### 3.3 Mobilité

#### 3.3.1 Réseau routier existant

Les principales voies publiques dans le secteur à l'étude sont la rue Scott, l'avenue Parkdale et l'avenue Holland. La rue Scott et l'avenue Parkdale sont classées « artères » dans le Plan officiel de la Ville, tandis que l'avenue Holland est classée « route collectrice principale ». Toutes les autres rues du secteur à l'étude sont classées « rues locales ».

En ce qui concerne les emprises routières, la politique de protection du Plan officiel pour la rue Scott, l'avenue Parkdale et l'avenue Holland prévoit une largeur de 26 mètres.

Quant au nombre de voies sur la rue Scott, on prévoit généralement trois voies à l'ouest de l'avenue Holland, cinq entre les avenues Holland et Parkdale, et quatre entre l'avenue Parkdale et le chemin Bayview. L'avenue Parkdale compte généralement deux voies de circulation et des voies de virage à gauche aux carrefours à feux, et le stationnement sur rue est permis à certains endroits le long de la bordure ouest. L'avenue Holland compte généralement deux voies de circulation et des voies de virage à gauche aux carrefours à feux, et le stationnement est permis des deux côtés à certains endroits.

Le débit de la circulation aux heures de pointe sur les artères importantes du secteur à l'étude est variable. En résumé, sur la rue Scott, ce débit varie de 400 à 850 véhicules à l'heure (v/h) dans chaque direction selon l'endroit. Sur les avenues Parkdale et Holland, il varie de 350 à 650 v/h et de 300 à 700 v/h dans chaque direction respectivement.

Comme il s'agit d'un secteur établi de longue date dans l'aire centrale de la ville, il existe peu de possibilités de modifier le réseau routier, que ce soit en créant de nouvelles rues ou en élargissant celles qui existent. Pour appuyer l'initiative de la Ville qui vise à encourager les modes de déplacement écologiques, et le passage à la priorité aux piétons, aux cyclistes et au transport en commun près des stations du train léger, le défi consiste à améliorer les installations pour piétons et cyclistes sur les emprises actuelles et à bonifier le réseau de sentiers.

Pour tous les modes de transport, la rue Scott, un important couloir de transport d'Ottawa, est la principale voie de circulation est-ouest dans le secteur à l'étude. Elle relie le secteur Westboro et d'autres quartiers limitrophes aux rues Albert et Slater au cœur du centre-ville. En plus d'absorber les débits de circulation mentionnés ci-dessus, elle permet aux cyclistes et aux piétons de circuler sur des trottoirs, des bandes cyclables (non continues), un sentier polyvalent et des passages pour piétons aux carrefours à feux. Les débits de circulation, la grande quantité de virages aux grands carrefours à feux et les installations non conformes pour piétons et cyclistes donnent l'impression que les automobiles sur la rue Scott ont priorité sur les piétons et les cyclistes. L'un des défis de cette étude consiste donc à élaborer une nouvelle coupe transversale conceptuelle de la rue Scott sur l'emprise existante qui permette d'améliorer l'environnement pour les piétons et les cyclistes sans empiéter sur l'espace réservé aux véhicules.

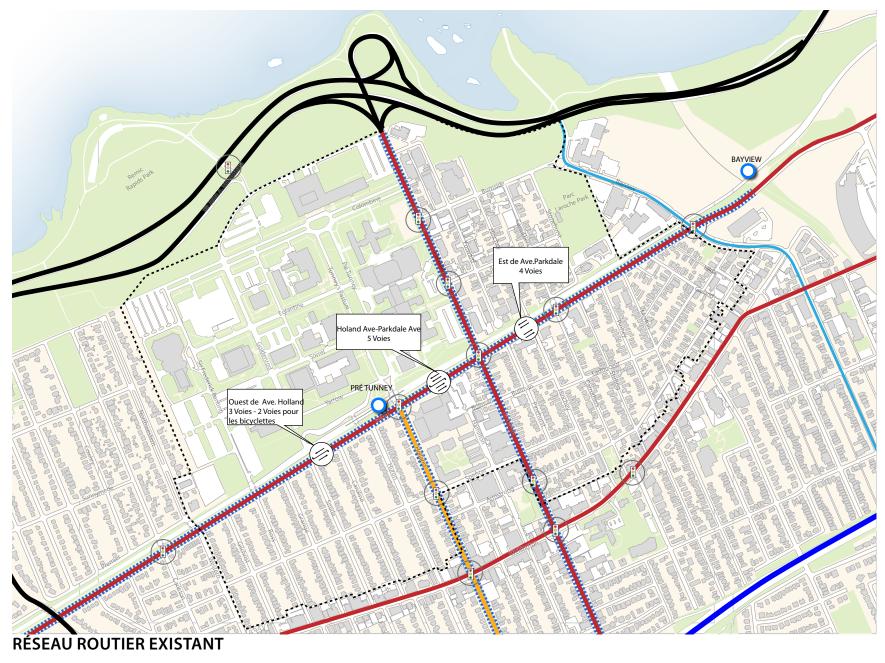
# 3.3.2 Fonctionnement des intersections existantes

Bon nombre des intersections du secteur à l'étude offrent actuellement un niveau de service acceptable aux heures de pointe en semaine. Toutefois, ce n'est pas le cas de certaines intersections clés où la circulation peut être congestionnée ou ralentie dans une voie ou plus (Island Park-Sir John A. Macdonald, Island Park-Scott, Parkdale-Scott, Parkdale-Wellington et Scott-Ross).

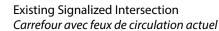
Selon les observations sur le terrain du débit de circulation en période de pointe, l'avenue Parkdale semble être la voie publique la plus problématique dans le secteur à l'étude. Lors de six observations à l'heure de pointe, de longs temps d'attente ont été constatés sur l'avenue Parkdale (ou à l'approche de cette voie) aux carrefours à feux Scott-Parkdale et Parkdale-Wellington. Ces observations concordent aussi avec les commentaires des résidents du secteur, qui indiquent que l'avenue Parkdale est fréquemment congestionnée en dehors des heures de pointe.

Selon ces six observations indépendantes, la congestion routière sur l'avenue Parkdale peut grandement fluctuer d'une journée à l'autre. Certains jours, le temps d'attente y est très court et la circulation, fluide (dans le secteur à l'étude), et d'autres jours, l'avenue est saturée pendant des heures. Il a également été observé que sur Parkdale, une circulation fluide peut rapidement laisser la place à une congestion routière importante (dans le secteur à l'étude), puis revenir à la normale en l'espace de 30 minutes.

La congestion routière sur l'avenue Parkdale (dans le secteur à l'étude) varie en fonction de la circulation sur l'échangeur de l'autoroute 417 et la promenade Sir John A. Macdonald, si le marché Parkdale est ouvert, et si la rue Wellington Ouest est achalandée. Souvent, quand l'autoroute 417 est très congestionnée, les automobilistes empruntent la sortie de l'avenue Parkdale et se dirigent vers le nord jusqu'à la promenade Sir John A. Macdonald, un itinéraire de rechange est-ouest, et de façon similaire dans le sens inverse, si la promenade Sir John A. Macdonald est très congestionnée.









Collector Route collectrice



Provincial Highway

Autoroute provinciale



Transitway Station Station du Transitway Right-of-Way Protection Priority(26m)

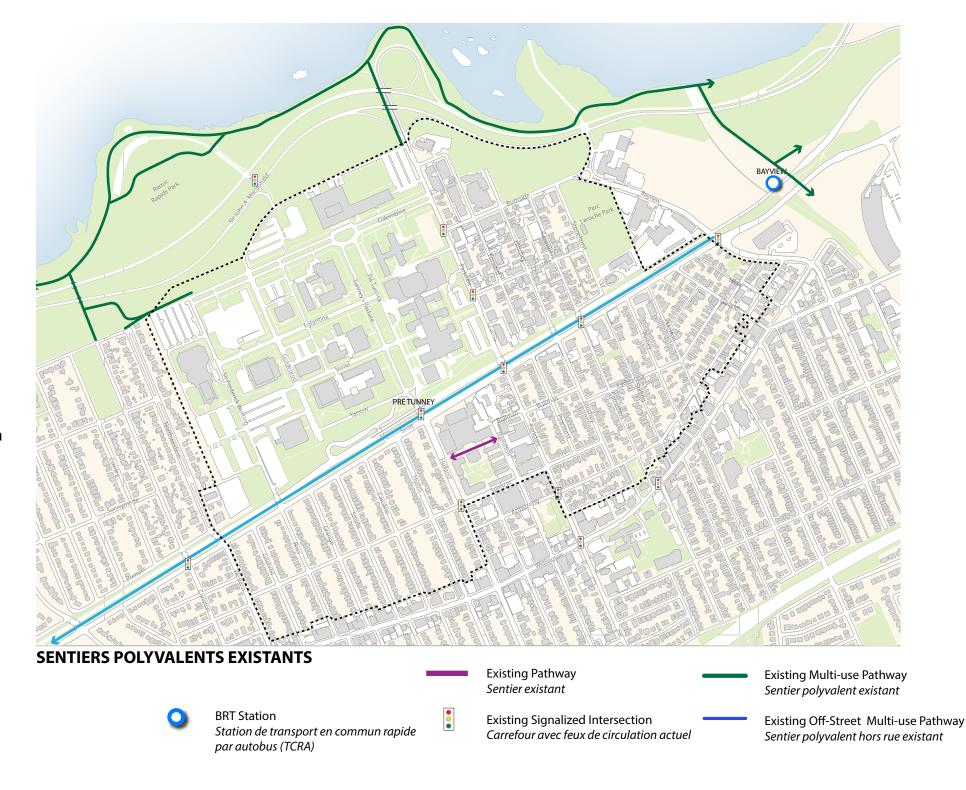
Protection de l'emprise (26 m)

Major Collector
Importante route collectrice
Federally Owned Road
Route fédérale

#### 3.3.3 Sentiers polyvalents existants

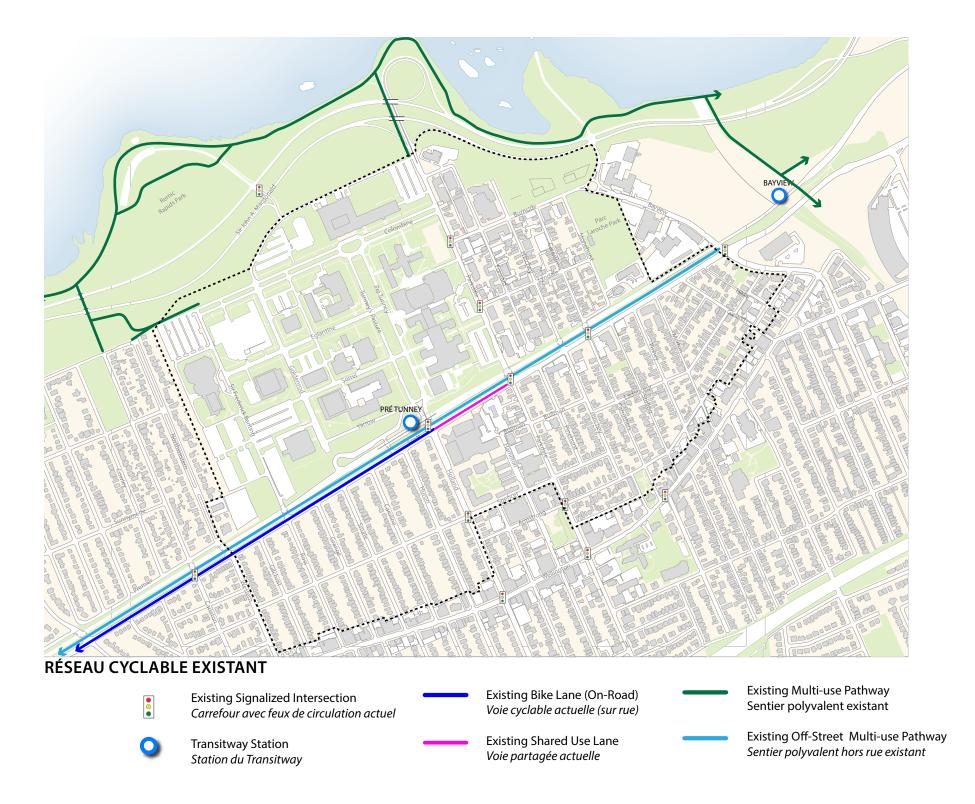
Le réseau piétonnier du secteur à l'étude est composé de trottoirs et de sentiers polyvalents. Les principales voies publiques que sont l'avenue Parkdale, l'avenue Holland et la rue Wellington Ouest sont dotées de trottoirs des deux côtés. La rue Scott est dotée d'un trottoir du côté sud et d'un sentier polyvalent du côté nord. Aucun trottoir n'a été aménagé sur la promenade Sir John A. Macdonald, mais un sentier polyvalent longe la rivière des Outaouais à proximité. Toutes les autres rues du secteur à l'étude sont des rues locales où des trottoirs sont habituellement aménagés des deux côtés, à l'exception de certaines rues qui disposent d'un seul trottoir. C'est courant dans Mechanicsville, où l'emprise étroite de la plupart des rues ne permet pas l'aménagement de deux trottoirs. La figure 3 montre le réseau piétonnier existant du secteur à l'étude et l'emplacement des carrefours à feux.

En ce qui concerne les possibilités de passage pour piétons sur la rue Scott, l'espacement entre les carrefours à feux est irrégulier, c'est pourquoi il n'est pas toujours aisé de traverser le couloir à certains endroits. La croissance du pré Tunney nécessitera l'ajout de carrefours à feux pour offrir aux piétons plus de points de franchissement protégés. À certains endroits, en particulier sur les avenues Holland et Parkdale à l'entrée du pré Tunney, même si les piétons disposent d'un délai suffisant pour traverser au feu vert, ils peuvent se sentir menacés par la grande quantité de véhicules qui tournent à ces intersections pendant ce même délai.



#### 3.3.4 Réseau cyclable existant

Le réseau cyclable du secteur à l'étude est composé de sentiers polyvalents, de voies sur route réservées aux cyclistes (avec marquage) et de voies partagées. La figure 4 montre ce réseau ainsi que les carrefours à feux du secteur à l'étude. La Ville ne planifie pas actuellement de changements importants à ce réseau. Néanmoins, il sera possible d'ajouter plus d'installations réservées aux cyclistes sur la rue Scott lorsque le train léger sera en place, ainsi que sur les futures voies publiques du pré Tunney. Les nouveaux aménagements au pré Tunney offriront aussi de nouvelles occasions de prolonger le réseau de sentiers polyvalents le long des rues importantes, comme l'avenue Parkdale et la promenade Sir Frederick Banting.



Le service de transport en commun qui dessert le secteur à l'étude est composé de parcours d'autobus locaux sur route et de services d'autobus express sur le Transitway. Des stations clés du Transitway sont situées au centre du secteur à l'étude du côté nord de la rue Scott (station Tunney), à la hauteur de l'avenue Holland et à l'intersection de l'O-Train à l'extrémité est du secteur à l'étude (station Bayview). La figure 5 montre le réseau de transport en commun actuel.

#### Réseau de train léger planifié

Le projet de train léger de la Ville, qui s'étend de la station Tunney (sous le centre-ville) à l'est de la station Blair, est au cœur des discussions concernant le service de transport en commun. La construction de la Ligne de la Confédération est en cours : le Transitway sera transformé en couloir de train léger et un nouveau tunnel desservira le centre-ville. La station Tunney sera transformée en une station de train léger, où un espace sera réservé aux autobus du Transitway en provenance et à destination de l'ouest. La Ligne de la Confédération devrait entrer en service en 2018. Il y a lieu de noter que dans la dernière mise à jour du Plan directeur des transports de la Ville, le prolongement de la ligne de train léger vers l'ouest et le sud jusqu'au centre commercial Bayshore et la station Baseline respectivement est prévu pour 2023.





Planned LRT Station Plaza Place de la station du TLR prévue

Par Secteur de la station Bayview

**Bayview Station CDP** 

Existing O-train/Planned LRT Line Tracé actuel de l'O-Train/ligne du TLR prévue

Circuit d'autobus existant



Station de transport en commun rapide par autobus (TCRA)/station du TLR



BRT Line/ Planned LRT Line Ligne de transport en commun rapide par autobus/ligne de TLR prévue

## 3.3.7 Résumé des possibilités en matière de mobilité

La liste suivante, dressée en fonction des conditions existantes décrites précédemment, recommande des éléments à prendre en considération dans le PCC pour améliorer l'environnement piétonnier et cyclable du secteur à l'étude sans nuire au déplacement des véhicules :

- Favoriser une urbanisation plus diversifiée pour réduire le nombre de déplacements-véhicules et leur durée.
- Donner aux piétons et aux cyclistes un meilleur accès aux stations de transport en commun en améliorant et en créant de nouveaux sentiers et passages pour piétons sur la rue Scott.
- Faciliter la circulation au pré Tunney en ajoutant de nouveaux sentiers et des voies réservées aux cyclistes sur les rues importantes.
- Assurer la mise en place de stratégies de gestion de la demande en transport (GDT) lorsque seront réalisés les prochains grands projets d'aménagement d'édifices à bureaux et de logements résidentiels.

### 3.4 Services publics

La section suivante est inspirée du rapport municipal sur les infrastructures associées au Plan de conception communautaire de la rue Scott.

#### 3.4.1 Réseau de distribution d'eau

L'Usine de purification de l'eau de l'île Lemieux est située immédiatement au nord du secteur visé par le PCC de la rue Scott. Cette usine dessert environ 60 % de la ville, y compris la totalité du secteur du PCC, qui est situé dans la zone de pression 1W. Une conduite d'eau principale à haute pression faisant 1 950 mm de diamètre achemine l'eau de l'usine vers la zone de pression 1W, d'ouest en est, le long de Bayview et de Wellington. Une autre conduite principale, celle-ci mesurant 1 067 mm de diamètre, longe la rue Scott et se raccorde à la première conduite à l'intersection Bayview. Elle relie l'usine de l'île Lemieux à celle de Britannia. Toutes les rues de ce secteur sont également dotées de conduites locales faisant de 125 à 305 mm. Relativement neuves, celles-ci ont été remplacées au cours des projets de restauration de la voirie réalisés entre 1992 et 2004.

On s'attend à ce que le réseau de distribution d'eau existant réponde aux besoins de la densification proposée, surtout si l'on considère la taille des conduites principales locales, qui correspond aux exigences des services d'incendie; l'approbation de chaque nouvel aménagement dépendra toutefois de la disponibilité des ressources d'eau locales en cas d'incendie.

### 3.4.2 Réseau de collecte des eaux usées

Au départ, la collecte des eaux usées dans le secteur du PCC passait par un réseau unitaire qui est devenu séparatif au cours des 20 dernières années, à l'exception de quelques conduites le

long de la rue Scott, à la hauteur du chemin Bayview, et le long de Hilda et de Manchester. La Ville d'Ottawa compte remplacer ces conduites unitaires au cours des projets de restauration de la voirie prévus pour les dix prochaines années. Même si, dans le secteur du PCC, la plupart des conduites d'eau pluviale ont été entièrement séparées des conduites d'eaux usées, l'ensemble du système continue de fonctionner en grande partie comme un réseau semi-séparatif qui achemine les eaux usées et les eaux de drainage des fondations municipales vers le réseau d'égouts sanitaires. Le secteur du PCC compte deux importants égouts collecteurs d'eaux usées : celui de West Nepean et celui de Cave Creek. On s'attend à ce que l'augmentation du débit d'eaux usées dans ces égouts causée par les futurs aménagements soit mineure comparativement au débit d'eau en période de précipitations abondantes. Cette augmentation devrait d'ailleurs être compensée par les projets futurs de renouvellement des infrastructures et d'élimination des eaux parasites prévus pour toutes les zones de drainage des collecteurs de West Nepean et de Cave Creek. De plus, tous les aménagements ou les réaménagements réalisés dans le secteur du PCC devront être dotés de drains de fondation raccordés à un égout pluvial par effet de gravité ou par pompe de puisard.

Le réseau d'égouts sanitaires du secteur visé par le PCC est composé de conduites mesurant entre 250 et 375 mm, qui se déversent dans l'égout collecteur de West Nepean sur la rue Scott. Au nord-est, une petite partie du débit est redirigée vers le nord sur Stonehurst et s'écoule dans l'égout collecteur de Cave Creek en passant par l'égout de la rue Bayview. La partie sud-est du secteur du PCC se déverse également dans cet égout collecteur. Tout comme les conduites d'eau principales, les égouts sanitaires locaux sont relativement neufs, puisqu'ils ont été remplacés au cours des projets de restauration de la voirie réalisés entre 1992 et 2004; on s'attend à ce qu'ils s'adaptent à l'augmentation du débit d'eaux usées.

# 3.4.3 Réseau de collecte des eaux pluviales

Trois réseaux d'égouts collecteurs d'eau pluviale traversent le secteur du PCC. L'exutoire de l'égout pluvial double du Transitway Ouest, construit en 1983, se vide directement à l'ouest de l'île Lemieux. Il se raccorde à l'égout double de 2 100 mm qui longe le Transitway, immédiatement à l'ouest de Merton, et a été spécialement conçu pour accueillir les eaux du Transitway Ouest. Cet égout sert également d'exutoire à l'égout pluvial de la rue Pinhey, qui mesure 1 800 mm, ainsi qu'à plusieurs autres conduites d'eau pluviale locales en cours de route.

L'égout collecteur d'eaux pluviales de Merton fait son entrée dans le secteur à l'étude en amont des surverses des égouts unitaires de Merton et de Scott; il prend la forme d'une conduite de 1 800 mm qui sert d'exutoire à la conduite pluviale de 1 050 mm longeant la rue Scott. Le raccordement de 750 mm du Transitway Ouest, à la hauteur de la rue Merton, contribue également à l'évacuation des eaux de l'est vers l'égout collecteur

de Merton. Mesurant 2 100 mm, ce dernier se divise ensuite en deux conduites de 1 800 mm au sud de la rue Burnside, avant de se déverser dans la rivière des Outaouais, immédiatement à l'est du pont d'accès à l'île Lemieux.

L'égout collecteur d'eaux pluviales de Parkdale est quant à lui plus restreint; il reçoit les eaux de la partie nord-est du secteur et s'écoule dans la rivière des Outaouais au nord de la rue Forward.

Les conduites d'eaux pluviales du secteur mesurent entre 375 et 750 mm et sont elles aussi relativement neuves, ayant été remplacées au cours des projets de restauration de la voirie réalisés entre 1992 et 2004.

La gestion sur place sera le meilleur moyen pour atténuer les répercussions qu'aura la densification sur le réseau local de collecte des eaux pluviales. En général, les propriétés réaménagées dans le secteur du PCC devront maintenir un débit d'eaux pluviales égal ou inférieur au débit qui était produit avant l'aménagement et elles seront soumises aux mesures de gestion actuelles des eaux pluviales.

### 3.5 Le domaine public

#### Parcs ou espaces libres

Le domaine public d'une communauté est composé de rues, de parcs et d'autres espaces libres accessibles au public, ainsi que d'établissements comme des écoles, des centres communautaires et des lieux de culte. Les gens s'y réunissent pour jouer, bouger, faire des courses, apprendre, organiser des fêtes, pratiquer leur religion ou simplement interagir avec les voisins. L'attrait, l'habitabilité et la prospérité d'une communauté dépendent de la qualité de son domaine public. Les rues, les parcs et d'autres lieux de rassemblement forment le tissu conjonctif d'une communauté, et la façon dont ils sont conçus et fonctionnent sont des facteurs importants à prendre en considération dans un plan de conception communautaire.

Le réseau d'espaces verts du secteur à l'étude est dominé par le parc Laroche et les espaces libres qui entourent de nombreux édifices du pré Tunney. Les travailleurs et les résidents au nord de la rue Scott, qui profitent aussi de la proximité du réseau d'espaces libres aux abords de la rivière des Outaouais, ne manquent donc pas d'espaces extérieurs pour leurs loisirs passifs et actifs. En contrepartie, quelques petits parcs seulement se trouvent à Hintonburg Nord, et aucun au Village Wellington. Le parc Laroche devient donc le parc de quartier des résidents de plus d'un quartier; en fait, ses terrains de baseball attirent des utilisateurs des quatre coins de la ville. Les terrains de la CCN aux abords de la rivière offrent un espace pour les loisirs passifs, mais les points d'accès sont limités.

À l'extérieur du pré Tunney, aucun site dans le secteur à l'étude

ne se prêterait à un réaménagement pour un nouveau parc. Il serait toutefois possible d'aménager un petit espace libre accessible au public à certains endroits. Par conséquent, quatre possibilités permettraient d'offrir aux résidents actuels et futurs, comme aux employés, un bon accès aux espaces verts et aux parcs :

- Aménager de nouveaux parcs en parallèle aux aménagements résidentiels au pré Tunney, dont un grand parc de quartier dans la moitié ouest et de petits parcs de quartier dans la moitié est. Les besoins de la communauté dans son ensemble devraient être pris en compte dans la conception et la planification des parcs.
- Améliorer les installations du parc Laroche. Étant donné l'importance du parc et la grande affluence des utilisateurs, certaines installations doivent être mises à niveau, dont l'anneau de glace et le terrain de jeu. Le pavillon doit être remplacé par un plus grand bâtiment conçu comme un petit centre communautaire. La transformation d'un terrain de baseball en un espace vert rendrait les lieux plus polyvalents, et il faudrait envisager l'aménagement d'un parc canin clôturé. Ces idées proviennent des résidents de Mechanicsville et devraient servir de point de départ pour améliorer le parc.
- Utiliser une partie des terrains de la CCN au nord de l'avenue Burnside pour augmenter efficacement la superficie du parc Laroche et ajouter des points d'accès à la rivière. Pour harmoniser le prolongement du parc au caractère de la promenade Sir John A. Macdonald, celui-ci pourrait être

- essentiellement composé d'espaces verts paysagers avec des sentiers et des bancs.
- Améliorer les voies d'accès pour piétons et cyclistes aux terres riveraines de la CCN. Deux solutions pour ce faire : aménager des sentiers polyvalents du côté est de la promenade Sir Frederick Banting, lorsqu'elle sera prolongée jusqu'à la promenade Sir John A. Macdonald, et du côté ouest de l'avenue Parkdale; créer plus d'ouvertures dans la clôture autour des terrains de la CCN au nord de l'avenue Burnside, jusqu'à ce qu'ils soient aménagés, ou enlever carrément la clôture pour améliorer l'accès public à l'espace vert.

#### Écoles et centres communautaires

Le groupement d'installations communautaires du côté sud de la rue Wellington Ouest, entre les avenues Parkdale et Carruthers, est une destination régulière de nombreuses personnes dans la communauté, surtout les enfants et les aînés. La croissance de la population à l'extérieur du pré Tunney ne devrait pas nécessiter la construction de nouvelles écoles ou d'autres grandes installations communautaires. Le petit centre communautaire qui remplacera le pavillon du parc Laroche devrait libérer le Centre communautaire Hintonburg en offrant une gamme complète de programmes récréatifs requis dans le secteur. Toutefois, même après la construction de cette nouvelle installation, il sera important de conserver des itinéraires piétonniers favorisant une marche sécuritaire et commode jusqu'aux écoles de Hintonburg, par exemple, en améliorant les passages pour piétons sur la rue Scott et l'avenue Carruthers.

Comme il en a été fait mention dans la section 3.1.4, l'aménagement résidentiel futur au pré Tunney créera une demande pour des installations communautaires qui pourrait dépasser la capacité des installations actuelles dans le secteur. Dans la partie ouest du site, il serait possible de planifier l'aménagement d'un centre communautaire et peut-être d'une école primaire adjacente à un parc de quartier.

#### Rue Scott

La plupart des rues locales sont dotées de paysages de rue attrayants qui incitent à la marche, contrairement aux routes principales du secteur à l'étude. À Mechanicsville, l'avenue Burnside est une rue importante qui pourrait être plus conviviale pour les piétons et les cyclistes. Sur les artères importantes, comme l'avenue Parkdale, de nouveaux aménagements permettront d'améliorer progressivement les paysages de rue adjacents et de rendre ces artères plus invitantes pour les piétons, grâce à la plantation d'arbres et d'autres aménagements paysagers dans le domaine public. Cependant, comme mentionné dans la section 3.3.1, les contraintes des emprises existantes limitent les possibilités d'améliorer considérablement le paysage de rue dans le secteur. La rue Scott est la seule exception notable.

Comme l'indique la section 3.3.1, la largeur de la rue Scott, y compris le couloir de verdure du côté nord, offre une occasion de rééquilibrer la rue et ainsi de la rendre plus attirante pour les piétons et les cyclistes, sans nuire à la capacité routière actuelle. La rue Scott deviendra une voie de circulation plus importante, mais remplira aussi les fonctions de parc linéaire grâce à une amélioration considérable de l'aménagement paysager, par l'ajout d'arbres des deux côtés et d'installations pour piétons dans le couloir vert.

