

# 3 LE SECTEUR AUJOURD'HUI

Depuis le début de son développement rural il y a 200 ans, le secteur à l'étude a évolué pour devenir un tissu urbain complexe au sein d'une ville dynamique, Ottawa. La présente section dresse le portrait des différents quartiers qui composent ce secteur ainsi que des systèmes – transports, services publics et domaine public – qui les relient et les structurent. L'analyse du contexte actuel du secteur ainsi que le cadre stratégique décrit dans la section précédente constituent le point de départ du 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

## 3.1 Utilisation du sol et caractère

### Contexte historique

Du lotissement des terres agricoles dans l'ancien canton de Nepean et du développement de domaines le long du chemin Richmond (aujourd'hui la rue Wellington) sont nées les communautés d'Hintonburg et de Mechanicsville, du milieu à la fin du XIXe siècle. Des voies ferrées ont été aménagées dans le secteur pour transporter le bois d'œuvre acheminé par la rivière des Outaouais, et une grande rotonde a été construite sur le site de l'actuel aréna Tom-Brown. Déjà le lieu de résidence d'ouvriers de l'industrie du sciage et de cheminots, le secteur a continué à croître après l'ajout d'une ligne de tramway sur le chemin Richmond en 1896. Ce changement a entraîné la construction d'autres logements pour les fonctionnaires et les professionnels de la classe moyenne, le chemin Richmond étant devenu un carrefour d'activités commerciales et culturelles. En 1907, Hintonburg a été annexé par la Ville d'Ottawa, suivi de Mechanicsville quatre ans plus tard.

Dans les années 1950 et 1960, le plan de Jacques Gréber pour la capitale nationale a apporté des changements majeurs au secteur de la rue Scott. L'objectif de décentraliser les bureaux du gouvernement a mené à l'aménagement du pré Tunney. L'expropriation de propriétés de Mechanicsville a été nécessaire pour créer une promenade panoramique le long de la rivière des Outaouais, et les voies ferrées du secteur ont été enlevées dans le but d'améliorer les transports. Dans les années 1980, l'un des couloirs ferroviaires est devenu le Transitway.

Nombre d'habitations et d'édifices commerciaux bâtis à la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle existent encore aujourd'hui. Plus d'une trentaine figurent sur la Liste de référence des biens à valeur patrimoniale de la Ville, et l'ancien foyer Richmond, rue Armstrong, ainsi que trois des édifices originaux du pré Tunney sont désignés en vertu de la partie IV de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario. Bien qu'elle joue un rôle moins important aujourd'hui à titre de couloir de transport en commun et de voie de circulation, la rue Wellington Ouest conserve néanmoins son rôle traditionnel de rue principale.

Le secteur de la rue Scott, par son évolution historique, est devenu l'une des parties les plus diversifiées d'Ottawa quant à l'utilisation du sol, aux types de bâtiments et à leur taille ainsi qu'au caractère général. L'ensemble des zones d'utilisations polyvalentes recoupe des quartiers distincts qui offrent des occasions uniques de changement positif.

### ÉDIFICES PATRIMONIAUX INSCRITS AU REGISTRE

*Au cours du processus du PCC, le personnel des Services du patrimoine a recommandé que les propriétés suivantes soient inscrites au registre des biens à valeur ou à caractère patrimonial :*

50, avenue Carruthers	129, avenue Carruthers
86, avenue Carruthers	11, rue Hilda
91, avenue Carruthers	179, avenue Hinchey
121, avenue Carruthers	12, avenue Stirling (édifice original)

*Le paragraphe 27 (1.2) de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario donne à la municipalité le pouvoir d'inscrire au registre des biens à valeur ou à caractère patrimonial de la Ville d'Ottawa des propriétés non désignées. L'inscription au registre d'une propriété non désignée signifie que son propriétaire doit aviser la Ville d'Ottawa 60 jours avant une démolition. Ce préavis retarde le processus et donne le temps au personnel municipal de négocier avec le propriétaire la préservation de la propriété et son intégration à un aménagement proposé. De plus, le délai de préavis peut permettre à la Ville de réaliser une analyse exhaustive de la valeur patrimoniale de la propriété pour déterminer si elle répond aux critères de désignation en vertu de la partie IV de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario. Ontario Heritage Act.*





- Residential-High Profile  
*Utilisation résidentielle à profil élevé*
- Residential-Medium Profile  
*Utilisation résidentielle à profil moyen*
- Residential-Low Profile  
*Utilisation résidentielle à profil bas*
- Commercial  
*Commerciale*
- Office  
*Bureau*
- Institutional  
*Institutionnelle*
- Industrial  
*Industrielle*
- Utility  
*Services publics*
- Open Space and Parks  
*Espace ouvert et parcs*

UTILISATION ACTUELLE DU TERRAIN (2012)

### 3.1.1 Mechanicsville

Mechanicsville, l'un des quartiers les plus éclectiques de la ville, est le lieu de résidence de plus de 2 200 personnes, qui vivent dans tous les types de logement, des habitations isolées aux tours d'habitation. Il compte aussi des lieux de culte, des organismes de services sociaux et plusieurs petits établissements commerciaux, dont deux dépanneurs, un comptoir de commandes à emporter et des ateliers de réparation d'automobiles. Le parc Laroche est un atout important et populaire du quartier.

Derrière les immeubles d'habitation qui dominent le côté est de l'avenue Parkdale, les immeubles résidentiels de faible hauteur de Mechanicsville présentent divers styles architecturaux, et leur état physique varie. Néanmoins, la trame serrée du quartier – attribuable à l'exiguïté des terrains et aux rues exceptionnellement étroites – lui confère un caractère grandement apprécié des résidents. Ses qualités correspondent aussi au concept de quartier compact orienté sur le transport en commun, qui constitue un objectif de planification à l'échelle de la ville. Le nombre de projets visant à remplacer des bâtiments existants par des habitations isolées et jumelées a augmenté au cours des dernières années, une tendance qui devrait se poursuivre. Tout en enrichissant la diversité architecturale du quartier, ces projets respectent généralement le zonage actuel du secteur et permettent donc de préserver la faible hauteur des édifices construits.

De plus, la désignation de centre polyvalent dans le Plan officiel a récemment justifié l'approbation de nouvelles tours

d'habitation sur l'avenue Parkdale. À l'est, les propriétaires fonciers risquent d'interpréter cette désignation comme un signal leur indiquant que les projets à forte densité sont appropriés partout dans le quartier, et demander un changement de zonage en conséquence, ce qui pourrait altérer le caractère du secteur si d'autres projets de ce type étaient approuvés.

Bien que la forme et la nature des parties les plus anciennes de Mechanicsville soient généralement adéquates, il existe certains sites stratégiques qui se prêtent à un réaménagement et plusieurs possibilités d'améliorer le quartier pour les résidents actuels et futurs. Voici un résumé des lacunes et des possibilités auxquels répond ce PCC.

#### Lacunes

- Répartition irrégulière des terrains vacants et des petits parcs de stationnement.
- Avenue Burnside peu conviviale pour les piétons et les cyclistes.
- Accès limité à la rivière des Outaouais et aux réseaux d'espaces libres à proximité.
- Ruelles incomplètes et peu entretenues.
- Installations vieillissantes au parc Laroche, très achalandé, dont un centre communautaire trop petit.
- Trottoirs étroits ou absence de trottoirs.
- Sentiers mal conçus et mal entretenus le long du Transitway.
- Peu de commerces de détail dans le quartier et non-

conformité au zonage actuel de certains établissements existants.

#### Possibilités

- Faire respecter l'interdiction concernant les parcs de stationnement commerciaux.
- Favoriser les aménagements intercalaires et les réaménagements judicieux limités à quatre étages et les bâtiments un peu plus hauts sur l'avenue Burnside.
- Améliorer le paysage de rue sur l'avenue Burnside.
- Améliorer l'accès aux terrains de la CCN et y faciliter les déplacements.
- Voir à ce que la Ville demeure propriétaire des ruelles – terminer leur aménagement et les entretenir au besoin pour régler les problèmes de stationnement.
- Moderniser les installations du parc Laroche et agrandir le parc.
- Aménager des trottoirs où l'emprise le permet.
- Transformer les sentiers non officiels, les « espaces orphelins » et le cul-de-sac de la rue Forward en un parc linéaire, y aménager un sentier pavé et conserver des espaces verts réservés au repos, aux loisirs et à d'autres activités communautaires.
- Autoriser et encourager les utilisations commerciales à petite échelle axées sur le quartier aux emplacements stratégiques (dont les commerces de détail actuels).
- Créer des liaisons piétonnières efficaces pour planifier une artère commerciale dans le futur quartier Bayview.





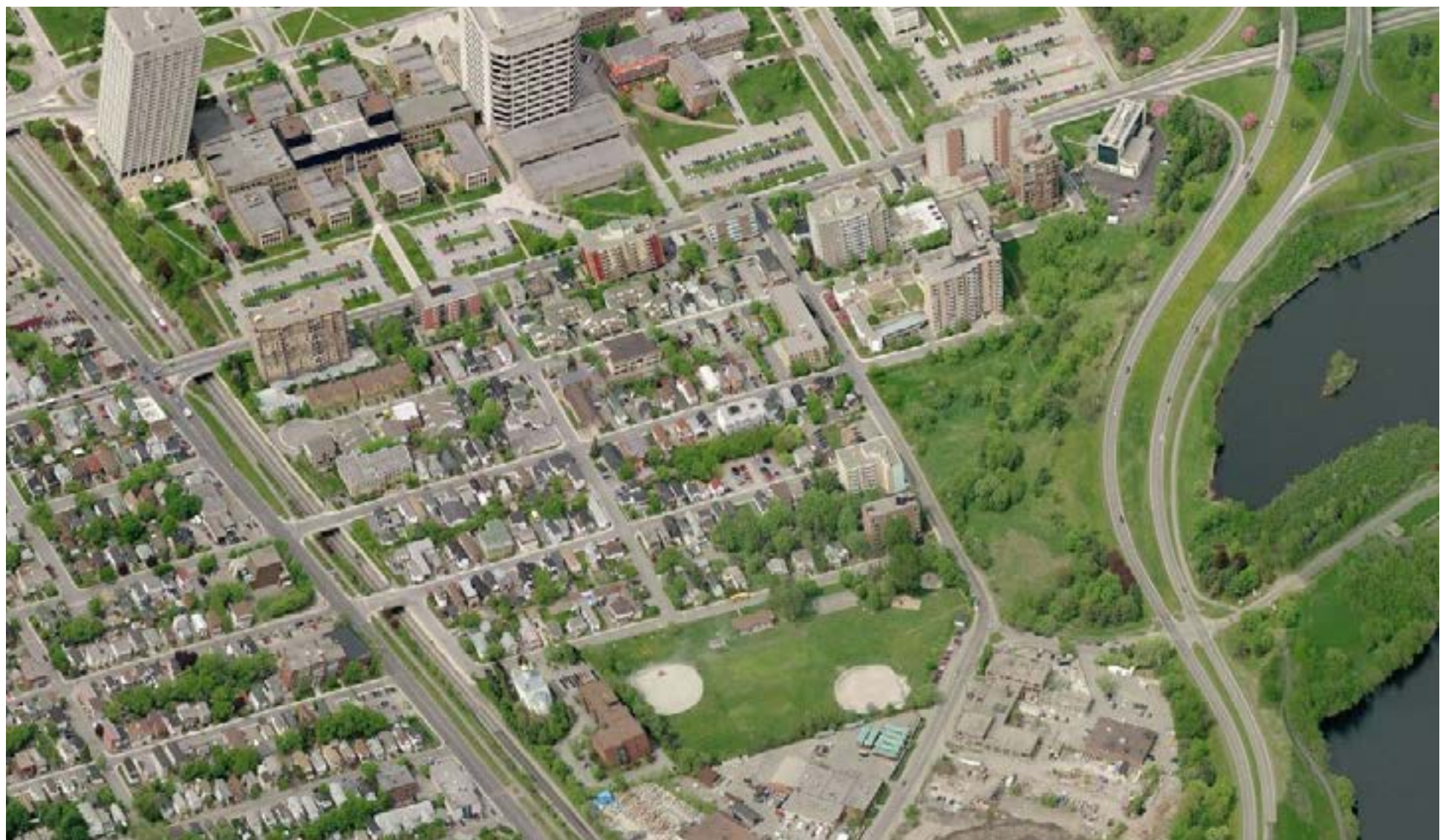
PARC LAROCHE



AVENUE BURNSIDE VERS L'OUEST



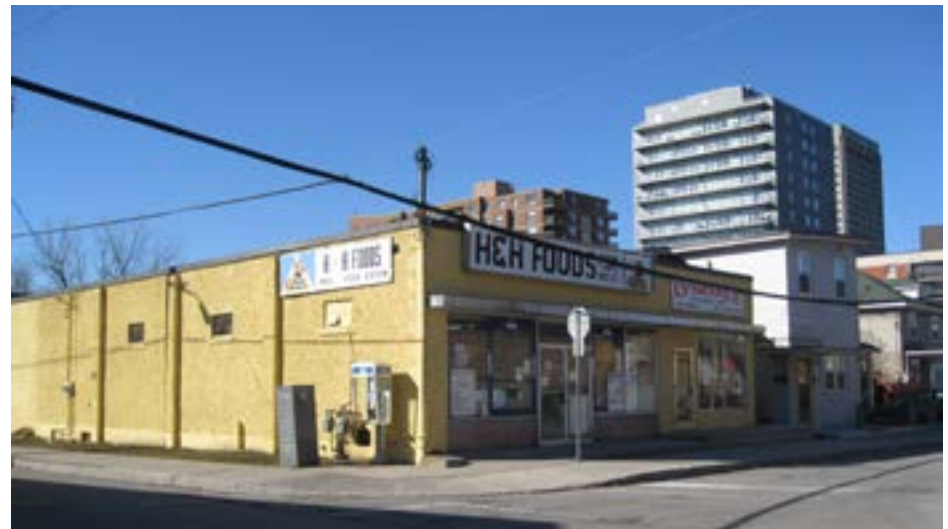
SENTIER NORD DU TRANSITWAY



VUE AÉRIENNE DE MECHANICSVILLE



HABITATIONS EXISTANTES DE FAIBLE HAUTEUR



UTILISATIONS COMMERCIALES LOCALES SUR LES AVENUES  
LYNDALE ET HINCHEY



### 3.1.2 Hintonburg Nord

La partie nord de Hintonburg, à l'est de l'avenue Parkdale, est principalement composée de maisons isolées de styles architecturaux variés, mais elle comprend aussi des maisons jumelées, des maisons en rangée et des petits immeubles d'habitation. La plupart des maisons sont construites près de la rue. Le centre résidentiel du quartier est généralement en bon état physique, mais l'on remplace de plus en plus les vieilles maisons par des constructions neuves. Presque tous les résidents vivent à distance de marche des commerces de détail de la rue Wellington Ouest, du Centre communautaire Hintonburg, de l'aréna Tom-Brown et des écoles au sud de la rue Wellington Ouest. En plus du parc Parkdale, situé à l'extérieur du secteur à l'étude de la rue Scott, quatre petits parcs se trouvent au nord de la rue Wellington Ouest.

La limite nord de Hintonburg, bordée par la rue Scott entre l'avenue Parkdale et la rue Merton, est moins bien définie que la limite sud (rue Wellington Ouest). On y trouve divers commerces liés aux automobiles, une sous-station électrique, le centre Odawa et un petit immeuble à bureaux. La présence de parcs de stationnement et de plusieurs immeubles de plain-pied offre une possibilité de réaménagement et de densification sur la rue Scott. À l'est de la rue Merton, les maisons sont très près de la rue Scott, ce qui laisse peu d'espace pour un trottoir et un aménagement paysager entre la chaussée et la limite de propriété.

#### Lacunes

- Caractère irrégulier et généralement peu attrayant de l'aménagement sur la rue Scott.
- Paysage de rue encombrant et sans charme sur la rue Scott et

l'avenue Parkdale.

- Terrains peu profonds sur la rue Scott et du côté est de l'avenue Parkdale.
- Accès limité à de grands espaces verts.

#### Possibilités

- Encourager le réaménagement, la densification et l'installation d'un mur de rue sur le long de la rue Scott à l'ouest de la rue Merton.
- Améliorer l'accotement sud de la rue Scott.
- Encourager le réaménagement de petits immeubles et les utilisations commerciales à petite échelle du côté est de l'avenue Parkdale.
- Améliorer les liaisons piétonnières vers le parc Laroche et la rivière des Outaouais.

### 3.1.3 Secteur Holland-Parkdale

Le secteur entre les avenues Holland et Parkdale, au sud de la rue Scott, fait techniquement partie de Hintonburg, mais est assez différent sur le plan physique et à certains égards détaché du reste du quartier. Il doit donc être traité de façon distincte. Cette réalité est renforcée par sa désignation de centre polyvalent dans le Plan officiel et le zonage correspondant, où un large éventail d'utilisations et une densification ciblée sont permis.

L'utilisation du sol et le caractère actuels de ce secteur diffèrent du reste du quartier. On y retrouve une mixité de vieilles maisons isolées, d'établissements commerciaux, d'édifices à bureaux, d'immeubles d'habitation anciens et récents, de maisons en rangée (un complexe) et de bâtiments à usages multiples

(espaces de bureaux et industriels). Le complexe Holland Cross à l'intersection de la rue Scott et de l'avenue Holland est composé de deux immeubles de sept étages auxquels est intégré un petit centre commercial. Plus au sud sur Holland se trouvent deux immeubles d'habitation de neuf étages, devant le complexe de maisons en rangée. Ces aménagements, ainsi qu'un immeuble d'habitation de huit étages au coin de la rue Spencer et de l'avenue Parkdale, représentent les parties stables des îlots situés entre les avenues Holland et Parkdale. Les autres emplacements occupés par de vieux immeubles sur l'avenue Parkdale, la rue Bullman et la rue Scott pourraient se prêter à un réaménagement. La hauteur maximale est fixée à 19 mètres par le Règlement de zonage.

#### Lacunes

- Caractère indéfini et conditions peu conviviales pour les piétons sur l'avenue Parkdale.
- Terrains sous-utilisés à l'ouest de l'avenue Parkdale, près de la station.
- Contiguïté avec des quartiers à faible hauteur.
- Long îlot entre les avenues Holland et Parkdale.
- Accès limité à de grands espaces verts.

#### Possibilités

- Favoriser le réaménagement à forte densité axé sur le transport en commun et les utilisations actives au rez-de-chaussée. Regrouper les immeubles de grande hauteur en retrait des immeubles de faible hauteur aux abords des avenues Parkdale et Holland.
- Aménager un sentier nord-sud au centre du long îlot.
- Améliorer les liaisons piétonnières vers le parc Laroche et la rivière des Outaouais.





AVENUE PARKDALE AU SUD DE LA RUE SCOTT



LOGEMENTS DERRIÈRE LE COMPLEXE HOLLAND



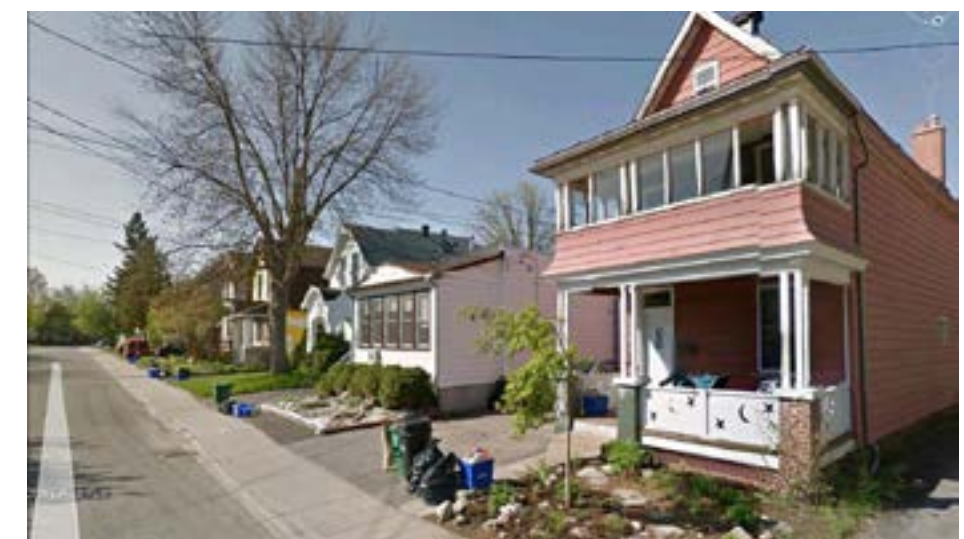
VUE AÉRIENNE DE HINTONBURG NORD



RUE SCOTT À L'EST DE L'AVENUE PARKDALE



INTERSECTION DE LA RUE SCOTT ET DE L'AVENUE PARKDALE



PETITS IMMEUBLES EXISTANTS



### 3.1.4 Village Wellington et parc Champlain

Le Village Wellington est un quartier attrayant et stable composé surtout de maisons isolées et jumelées. Plusieurs vieilles maisons de l'avenue Holland ont été partiellement ou entièrement converties à des fins commerciales. Les terrains plus profonds que ceux de Mechanicsville et de Hintonburg permettent la présence de cours avant ainsi que de cours arrière plus profondes. Des commerces, des restaurants et d'autres sites d'intérêt se trouvent sur la rue Wellington Ouest, mais aucun espace vert n'a été aménagé dans le quartier.

Dans le parc Champlain, à l'écart de la rue Wellington Ouest, mais plus près de la rivière, se trouve un vaste parc de quartier et une école primaire. Verdoyant comme le Village Wellington, il compte des maisons isolées et jumelées, et les grandes maisons sont de plus en plus nombreuses à remplacer les petites. Dans la zone sud-est du quartier se trouvent deux lieux de culte, dont une mosquée qui attire des pratiquants à l'échelle de la ville.

#### Lacune

- Manque d'espaces verts dans le Village Wellington.

#### Possibilité

- Améliorer les raccordements aux espaces libres riverains qui traversent le pré Tunney.

### 3.1.5 Pré Tunney

La vision originale du pré Tunney formulée dans le plan de Jacques Gréber de 1950 consistait en un groupe d'édifices contenant des bureaux et des centres de recherche dans un milieu paisible et sécuritaire. Le plan du campus de type suburbain a été conçu de façon à intégrer de larges avenues bordées d'édifices modernes d'inspiration classique dont les matériaux, la volumétrie et la taille sont similaires. Environ 18 petits immeubles, abritant essentiellement des bureaux et des centres de recherche, ont été construits dans le pré Tunney dans les années 1950 et 1960. Dans les années 1970, des annexes ont été ajoutées aux immeubles originaux, ainsi qu'une variété de matériaux de revêtement. Aujourd'hui, plus de 10 000 fonctionnaires travaillent dans les 19 édifices appartenant à l'État qui occupent un site de 49 hectares. Plusieurs ministères sont installés au pré Tunney, notamment Santé Canada et Statistique Canada, qui sont les plus présents.

Le cœur du pré Tunney, structuré autour de l'axe nord-sud, est considéré comme un paysage culturel important dont il faut préserver le caractère général. On y trouve d'ailleurs trois édifices désignés patrimoniaux. Il est également reconnu que la nature du campus incite à l'utilisation de la voiture, ce qui doit évoluer pour inciter les gens à se déplacer autrement; bien des terrains déjà accessibles, comme les parcs de stationnement, pourraient accueillir beaucoup plus de gens. La vision derrière le nouveau plan directeur du pré Tunney prévoit la présence de plus de 20 000 employés et un grand nombre d'aménagements résidentiels et polyvalents.

Au fur et à mesure que le gouvernement fédéral concrétise

l'aménagement du pré Tunney, en particulier pour les utilisations résidentielles, plusieurs possibilités d'améliorer l'intégration du site aux quartiers avoisinants se présenteront.

#### Possibilités

- Créer une place pour le transport en commun une fois la station de train léger achevée, une place où les gens pourront se rencontrer, s'asseoir et manger.
- Prolonger la promenade Sir Frederick Banting jusqu'à la promenade Sir John A. Macdonald pour améliorer l'accès des véhicules au site et l'accès des piétons et des cyclistes à la rivière des Outaouais.
- Réaménager les promenades Sir Frederick Banting et Colombine pour en faire des rues complètes, dotées de meilleures installations pour cyclistes et piétons et de plus d'arbres, afin de faciliter les déplacements dans le secteur de la ville.
- Intégrer des installations communautaires, comme un parc, un centre communautaire et possiblement une école, aux plans d'aménagement résidentiel du secteur.
- Donner un nouveau visage à l'avenue Parkdale, en intégrant des aménagements polyvalents, de nouveaux espaces libres et un sentier polyvalent qui améliorent les raccordements à la rivière.
- Aménager une liaison piétonnière est-ouest qui traverse le long îlot délimité par la promenade Tunney's Pasture et l'avenue Parkdale.
- Aménager plus d'immeubles polyvalents en bordure de rue dont le rez-de-chaussée est occupé par des commerces pour les travailleurs et les résidents.

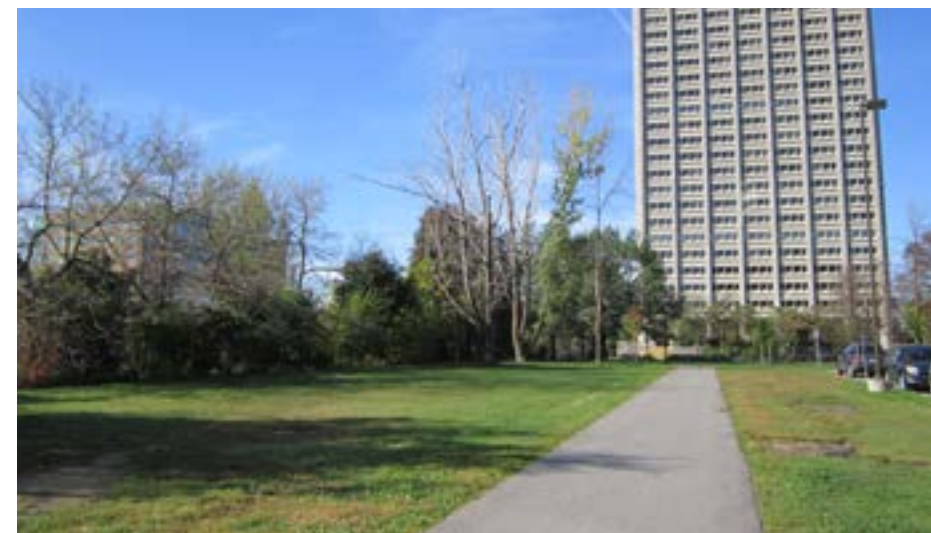




VUE AÉRIENNE DE PRÉ TUNNEY



PROMENADE COLOMBINE



PRÉ TUNNEY



AVENUE PARKDALE



## 3.2 Densité

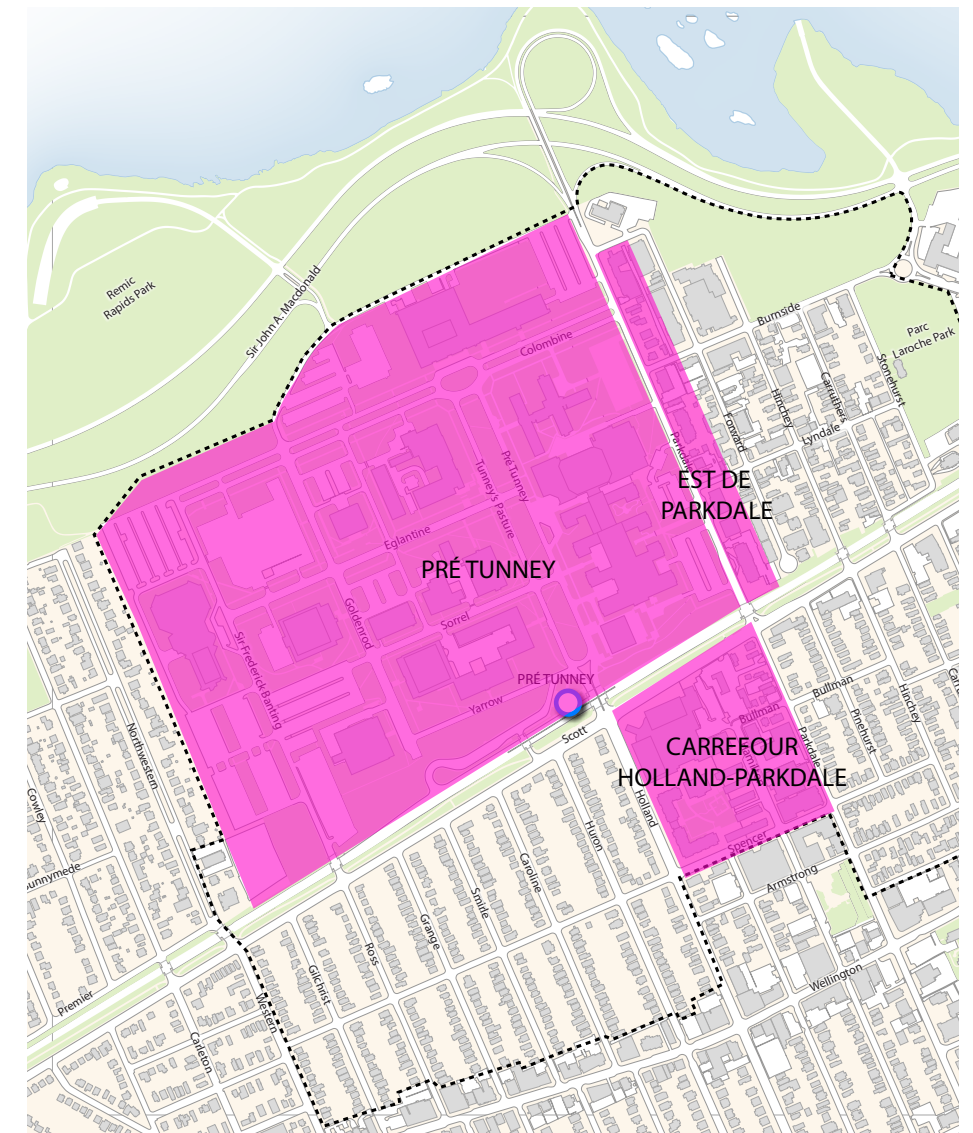
Le centre polyvalent dans le secteur de la rue Scott Street vise à permettre les aménagements résidentiels comme la croissance de l'emploi, ce qui favorisera l'investissement pour le transport en commun et permettra d'assurer une croissance durable de la ville dans son ensemble. En vue de l'élaboration de politiques et de lignes directrices prévoyant le degré de croissance souhaitable et la forme qu'elle devrait prendre, le tableau 1 ci-dessous présente la population estimée et la densité globale actuelle du centre polyvalent. La zone du centre polyvalent exclut le cœur de Mechanicsville, où il y a peu de possibilités de densification en raison du tissu urbain existant et des limites de hauteur en vigueur.

Lorsque les immeubles de grande hauteur approuvés seront construits sur l'avenue Parkdale au nord de la rue Scott, la densité approximative du centre polyvalent sera de 241

personnes et emplois par hectare. Cette densité se rapproche beaucoup de la cible minimale de 250. L'ajout d'environ 520 personnes et emplois au secteur permettrait d'atteindre cette cible.

Il est important de comprendre qu'une densité de 250 personnes et emplois est une cible minimale. Aucune densité optimale n'a été établie pour le secteur; il faudrait favoriser une densification supérieure à la cible minimale si tous les objectifs de planification sont atteints. Le fait que la densité du centre polyvalent se rapproche déjà de la cible minimale permet une densification stratégique à l'extérieur des quartiers établis. Comme mentionné dans la section 3.1.2, ci-dessus, près de la promenade Tunney's Pasture, les terrains du côté ouest de l'avenue Parkdale occupés par de petits immeubles plus anciens sont ceux qui se prêtent le plus à une forte densification.

Portion de MUC	Région (ha)	Units (approx.)	Résidents (basé sur 1.7 persons par la moyen d'unit)	Employees (approx.)	Habitants + Emplois	Densité (habitants + emplois par ha)
Pré Tunney		Aucun	-	10,000	10,000	
Holland-Parkdale Node		560	952	1,000	1,952	
Est de Parkdale		600 existiant + 562 approuvé	1,975	None	1,975	
<b>TOTAL</b>		<b>1,722</b>	<b>2,927</b>	<b>11,000</b>	<b>13,927</b>	



**CENTRE POLYVALENT DANS LE SECTEUR À L'ÉTUDE**