installer des panneaux d'information en temps réel et du mobilier urbain fonctionnel.





## Vision d'avenir de la mobilité en automobile

La vision d'avenir de la mobilité en automobile suppose la création d'un réseau de rues qui permettent l'exploitation continue des commerces et des autres activités liées à l'emploi au centre-ville d'Ottawa, avec une capacité adéquate de débit de circulation tout en réduisant peu à peu la prédominance des véhicules au centre-ville. Les parcours clés de transport par automobile sont essentiels pour relier le centre-ville aux secteurs environnant et au Québec.

### Plan de vision d'avenir de l'accès en automobile

Ce plan de vision d'avenir décrit des caractéristiques propres à l'accès en automobile, au stationnement et aux déplacements qui sont essentielles pour la fonction quotidienne et la vitalité économique du centre-ville d'Ottawa, et sont par conséquent d'importants facteurs à prendre en compte dans la conception des rues.

Les « **bandes de stationnement importantes d'édifices** » représentent des espaces le long des rues réservés au chargement et à la livraison de biens, qui font partie intégrante des commerces en exploitation dans les espaces limités des rues du centre-ville. Ces espaces peuvent également répondre aux besoins des autobus affrétés, des taxis et d'autres véhicules devant y accéder.

Les « **structures de stationnement en élévation** » sont illustrées pour mettre en valeur les installations de stationnement dont l'exploitation continue doit être prise en compte dans les rues du centre-ville. Les chiffres correspondent à des estimations de places de stationnement dans chaque installation.

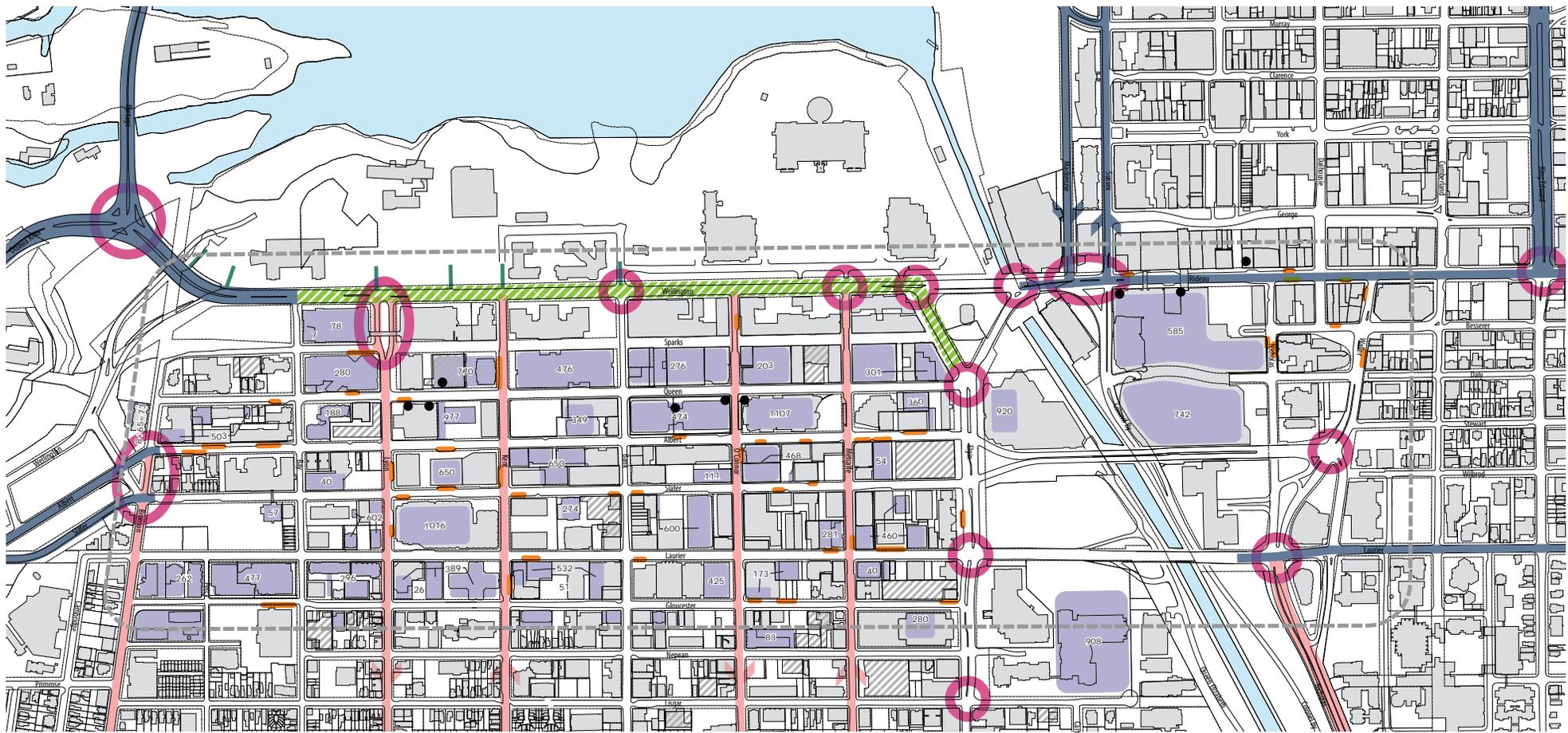
Les « **voies d'accès importantes** » de la rue Wellington correspondent à d'importants points d'accès des véhicules, bien qu'elles ne fassent pas partie du réseau de rues publiques exploité par la Ville.

Les « **rues reliant le Queensway** » représentent les principales voies de communication acheminant les véhicules entre le Queensway au centre-ville d'Ottawa, une fonction qui devrait se poursuivre dans un avenir prévisible.

Les « **routes de liaison périphériques** » sont d'importants axes reliant le centre-ville d'Ottawa aux quartiers environnants et aux secteurs situés à l'ouest, au nord et à l'est, y compris en dehors de la province. Ces routes jouent par conséquent un rôle essentiel pour les véhicules entrant au centre-ville ou en sortant.

Les « **seuils** » correspondent à des points de rencontre entre des secteurs présentant des caractéristiques fonctionnelles différentes, et où l'on observe un changement de caractère, du comportement des automobilistes et de la relation entre tous les usagers de la route.

Les « **embarcadères potentiels d'autobus affrétés** » sont aux secteurs destinés à attirer un volume élevé d'autobus affrétés en raison de leur proximité des attractions touristiques. Par conséquent, l'aménagement d'aires de montée à bord et de descente pourrait s'avérer nécessaire.



- Bandes de stationnement importantes d'édifices
- Structures de stationnement en élévation
- Voies d'accès importantes
- Rues reliant le Queensway
- Routes de liaison périphériques
- Seuils
- Embarcadères potentiels d'autobus affrétés
- Entrée/accès de station de la Ligne de la Confédération

Figure 2-9 : Plan de vision d'avenir de l'accès en automobile

