

2 CONTEXTE DU CHANGEMENT

De nombreux facteurs influent sur les changements en cours dans le secteur à l'étude, qui devient la nouvelle extrémité ouest du centre-ville d'Ottawa. La présente section décrit les documents de politique, les initiatives de planification et les projets d'aménagement clés auxquels répond ce Plan de conception communautaire.

1.0
INTRODUCTION

2.0
CONTEXTE DU
CHANGEMENT

3.0
LE SECTEUR
AUJOURD'HUI

4.0
LE PLAN

5.0
MISE EN ŒUVRE

2.1 Cadre stratégique

2.1.1 Déclaration de principes provinciale

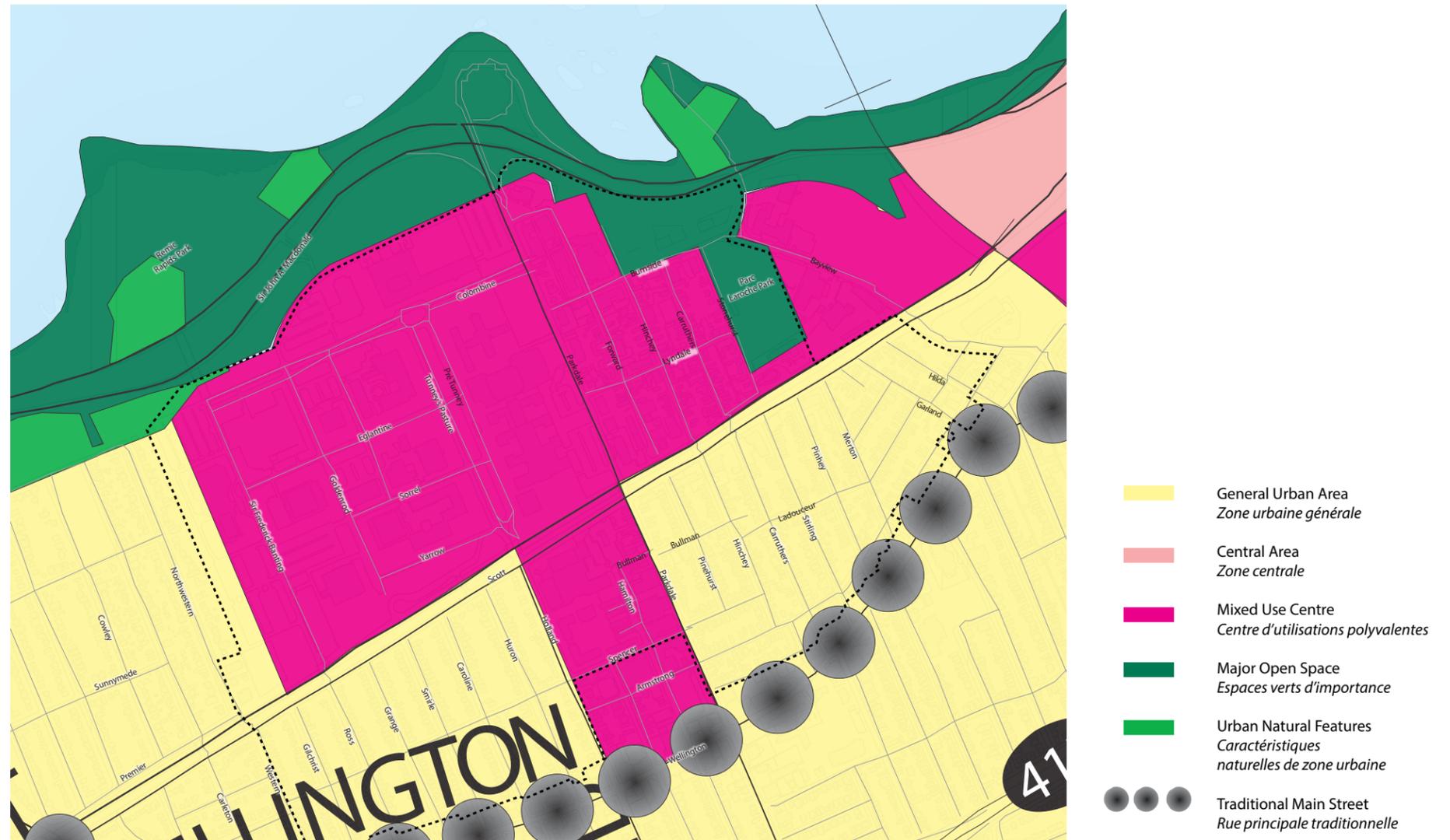
La Déclaration de principes provinciale (DPP) de 2005 établit les politiques encadrant l'aménagement et l'utilisation du sol en Ontario. La DPP recommande des formes efficaces d'aménagement ainsi qu'une diversité d'utilisations et de densités qui optimisent l'utilisation du sol, des ressources et des investissements publics l'infrastructure et les installations de services publics. La DPP encourage la densification et le réaménagement lorsque le permettent l'infrastructure et les installations de services publics existants et planifiés. Les municipalités doivent fixer et respecter des cibles minimales de densification dans les zones bâties, et établir des normes d'aménagement appropriées qui facilitent la densification.

2.1.2 Plan officiel de la Ville d'Ottawa

Le Plan officiel est le principal outil de gestion de la croissance et de l'aménagement de la ville. Le plan comprend les orientations stratégiques suivantes :

- gérer la croissance en l'orientant vers le secteur urbain où les services existent déjà ou peuvent être fournis efficacement;
- dans le secteur urbain, diriger la croissance vers les secteurs où elle peut être intégrée dans des aménagements compacts et polyvalents et peut être desservie par des installations de qualité pour le transport en commun, les piétons et les cyclistes.

Le Plan officiel contient six types distincts de secteurs désignés en milieu urbain se prêtant bien à la croissance : les secteurs



PLAN OFFICIEL, ANNEXE B – PLAN DES POLITIQUES EN MILIEU URBAIN

centraux, les centres polyvalents, les secteurs d'emploi, les secteurs d'entreprises, les collectivités en développement et les rues principales. Ces secteurs sont structurés autour du réseau de transport en commun rapide, des routes principales et des rues commerciales achalandées et englobent des terrains vacants ou sous-utilisés qui se prêtent à la croissance.

Centres polyvalents

Dans le Plan officiel, la zone tampon du secteur à l'étude du PCC de la rue Scott est désignée « centre polyvalent ». Axé sur la station Tunney, le centre polyvalent englobe le pré Tunney, Mechanicsville et la zone délimitée par l'avenue Holland, l'avenue Parkdale, la rue Scott et la rue Wellington Ouest.

Les centres polyvalents constituent un élément clé de la stratégie contenue dans le Plan officiel pour gérer et orienter la croissance dans la ville. Comme le mentionne la section 2.2.3 du Plan officiel, les nouveaux aménagements et une meilleure combinaison d'utilisations dans les centres polyvalents permettront d'utiliser plus efficacement le transport en commun rapide et d'accroître l'éventail des services offerts aux employés et aux résidents du secteur. La croissance des centres polyvalents doit être importante, mais de façon à compléter la structure d'aménagement dans un centre polyvalent ou les zones limitrophes. La stratégie résidentielle d'Ottawa 2006-2031 établit une densité minimale cible de 250 personnes et emplois par hectare brut pour les centres polyvalents du pré Tunney.

Tel qu'il est indiqué dans la section 3.6.2, un PCC devra être préparé pour chaque centre polyvalent. Le PCC et le Règlement de zonage feront en sorte que tout aménagement de haute densité se fasse à 400 mètres ou moins de la station de transport en commun rapide; exigeront des utilisations résidentielles sous la forme d'appartements et d'autres habitations multifamiliales

de densité moyenne ou élevée; établiront des exigences minimales et maximales en matière de stationnement pour l'aménagement qui se fera à une distance de 600 mètres ou moins d'une station; assureront, à l'intérieur des centres polyvalents, une transition adéquate entre ceux-ci et les terrains avoisinants désignés « secteur urbain général ». On encouragera le réaménagement graduel des noyaux d'utilisations mixtes qui n'affichent pas les caractéristiques prévues pour de tels secteurs afin de les rendre plus compacts, plus denses et davantage axés sur le transport en commun. Dans la section 3.6.2, les politiques indiquent également que les centres polyvalents multiplieront les occasions de se déplacer à pied, à bicyclette ou en utilisant le transport en commun.

Secteur urbain général

Les quartiers qui entourent le centre polyvalent du pré Tunney, dont Hintonburg, le Village Wellington et le parc Champlain, sont désignés « secteur urbain général ». Cette désignation permet un large éventail de types d'habitations tout en assurant la proximité de bureaux, de commerces de détail, de services ainsi que d'installations culturelles, récréatives, institutionnelles et de divertissement. Les commerces de détail et les centres de services sont généralement limités aux petits établissements locaux compatibles avec les utilisations avoisinantes et qui n'auront pas pour effet d'attirer une circulation considérable provenant de l'extérieur de la zone immédiate visée.

Le Plan officiel privilégie l'aménagement intercalaire et la densification dans le secteur urbain général, à condition qu'ils rehaussent et intègrent les dispositions et les formes bâties déjà en place.

2.1.3 Plan directeur des transports, Plan de la circulation piétonnière et Plan sur le cyclisme

La diminution de la dépendance à l'automobile, la satisfaction des besoins de mobilité, l'intégration des transports et l'utilisation du sol sont des éléments clés de la vision du Plan directeur des transports (PDT) de la Ville. Les principes qui appuient ces éléments et la cible de répartition modale du transport en commun, fixée par la Ville à 30 % d'ici 2021, sont les suivants :

- Accorder la priorité au transport en commun afin de répondre à l'augmentation future de la demande en matière de déplacement.
- Rendre la marche et le vélo plus attrayants que l'automobile pour les trajets courts.
- Offrir un réseau continu et intégré d'installations et de services multimodaux.
- En cas de conflit, accorder la priorité au transport en commun, à la marche et au vélo.
- Favoriser l'aménagement axé sur le transport en commun à proximité des nœuds et des couloirs de transport en commun.
- Soutenir la densification là où le transport en commun, la marche et le cyclisme peuvent devenir plus intéressants.

Le chapitre sur les déplacements actifs (Active Transportation) du PDT traite des exigences de la Ville en matière d'installations piétonnières, soit :

- Aménager des liaisons piétonnières directes de grande qualité menant aux stations de transport en commun rapide, aux arrêts d'autobus et à d'autres importantes destinations piétonnières.

- Aménager des passages pour piétons pour relier les quartiers qui sont séparés par des routes ou d'autres obstacles physiques, là où les exigences en matière de sécurité le permettent.

L'intégration du concept de rues complètes, la mise à jour des cibles de part modale, la progression des stratégies visant à faciliter la marche et le cyclisme et la promotion des aménagements axés sur le transport en commun s'inscrivent parmi les principaux éléments du nouveau plan. Le chapitre portant sur la création d'un environnement bâti favorable (Create a Supportive Built Environment) présente les mesures suivantes :

- Faciliter la marche, le cyclisme et le transport en commun grâce à des plans de conception communautaire et à l'examen des demandes d'aménagement.
- Faire la promotion d'un aménagement favorable au transport en commun autour des stations de transport en commun rapide et des couloirs prioritaires de transport en commun.

Les PCC permettent à la Ville de planifier les voies piétonnières et cyclistes importantes, y compris les accès aux réseaux de liens verts, aux communautés avoisinantes et aux installations de transport en commun. Ils permettront aussi de définir des stratégies favorables à l'amélioration du paysage de rue et des mesures de gestion de la circulation visant à limiter la vitesse et l'infiltration des véhicules, et de voir à ce que les aménagements sur les circuits de transport en commun donnent sur la rue et offrent de nombreuses liaisons piétonnières vers la rue. Le PDT

indique également que la Ville s'assurera que l'aménagement des stations des couloirs de transport en commun favorise les projets à forte densification à proximité des stations.

La section 7.1 du PDT présente la politique sur les rues complètes de la Ville. Elle indique que dans les cas où la Ville souhaite favoriser les choix de déplacement durables, comme les secteurs de densification, la priorité sera d'abord accordée aux besoins des piétons et des cyclistes, puis à ceux des usagers du transport en commun et des automobilistes (toutefois, la configuration finale des rues sera fondée sur la demande pour chaque mode de transport).

Plan de la circulation piétonnière

Le Plan de la circulation piétonnière de la Ville présente les éléments essentiels suivants pour améliorer le réseau de la rue Scott sans toutefois proposer d'améliorations précises :

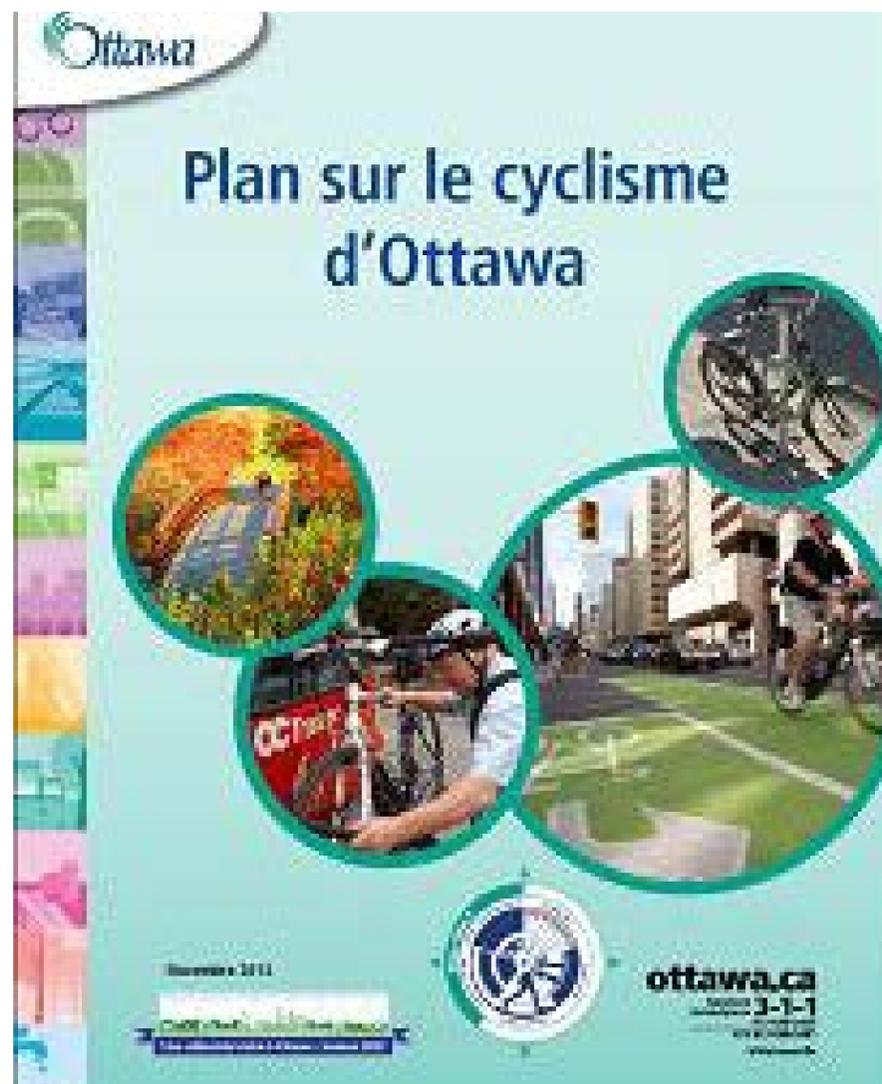
- Continuer à développer et à améliorer le réseau de liaisons piétonnières vers les nœuds de transport en commun, les écoles et les centres communautaires.
- Améliorer les liens vers les sentiers de la CCN le long de la rivière des Outaouais.
- Développer et renforcer le réseau de liaisons piétonnières vers les nœuds de transport en commun (p. ex. le long de la rue Scott).

Les sentiers aménagés le long du Transitway et de la rivière des Outaouais figurent sur la carte des sentiers polyvalents du PDT.

Plan sur le cyclisme

Dans le Plan sur le cyclisme d'Ottawa, la rue Scott est désignée comme un itinéraire cyclable important à l'échelle de la ville. Le réseau cyclable urbain principal est composé de pistes cyclables sur route (rue Scott, avenue Holland, promenade Tunney's Pasture, promenade Colombine [tronçon], avenue Burnside, avenue Parkdale au nord de l'avenue Burnside) et de voies cyclables dans la collectivité (promenade Sir Frederick Banting, rue Spencer à l'ouest de l'avenue Holland et rue Armstrong). Le réseau structurant proposé vise à créer des liens directs entre les grands carrefours de la ville principalement au moyen de bandes cyclables sur route, mais aussi d'accotements asphaltés pour les cyclistes (p. ex. des voies cyclables) et de quelques sentiers polyvalents linéaires hors route, bien que certains tronçons seront dotés de larges bandes cyclables (signalées seulement) réservées aux cyclistes le long de la voie en bordure.

Aucune amélioration au réseau cyclable du secteur à l'étude n'est proposée pour la période visée par le Plan sur le cyclisme (jusqu'en 2031). Toutefois, le Plan sur le cyclisme et le Plan de la circulation piétonnière proposent des améliorations au pont Prince-de-Galles, tout juste à l'est du secteur à l'étude, pour permettre le passage des piétons et des cyclistes, ce qui pourrait accroître la circulation des cyclistes dans le secteur et ses environs.



PLAN SUR LE CYCLISME D'OTTAWA

2.1.4 Initiatives en urbanisme récentes

L'essentiel du centre-ville d'Ottawa a subi des pressions en matière d'aménagement au cours de la dernière décennie, et la Ville y a répondu en élaborant le PCC pour orienter la densification et les améliorations au domaine public.

PCC du secteur du chemin Richmond à Westboro

Ce PCC, élaboré en 2008, présente les lignes directrices visant à assurer une densification appropriée autour de la station Westboro et le long du couloir du chemin Richmond. En tenant compte du contexte du quartier et de la rue principale traditionnelle, le plan recommande des sites se prêtant à une densification plus forte, généralement par l'aménagement de bâtiments de hauteur faible et moyenne.

PCC de la rue Wellington

Le PCC de la rue Wellington, élaboré en parallèle au réaménagement de la rue, fournit des lignes directrices pour une série de mesures d'amélioration et de densification du domaine public le long du couloir dans les bâtiments de six étages et moins en général (possiblement jusqu'à neuf étages à certains points d'accès et d'autres sites stratégiques, en échange d'avantages publics). Les futurs bâtiments devront comprendre un socle d'au moins deux à quatre étages pour renforcer le caractère de rue principale traditionnelle de la rue Wellington Ouest.

Dans le secteur du centre polyvalent autour du parc Parkdale, au sud de la rue Spencer, le PCC encourage les utilisations au rez-de-chaussée des bâtiments qui animeront les rues adjacentes. La surface de plancher des commerces bordant la rue sera restreinte à 200 mètres carrés.

La hauteur des futurs bâtiments au sud de la rue Armstrong est généralement limitée à six étages. Entre les rues Spencer et Armstrong, la hauteur maximale est de huit étages, à l'exception de l'îlot occupé par l'usine à valeur patrimoniale de la compagnie Capital Wire Cloth, où la limite peut être dépassée pour permettre une transition par rapport aux densités permises du site historique.

Parallèlement au PCC, la Ville a aussi amorcé un projet pilote, le plan de voisinage d'Hintonburg et de Mechanicsville, achevé en 2010. Ce plan dépasse la portée d'un plan officiel ou d'un PCC et aborde un grand nombre de sujets, dont le patrimoine, les arts et la culture, la forme bâtie, les points de vue et les perspectives, le logement, l'économie, la sécurité, les installations et les services communautaires et l'infrastructure verte. Il recommande de ne pas favoriser la densification dans les quartiers stables de petits immeubles et de cibler plutôt le centre polyvalent entre les avenues Holland et Parkdale et le long de la rue Wellington Ouest.



CARTE DES PLANS DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE ENVIRONNANTS ET DES QUARTIERS

CDP Areas
Secteurs des PCC

Scott St. CDP Study Area
Secteur à l'étude du PCC de la rue Scott

PCC du secteur de la station Bayview

En avril 2013, la Ville a adopté le PCC du secteur de la station Bayview pour orienter le réaménagement complet du centre polyvalent situé juste à l'est de celui du pré Tunney. La moitié nord du quartier de Bayview se trouve immédiatement à l'est de Mechanicsville et englobe le parc Laroche. La vision pour ce secteur est décrite comme une « nouvelle entrée urbaine vers le centre-ville [qui] tirera parti de son rôle important en tant que carrefour stratégique du [train léger] en créant un environnement urbain polyvalent de grande qualité offrant tout un éventail vaste et diversifié de possibilités à exploiter tant du point de vue de l'emploi que pour le secteur résidentiel ».

Le concept d'aménagement sur lequel se fondent les lignes directrices du PCC comprend les éléments suivants :

- réseau optimisé de rues et de sentiers;
- aménagement du couloir Albert-Scott en une rue complète à l'aide du PCC de la rue Scott;
- nouvelle passerelle polyvalente au-dessus de l'O-Train à la hauteur de la rue Wellington;
- nouveau sentier reliant l'aréna Tom-Brown à la station Bayview;
- raccordement à Mechanicsville par le parc Laroche et amélioration du parc;
- série de raccordements au sentier de la rivière des Outaouais;
- nouveaux parcs à l'intersection de l'ancienne emprise de la rue Wellington et de l'O-Train ainsi qu'à l'extrémité nord des cours Bayview;

- nouvelle rue principale polyvalente sur le chemin Bayview;
- complexe axé sur l'innovation et l'entrepreneuriat aux cours Bayview;
- transition entre les immeubles de grande hauteur (au plus 30 étages) près de la station de transport et ceux de faible hauteur (au plus 4 étages) aux abords des quartiers adjacents et du parc Laroche.

Les immeubles à forte densité de grande hauteur de 20 étages ou plus seront la forme dominante d'aménagement dans le secteur de la station Bayview. Les immeubles de grande hauteur devront être composés d'une tour sur podium, et les podiums ne devront pas dépasser 6 étages. L'espace de construction maximal des tours résidentielles et des tours à bureaux est de 750 mètres carrés et de 2 000 mètres carrés respectivement. Les tours doivent être séparées entre elles par une distance d'au moins 20 mètres. Si cette vision se concrétise, le concept élaboré pour le secteur de la station Bayview permettrait d'atteindre une superficie aménagée d'environ 550 000 mètres carrés et une densité de 900 personnes et emplois par hectare net.

Le PCC du secteur Bayview indique aussi qu'il faudrait revitaliser le parc Laroche pour répondre aux besoins des résidents, par exemple en y aménageant des commodités comme des terrains de sport, des aires de jeux pour enfants, des aires pour les pique-niques, des jardins communautaires et un nouveau pavillon. Ce parc a également été englobé dans le secteur de la rue Scott pour reconnaître son lien à Mechanicsville et Hintonburg.



PCC DU SECTEUR DE LA STATION BAYVIEW



PCC DU SECTEUR DE LA STATION BAYVIEW STRATÉGIE POUR LA HAUTEUR



PCC DU SECTEUR DE LA STATION BAYVIEW PARCS ET ESPACES OUVERTS

2.1.5 Règlement de zonage de la Ville d'Ottawa

Le pré Tunney – et la majeure partie du centre polyvalent désigné au sud de la rue Scott entre les avenues Holland et Parkdale – est zoné « centre polyvalent ». Deux propriétés donnant sur l'avenue Parkdale, entre la rue Scott et la rue

Spencer, demeurent en zone d'industrie légère. Un large éventail d'utilisations commerciales, résidentielles et institutionnelles est autorisé dans une zone désignée « centre polyvalent », par exemple :

- atelier d'artiste
- atelier de service ou de réparation
- banque
- bibliothèque
- boîte de nuit
- bureau
- brasserie artisanale
- centre communautaire
- centre de jour
- centre de recherche-développement
- cinéma, théâtre
- dépanneur
- établissement d'enseignement postsecondaire
- établissement de soins pour bénéficiaires internes
- entreprise de services personnels
- hôpital, centre médical
- hôtel
- immeuble d'appartements de faible hauteur
- immeuble d'appartements de moyenne à grande hauteur
- installation récréative et sportive
- lieu de culte

- logements
- magasin d'alimentation au détail
- magasin de détail
- maison de chambres
- maison en rangée
- maison de retraite
- refuges
- restaurant
- service au volant

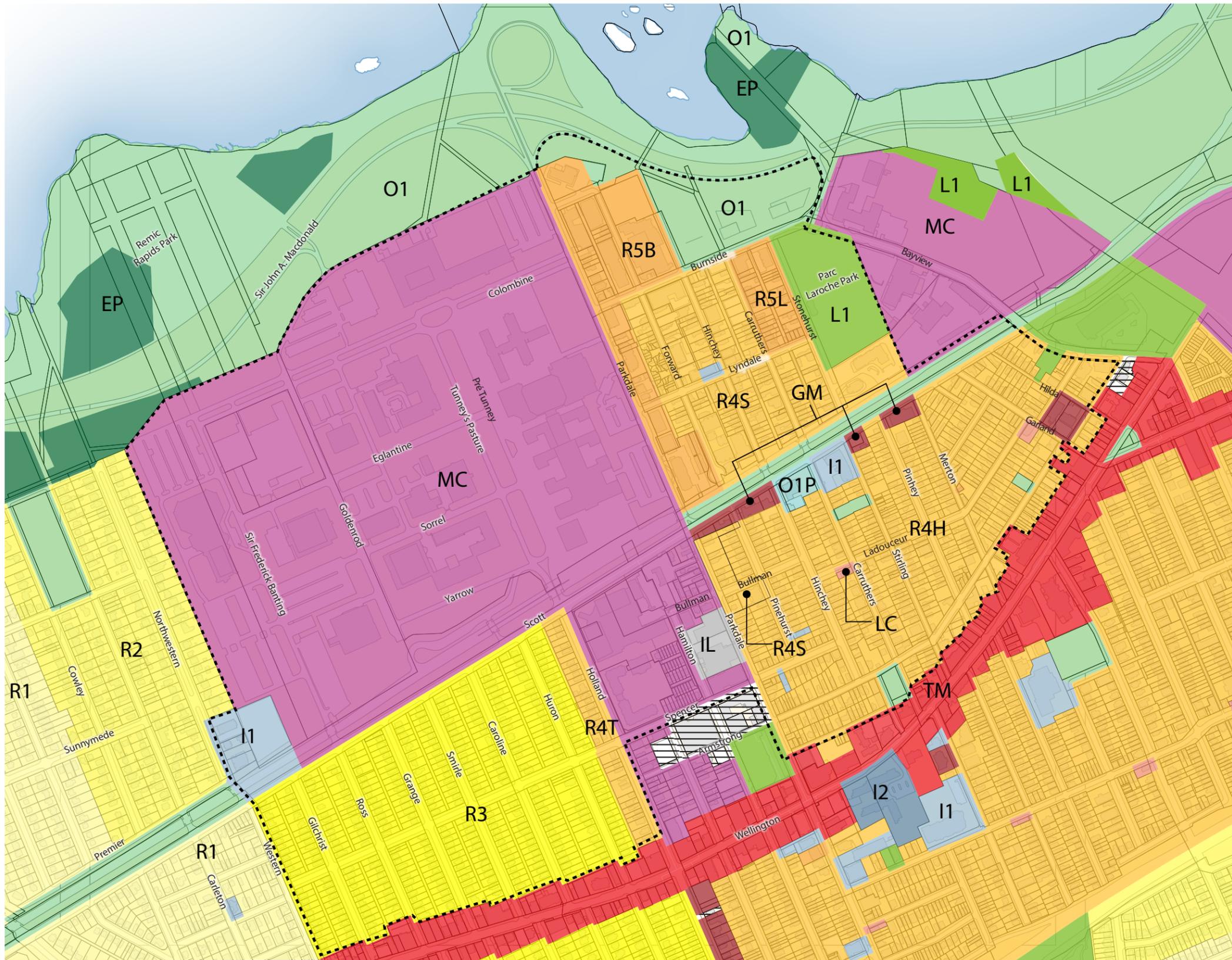
Au sud de la rue Scott, les bars, les boîtes de nuit, les garages et les parcs de stationnement, les refuges, les arénas et les maisons en rangée ne sont pas permis.

Au pré Tunney, la densité ne doit pas dépasser un rapport plancher-sol de 1,75, ou 1,75 fois la superficie du lot, et aucune limite de hauteur n'a été fixée. Au sud de la rue Scott, à l'ouest de l'avenue Hamilton, le rapport plancher-sol est limité à 3, et les hauteurs limites tiennent compte de l'aménagement existant. À l'est de l'avenue Hamilton et au nord de la rue Bullman, le rapport plancher-sol est limité à 2, et la hauteur maximale, à 19 mètres (6 étages). La hauteur est aussi restreinte à 19 mètres dans la zone désignée « centre polyvalent » au sud de la rue Bullman, et la densité, à un rapport plancher-sol de 1,5, sauf sur le site de l'immeuble de 8 étages au coin de l'avenue Parkdale et de la rue Spencer.

Le zonage résidentiel dans les quartiers limitrophes au pré Tunney est variable. Le zonage R4M au centre de Mechanicsville autorise les habitations de diverses catégories, comme les

maisons isolées et jumelées ou les maisons en rangée d'au plus 11 mètres de hauteur. Les petits immeubles d'habitation et les habitations superposées d'au plus 14,5 mètres sont permis. Le zonage R5B au nord de l'avenue Burnside et le long du côté est de l'avenue Parkdale autorise les immeubles d'habitation d'au plus 37 mètres (12 étages) ainsi que les dépanneurs au rez-de-chaussée ou au sous-sol des immeubles d'habitation. Des exceptions propres à certains emplacements permettent la présence et l'approbation d'immeubles de plus grande hauteur le long du côté est de l'avenue Parkdale. Le zonage R5L s'applique à l'îlot donnant sur le parc Laroche au nord de l'avenue Hinchey et autorise les immeubles d'habitation d'au plus 19 mètres (6 étages) ainsi que les utilisations auxiliaires au rez-de-chaussée, par exemple un dépanneur, une entreprise de services personnels, une pharmacie, un fleuriste, un kiosque à journaux ou un restaurant.

Le zonage R4H dans la majeure partie d'Hintonburg, à l'est de l'avenue Parkdale, autorise les habitations de diverses catégories et les petits immeubles d'habitation de toutes formes qui présentent une hauteur d'au plus 11 mètres. Le zonage R4M s'applique au tronçon de l'avenue Parkdale, au nord et au sud de la rue Bullman, qui fait passer la limite de hauteur des immeubles d'habitation et des maisons superposées en rangée à 14,5 mètres. À l'exception de la sous-station électrique, en zone d'espace ouvert (O1), et du site du centre Odawa, en zone de petites institutions (I1), les terrains non résidentiels le long du côté sud de la rue Scott sont situés en zone d'utilisations polyvalentes, où sont permis divers usages commerciaux ainsi que des immeubles d'habitation et des maisons en rangée.



- R1 Residential First Density Zone
Zone résidentielle densité 1
- R2 Residential Second Density Zone
Zone résidentielle de densité 2
- R3 Residential Third Density Zone
Zone résidentielle de densité 3
- R4 Residential Fourth Density Zone
Zone résidentielle de densité 4
- R5 Residential Fifth Density Zone
Zone résidentielle de densité 5
- LC Local Commercial Zone
Zone de commerces locaux
- TM Traditional Mainstreet Zone
Zone de rue principale traditionnelle
- MC Mixed Use Centre Zone
Zone de centres polyvalents
- GM General Mixed Use Zone
Zone polyvalente générale
- EP Environmental Protection Zone
Zone de protection de l'environnement
- L1 Community Leisure Facility Zone
Zone d'installation de loisirs communautaire
- O1 Parks and Open Space Zone
Zone de parc et d'espace vert
- IL Light Industrial Zone
Zone d'industrie légère
- IG General Industrial Zone
Zone d'industrie générale
- I1 Minor Institutional Zone
Zone de petites institutions
- I2 Major Institutional Zone
Zone de grandes institutions
- //// Pending Zoning Amendment

ZONAGE ACTUEL

2.2 Initiatives actuelles

2.2.1 Train léger d'Ottawa

Le changement le plus important dans le secteur de la rue Scott est la construction de la Ligne de la Confédération du train léger, intégrée au Transitway actuel, qui devrait être achevée en 2018. Au coût de 2,1 milliards de dollars, la ligne de train léger est le plus grand projet d'infrastructure de transport d'Ottawa depuis la construction du canal Rideau. Comme la population de la ville devrait augmenter de 30 % d'ici 2031, et que le réseau de transport en commun existant est utilisé à sa pleine capacité au centre-ville, le train léger est considéré comme essentiel à la prospérité économique, à la santé environnementale et au bien-être social futurs d'Ottawa.

La Ligne de la Confédération représentera une partie importante du réseau de transport en commun intégré d'OC Transpo. Il s'étendra sur 12,5 kilomètres de la station Tunney dans l'ouest à la station chemin Blair dans l'est, reliant le système rapide par bus (Transitway) à chaque extrémité et l'O-Train à la station Bayview. Grâce à un tunnel de 2,5 kilomètres traversant le centre-ville, le trajet entre les stations Blair et Tunney prendra moins de 24 minutes, peu importe l'heure. Au niveau du sol, l'essentiel du trajet emprunte le Transitway existant. La ligne comportera 13 stations.

Lors de son lancement, la ligne de la Confédération devrait avoir une capacité de 10 700 passagers à l'heure dans chaque direction durant les heures de pointe, capacité qui pourrait augmenter jusqu'à 18 000 d'ici 2031. La croissance résidentielle et de l'emploi dans un rayon de 600 mètres de chaque station,

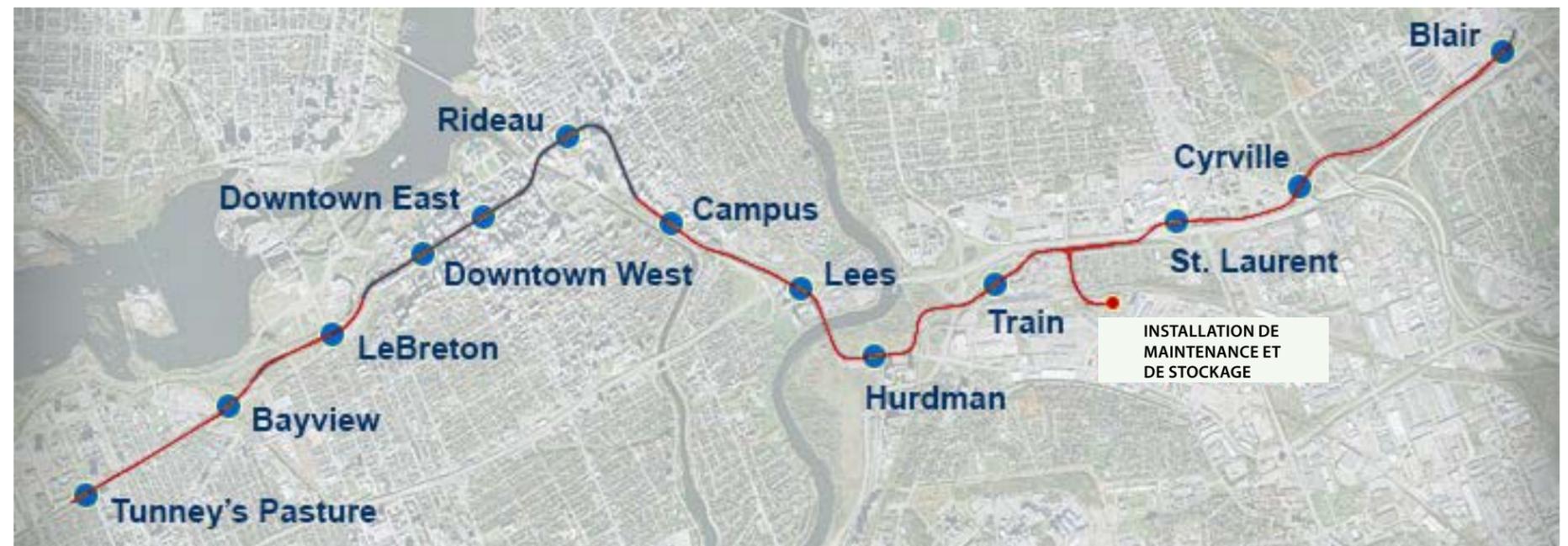
en particulier celles à l'extérieur du centre-ville, sera cruciale pour réaliser le plein potentiel du train léger. La seconde phase du projet de train léger, dont l'échéance est fixée à 2023, prolongera la Ligne de la Confédération vers l'ouest, jusqu'au centre commercial Bayshore, et vers le sud-ouest, jusqu'à la station Baseline.

Plans d'aménagement axés sur le transport en commun (AATC)

Compte tenu de la Ligne de la Confédération et en appui au projet de train léger, le Conseil municipal a demandé à ce que des plans d'AATC soient préparés pour les secteurs situés dans un rayon d'environ 800 mètres des six futures stations de transport en commun, dans les cas où aucun PCC n'a été

entamé. Les plans d'AATC pour les secteurs des stations Tremblay (anciennement Train), St-Laurent et Cyrville ont été élaborés, et ceux pour les secteurs des stations Lees, Hurdman et Blair devraient être approuvés en janvier 2014.

L'un des principaux objectifs des études d'AATC vise à favoriser l'utilisation du transport en commun en améliorant les accès piétons et cyclistes aux stations et en créant des occasions d'intégrer d'autres types d'aménagement favorisant les densités viables au transport public. En appliquant trois différentes zones TD à chaque secteur, les plans établissent des densités minimales pour les nouveaux aménagements et permettent la construction d'immeubles près des stations.



FUTURE LIGNE DE LA CONFÉDÉRATON DU TRAIN LÉGER

2.2.2 Plan directeur pour le pré Tunney

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) a lancé le projet du plan directeur du pré Tunney en 2009. Le plan recommandera les meilleures options pour assurer une utilisation plus efficace et efficiente du site et encadrera les futurs aménagements. Voici les buts et les objectifs du plan directeur :

- Créer un lieu de travail d'avant-garde.
- Atteindre des normes élevées en urbanisme, en planification et en conception durable.
- Favoriser un aménagement axé sur le transport en commun.
- Orienter les investissements à long terme.
- Compléter les plans à long terme de la Commission de la capitale nationale (CCN) et de la Ville d'Ottawa.
- Contribuer à l'image de marque du gouvernement fédéral dans la région de la capitale nationale.

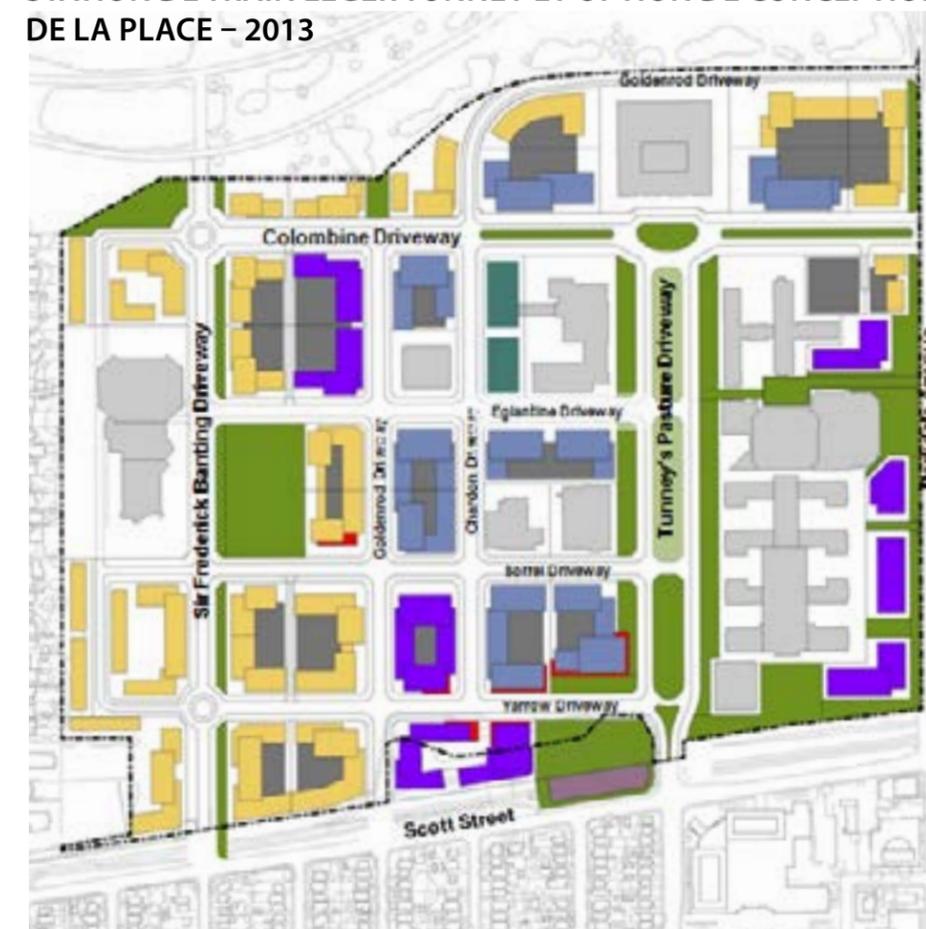
À l'automne 2012, TPSGC a présenté deux options de conception pour l'utilisation du sol au pré Tunney, les deux prévoyant l'aménagement de nouveaux bureaux surtout dans la partie ouest du site et un aménagement résidentiel du côté ouest de l'avenue Parkdale. En fonction des commentaires reçus sur ces options et des consultations supplémentaires menées par la Ville au sujet du PCC de la rue Scott, TPSGC peaufine sa vision des lieux en vue de présenter un plan directeur provisoire à l'automne 2013. Dans ce plan, la promenade Tunney's Pasture devrait demeurer au cœur du site et continuer d'abriter les bureaux et les laboratoires fédéraux, tandis qu'une urbanisation diversifiée qui prévoit des utilisations résidentielles, de bureau et communautaires sera favorisée dans la partie ouest du site et sur l'avenue Parkdale.



VUE AÉRIENNE DE PRÉ TUNNEY



STATION DE TRAIN LÉGER TUNNEY ET OPTION DE CONCEPTION DE LA PLACE – 2013



OPTION DE CONCEPTION DU PRÉ TUNNEY – 2013

2.2.3 Plan directeur des terrains urbains de la capitale de la Commission de la capitale nationale

La Commission de la capitale nationale (CCN) élabore actuellement le Plan directeur des terrains urbains de la capitale. Ce plan vise à définir une vision, des orientations stratégiques, des lignes directrices et des propositions d'aménagement qui améliorent le milieu de vie unique de la capitale du Canada et l'expérience que l'on en fait. L'objectif de la CCN est de faire de la région de la capitale du Canada un endroit accueillant qui offre un contact avec la nature et propose un modèle d'urbanisme durable.

Pour cela, les décisions concernant l'utilisation et l'aménagement des terrains urbains mettront l'accent sur la fragilité écologique, la durabilité et la nature exemplaire des projets proposés. Le Plan précisera les utilisations autorisées sur les terrains fédéraux se trouvant sur le territoire de la ville. Cette couche d'information s'ajoutera à la désignation des terrains municipaux.

2.2.4 Aménagements approuvés et proposés

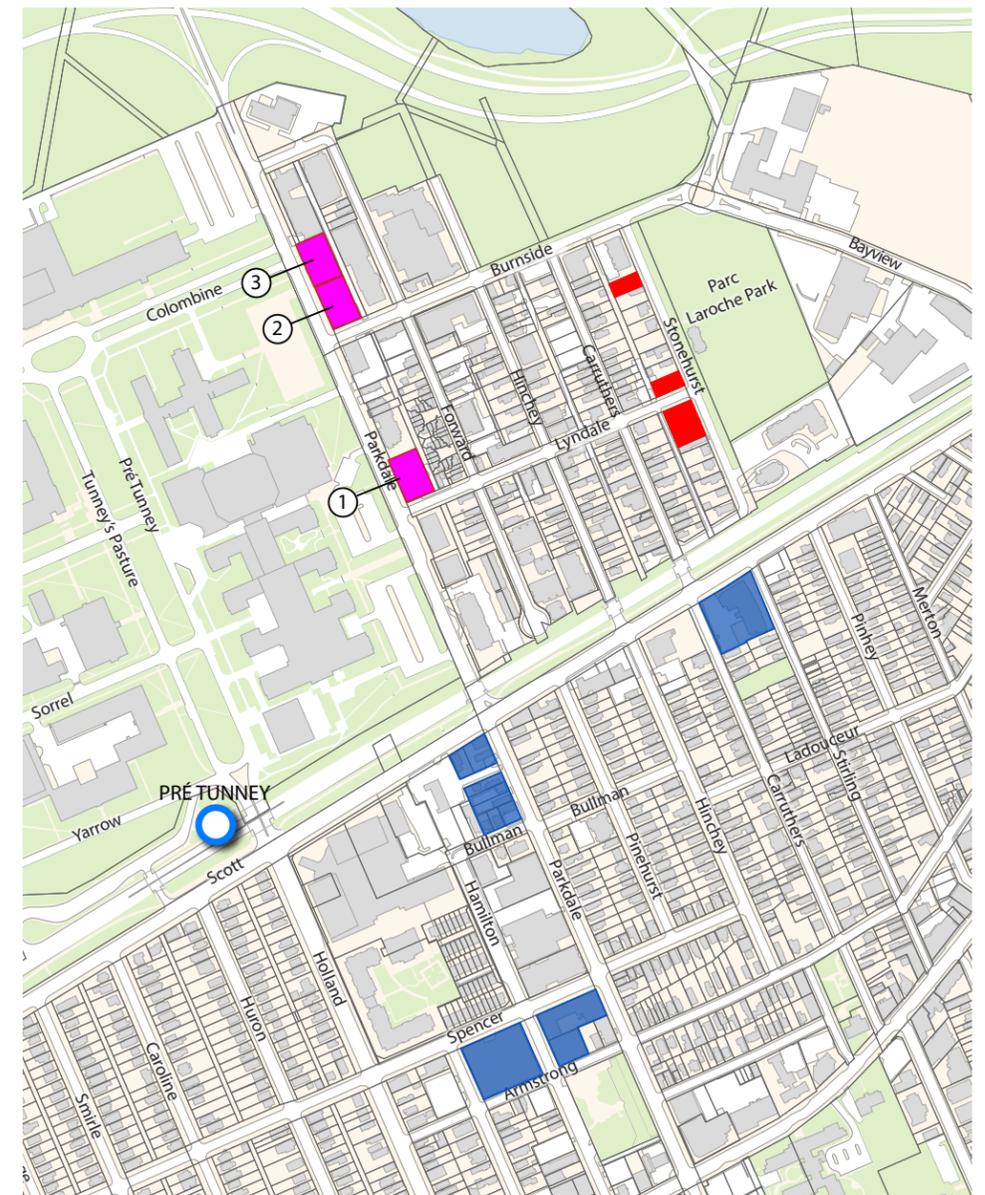
Récemment, plusieurs améliorations importantes au secteur de la rue Scott ont été proposées. Trois immeubles de grande hauteur du côté est de l'avenue Parkdale, au nord de la rue Scott, décrits ci-dessous, ont été approuvés.

Deux autres demandes d'aménagement polyvalent en hauteur ont été soumises et examinées par le personnel municipal en parallèle à l'élaboration du présent PCC :

- Un immeuble résidentiel de 19 étages sur la rue Scott comportant un espace commercial au niveau du sol, quatre maisons en rangée, une réutilisation adaptée du centre Odawa (bureaux et logements) ainsi qu'un ajout de deux étages au 12, avenue Stirling.
- Deux tours résidentielles de 32 et 28 étages, occupées par des commerces au niveau du sol, sur les terrains donnant sur l'avenue Parkdale, juste au sud de la rue Scott.

De plus, plusieurs projets d'habitations intercalaires de faible hauteur ont été réalisés ou approuvés dans Mechanicsville et Hintonburg, dont des maisons jumelées et en rangée au coin des avenues Lyndale et Stonehurst.

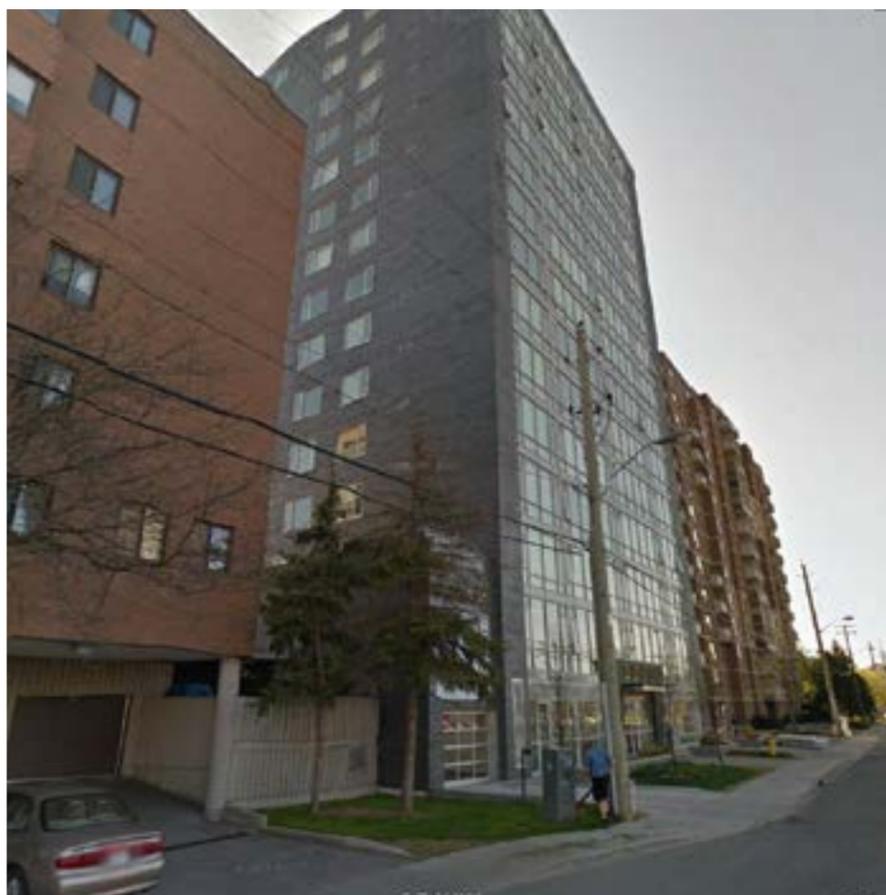
	ADRESSE	PROMOTEUR	SURFACE DE PLANCHER BRUT	UNITÉS	HAUTEUR
①	99 Parkdale	Urbandale	14,854 sq.m.	170	28 et. (88 m)
②	111 Parkdale	Tega Homes	16,025 sq.m.	220	32 et. (100 m)
③	159 Parkdale	Richcraft	13,095 sq.m.	172	29 et. (88m)



DEMANDES D'AMÉNAGEMENT DANS LE SECTEUR

■	Under Construction/ Recently Completed En construction/ Achévé récemment	■	Under Review En examen	■	Approved Approuvées
------------------------------------	---	-------------------------------------	---------------------------	-------------------------------------	------------------------

Compte tenu du Plan officiel de la Ville, du projet de train léger et du regain de popularité de la rue Wellington Ouest, ce n'est pas étonnant que les promoteurs y voient un marché favorable pour des logements à forte densité et des aménagements intercalaires à petite échelle dans le secteur de la rue Scott. L'une des principales difficultés du présent PCC consiste à déterminer les futurs emplacements des logements à forte densité à proximité de la station Tunney, pour soutenir le train léger, et à voir à ce que la forme bâtie soit compatible avec les quartiers existants.



AMÉNAGEMENT DE SOHO SUR L'AVENUE PARKDALE



HABITATIONS INTERCALAIRES SUR LES AVENUES
STONEHURST ET LYNDALÉ



HABITATIONS INTERCALAIRES À MECHANICSVILLE

