

Plan de conception communautaire de la rue Bank

DE SOUTH KEYS À BLOSSOM PARK



Le 28 septembre 2015

Table des matières

1.0 Introduction	8
1.1 Zone d'étude.....	8
1.2 Délimitation de la zone d'étude	10
1.3 Qu'est-ce qu'un PCC?	10
1.4 Comment utiliser le présent PCC.....	10
1.5 Cadre stratégique	10
1.5.1 Déclaration de principes provinciale (2014).....	10
1.5.2 Plan officiel (2013)	11
1.5.3 Plan directeur des transports (2013)	13
1.5.4 Plan directeur des espaces verts (2006)	15
1.5.5 Lignes directrices de conception	15
1.5.6 Plan de conception communautaire de la rue Bank, du pont Billings au parc Ledbury (2012).....	16
1.6 Processus de consultation publique.....	17
1.7 Réunions portes ouvertes	18
1.8 Charrette d'élaboration de la conception.....	19
1.9 Ce que nous ont dit les parties intéressées.....	20
2.0 Contexte existant :	21
2.1 Projets actuels	21
2.2 Mobilité	21
2.2.1 Classification actuelle des routes	21
2.2.2 Réseau routier environnant.....	22
2.2.3 Habitudes de déplacement actuelles.....	22
2.2.4 Parts modales actuelles	24
2.2.5 Réseau de transport actif actuel et problèmes recensés	25
2.2.6 Réseau de transport en commun actuel.....	27
2.2.7 Circulation routière actuelle.....	28

2.2.8 Historique des collisions.....	30
2.3 Utilisation du sol, forme bâtie et zonages actuels.....	33
2.3.1 Secteurs à caractère pittoresque de la rue Bank.....	33
2.3.2 Zonage actuel – rue Bank.....	35
2.3.3 Centre commercial et secteur de South Keys.....	37
2.3.4 Parc-o-bus Greenboro.....	37
2.3.5 Croissant Mountain.....	38
2.3.6 Secteur résidentiel de faible hauteur longeant le chemin Albion.....	38
2.3.7 Édifice du patrimoine du chemin Albion.....	38
2.3.8 Secteur d’industrie légère à l’angle de Hunt Club et Sieveright.....	39
2.3.9 Cimetière.....	40
2.3.10 Densité du secteur visé par le PCC.....	40
2.4 Espaces verts.....	40
2.4.1 Conditions actuelles le long du ruisseau Sawmill.....	41
2.4.2 Parcs existants.....	43
2.5 Viabilisation et services publics.....	46
2.5.1 Réseau de collecte des eaux usées.....	46
2.5.2 Réseau de distribution d’eau.....	47
2.5.3 Réseau de collecte des eaux pluviales.....	48
2.5.4 Travaux budgétisés d’entretien des infrastructure.....	50
2.5.5 Transport de l’électricité.....	50
2.6 Forces, possibilités et défis.....	51
2.6.1 Forces et possibilités.....	51
2.6.2 Défis.....	52
3.0 PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE.....	54
3.1 Introduction.....	54
3.2 Énoncé de vision.....	54
3.3 Principes directeurs et orientations clés.....	55
3.4 Utilisation du sol.....	59

3.4.1 Secteurs de caractère établi.....	60
3.4.2 Secteur résidentiel de faible hauteur (chemin Albion et rue Bank).....	63
3.4.3 Secteur d'appartements (rue Bank à la hauteur de la promenade Cahill).....	63
3.4.4 Zone polyvalente générale (chemin Hunt Club).....	63
3.4.5 Secteur d'emploi (chemin Johnston)	64
3.4.6 Artère principale (rue Bank)	65
3.4.7 Cimetière	66
3.4.8 Espace vert.....	66
3.4.9 Zone polyvalente de South Keys.....	67
3.4.9.1 Plan directeur de réaménagement du centre commercial South Keys.....	68
1. Rue principale	70
2. Place municipale	71
3. Esplanade de transport en commun South Keys	71
4. Esplanade de transport en commun Greenboro	71
5. Parcs de quartier	72
6. Ruisseau Sawmill	72
7. Installations communautaires	72
8. Percées visuelles.....	73
9. Quadrillage des rues et superficie des flots	73
10. Viabilisation et accès	73
11. Aires de stationnement pour vélos.....	74
12. Stationnement	74
13. Tracé futur de la rue Dazé	74
3.4.9.2 Parc-o-bus Greenboro (Zone polyvalente)	75
3.4.9.3 Aménagement polyvalent (Zone polyvalente).....	76
3.4.9.4 Densité minimale (Zone polyvalente)	76
3.4.9.5 Forme bâtie (Zone polyvalente).....	77
3.4.9.6 Nouveaux parcs (Zone polyvalente)	81
3.4.9.7 Nouvelles rues	86
3.5 Politiques générales sur la forme bâtie	87

3.6 Études sur l'utilisation du sol future.....	90
3.6.1 Secteur d'emploi du chemin Johnston.....	90
3.6.2 Avenue Sieveright.....	91
3.7 Espaces ouverts et écologisation.....	91
3.7.1 Arbres de rue.....	91
3.7.2 Ruisseau Sawmill.....	94
3.7.2.1 Arbres et espèces envahissantes.....	95
3.8 Mobilité et liens.....	96
3.8.1 Réseaux piétonnier et cyclable.....	96
3.8.1.1 Sentiers reliant Greenboro au ruisseau Sawmill.....	98
3.8.2 Passages piétonniers à mi-flot.....	101
3.8.3 Conception des emprises publiques.....	103
3.8.3.1 Croissant Mountain.....	103
3.8.3.2 Chemin Hunt Club.....	103
3.8.3.3 Rue Bank.....	104
3.8.3.4 Point d'accès à South Keys.....	105
3.8.3.5 Pôle d'activité Hunt Club.....	106
3.8.3.6 Rue principale de Blossom Park.....	108
3.8.4 Évaluation des conditions de circulation futures.....	110
3.8.5 Améliorations recommandées aux carrefours.....	113
3.8.6 Pont de la rue Bank – améliorations recommandées.....	114
3.8.7 Accès au 2079, place Bank – améliorations recommandées.....	115
3.8.8 Gestion de la demande en transport.....	115
4.0 Mise en oeuvre.....	118
4.1 Modifier l'annexe B – Plan des politiques en milieu urbain du Plan officiel de la Ville.....	118
4.2 Préparer et adopter un plan secondaire.....	118
4.3 Modifier le Règlement de zonage.....	119
4.4 Examen des projets d'aménagement.....	127
4.5 Projets d'immobilisations.....	127

4.6 Mesures devant rester en vigueur.....	127
4.7 Mobilité.....	128
Appendice A : Ce que nous avons entendu.....	130
Appendice B : Évaluation du nouveau tracé de la rue Dazé.....	142

1.0 INTRODUCTION

La rue Bank est l'un des principaux axes nord-sud d'Ottawa. Elle part de la rue Wellington, au cœur du centre-ville à la hauteur des édifices du Parlement, traverse de nombreux quartiers historiques au caractère varié entre le Glebe et Alta Vista, et rejoint Hunt Club. Elle traverse des collectivités comme Blossom Park et Greely avant de sortir des limites du territoire municipal. Tant au plan symbolique que physique, la rue Bank relie les secteurs urbain, suburbain et rural d'Ottawa.

En 2015, la rue Bank est décrite dans le *Plan de conception communautaire de la rue Bank, de South Keys à Blossom Park* comme présentant un aspect suburbain caractérisé par des aménagements de faible densité et de larges emprises routières. Au sud du chemin Johnston, la rue Bank subira au fil des années des changements et affichera une croissance qui la transformeront en un secteur plus dense, regroupé et favorable à la marche à pied.

1.1 Zone d'étude

La zone d'étude visée par le *Plan de conception communautaire (PCC) de la rue Bank, de South Keys à Blossom Park* couvre une superficie de quelque 150 ha et s'étend sur environ 3,5 km le long de la rue Bank. Elle s'est globalement développée après 1945. La zone d'étude comprend des propriétés contiguës à la rue Bank, entre la voie ferrée de l'Ottawa située près de la station de transport en commun Greenboro et le sud de l'avenue Queensdale. Elle englobe également des

propriétés longeant le chemin Albion au nord du ruisseau Sawmill, le croissant Moutain, la rue Dazé ainsi qu'un petit secteur d'industrie légère sur le chemin Sieveright et des propriétés sur le chemin Hunt Club (figure 1). La zone d'étude, située dans le quartier 10, Gloucester-Southgate, est entourée de South Keys, Greenboro-Ouest, Upper Hunt Club et Blossom Park, des collectivités établies.

Le tissu urbain de la zone d'étude, qui présente des densités plus faibles dans un environnement axé sur l'automobile, est composé de lots aux diverses superficies et de bâtiments aux retraits variés. Les aires de stationnement sont souvent situées entre les bâtiments et la rue. Parmi les principales utilisations du sol observées, on note des bureaux, des magasins-entrepôts, des centres commerciaux linéaires, des petites entreprises ainsi que plusieurs propriétés occupées par des immeubles d'appartements, des maisons en rangée ou des maisons isolées. La zone d'étude visée par le PCC compte plusieurs propriétés dignes d'intérêt et diverses caractéristiques physiques. Mentionnons notamment les stations de transport en commun Greenboro et South Keys, le centre commercial South Keys, le ruisseau Sawmill, le grand carrefour de la rue Bank et du chemin Hunt Club ainsi que le cimetière Jewish Memorial Gardens.

Avec le prolongement de la Ligne Trillium et l'évolution naturelle des grands centres commerciaux suburbains vers des carrefours plus denses et polyvalents, la zone d'étude risque de subir d'abord une pression d'aménagement autour des stations Greenboro et South Keys.



Figure 1 : Zone d'étude visée par le PCC

1.2 Délimitation de la zone d'étude

La zone d'étude débute à la hauteur de l'Ottawa Central Railway, puisque ce point correspond à la limite sud du secteur visé par le PCC de la rue Bank Sud, approuvé en février 2012. Elle longe la rue Bank au sud jusqu'à l'extrémité de la désignation d'artère principale dans le Plan officiel, c'est-à-dire au sud de l'avenue Queensdale.

Les propriétés longeant le chemin Hunt Club et l'avenue Sieveright ont été englobées afin d'offrir la possibilité d'examiner la pertinence, dans le contexte du secteur résidentiel environnant, du zonage actuel d'industrie légère qui s'applique à certains emplacements.

Le ruisseau Sawmill sert de limite naturelle à l'ouest. Élément naturel important, il sera restauré, protégé et mis en valeur grâce aux politiques décrites dans le présent PCC.

1.3 Qu'est-ce qu'un PCC?

Un plan de conception communautaire (PCC) établit une vision et un cadre de planification pour des secteurs dont l'emplacement est stratégique dans la ville et qui sont susceptibles de croître et d'évoluer. Les PCC traduisent à l'échelle des quartiers les politiques énoncées dans le Plan officiel de la Ville. Ils sont élaborés à partir de principes de renforcement communautaire collectif, appliqués aux résidents, aux propriétaires, aux entreprises et aux groupes de quartier concernés. Entre autres choses, les PCC aident à la préparation des terrains à réaménager en orientant les modifications de zonage nécessaires, en influant sur la présentation des projets de réaménagement et en désignant les projets d'immobilisation nécessaires, comme l'aménagement paysager des rues et la création de

parcs, qui contribuent à la qualité de vie du secteur. Les changements devraient survenir sur de nombreuses années, au fur et à mesure que seront réaménagés les terrains publics et privés. Puisque les PCC sont habituellement mis en œuvre dans la durée, selon la demande du marché de l'aménagement, ils ont parfois un horizon de planification supérieur à 20 ans. Le présent PCC contribuera à formuler de nouveaux changements physiques sur les terrains publics et privés, et aidera à créer un tissu urbain qui représente la vision de la collectivité pour le secteur.

1.4 Comment utiliser le présent PCC

Le PCC de la rue Bank, de South Keys à Blossom Park est un document politique approuvé par le Conseil et étayé par un plan secondaire. Ces documents doivent être utilisés par le personnel de la Ville et les promoteurs pour influencer la planification, l'examen et l'approbation des projets d'aménagement concernant des terrains privés et les projets d'immobilisation concernant des terrains municipaux situés dans le secteur visé par le PCC. Le présent PCC devrait être utilisé par le personnel de la Ville et les promoteurs lors de l'examen des projets d'aménagement, de l'acquisition de terrains à vocation de parc, du renouvellement des infrastructures, etc.

1.5 Cadre stratégique

1.5.1 Déclaration de principes provinciale (2014)

La Déclaration de principes provinciale (DPP) de 2014 établit le fondement politique réglementant les aménagements et l'utilisation du sol en Ontario. Elle vise particulièrement à permettre la création de modèles d'aménagement efficaces et à obtenir des densités et des variétés d'utilisation du sol convenables, qui optimisent le secteur ainsi que les

ressources et les investissements publics dans les infrastructures et les installations de services publics. La DPP encourage la densification et les réaménagements, lorsqu'ils peuvent être réalisés à l'aide des infrastructures et des installations de services publics existants et prévus.

Les municipalités sont tenues de fixer et de respecter des objectifs minimaux de densification dans les secteurs aménagés, et sont encouragées à appliquer des normes appropriées d'aménagement facilitant la densification.

1.5.2 Plan officiel (2013)

Le Plan officiel (PO) de la Ville d'Ottawa de 2013 propose une vision de la croissance future de la ville et un cadre stratégique permettant d'orienter son évolution physique. Il établit un cadre stratégique pour gérer la croissance de manière à renforcer les qualités de la ville les plus appréciées des résidents : ses collectivités où il fait bon vivre, ses espaces verts et dégagés, sans oublier les points d'intérêt et les reliefs qui distinguent Ottawa de tout autre lieu. Le PO contient de nombreuses politiques, certaines générales et d'autres plus spécifiques, qui s'appliquent au secteur visé par le PCC.

Les politiques suivantes du PO, déjà mises en place, sont propres au secteur visé par le PCC. Certaines politiques existantes ont été modifiées dans le cadre de la mise en œuvre du présent PCC. Le PCC de la rue Bank, de South Keys à Blossom Park transpose ces politiques à l'échelle du quartier.

- i. **Artère principale** (rue Bank, entre la voie ferrée et l'avenue Queensdale) :
 - Secteur de la ville qui devrait faire l'objet de projets d'aménagement et d'une densification.

- Des mesures de mise en valeur de l'environnement piétonnier et du domaine public, comme la plantation d'arbres, le réaménagement des trottoirs et d'autres améliorations au paysage de rue ainsi que diverses mesures de modération de la circulation aidant à transformer les larges rues du secteur, axées sur la circulation automobile, en avenues urbaines présentant des conditions plus favorables doivent être appliquées aux artères principales (désignation AM).
- Les artères principales deviendront plus compactes, plus denses et propices à la présence de la population.
- L'exigence de densité minimale, fixée à 120 résidents et emplois par hectare brut et qui s'appliquait aux propriétés longeant la rue Bank dans le secteur désigné AM a été supprimée dans le cadre du processus d'approbation du PCC et du Plan secondaire. Une densité minimale doit être observée dans le secteur polyvalent, comme il en est décrit plus loin dans le présent PCC.

- ii. **Secteur prioritaire de conception** (rue Bank) :

- Secteur qui fera l'objet d'une croissance démographique importante, et un design urbain efficace est crucial pour en faire un lieu agréable où habiter, travailler et socialiser.

- Les secteurs public et privé doivent atteindre des normes conceptuelles plus élevées dans les projets d'aménagement.
 - Les projets d'aménagement atteignant le seuil de densité dans ces secteurs doivent être soumis aux commentaires du Comité d'examen du design urbain.
- iii. **Secteur urbain général** (secteur visé par le PCC) :
- La densification par la voie d'aménagements de faible hauteur est la plus fréquemment observée dans un secteur urbain général, à moins d'indication contraire dans un plan secondaire.
 - Ces secteurs continueront de mûrir et d'évoluer grâce à la densification et aux aménagements intercalaires, mais à une échelle qui dépend de la proximité des axes principaux, du transport en commun et de la fonction prévue pour chacun de ces secteurs.
 - Un nouveau secteur polyvalent requérant une densité minimale et autorisant la présence de grands immeubles a été créé à la suite du présent PCC pour accueillir les propriétés situées à proximité des stations de transport en commun.
- iv. **Secteur d'emploi** (le long du chemin Johnston) :
- Secteur où la Ville planifie les terrains d'emploi, protège et préserve ceux existants, et entend
- lutter contre leur suppression à d'autres fins.
- v. **Caractéristique naturelle urbaine** (ruisseau Sawmill) :
- Éléments tangibles de l'environnement qui englobent les ruisseaux et qui sont des habitats de la faune ou qui contribuent à la réalisation des fonctions écologiques essentielles.
 - Les caractéristiques naturelles ont un éventail de fonctions naturelles, issues de processus, de produits ou de services naturels, comme l'alimentation d'une nappe souterraine, la création d'un habitat faunique, la modération de la température, l'épuration et la filtration naturelles des eaux de surface et la séquestration de carbone (puits de carbone).
 - La conception et le caractère des aménagements adjacents à ces terres doivent mettre en valeur la visibilité et l'accessibilité de ces éléments, et contribuer à leur raccordement au réseau d'espaces verts urbains.



Figure 2 : Désignations actuelles du Plan officiel (2013)

1.5.3 Plan directeur des transports (2013)

Le Plan directeur des transports (PDT) de 2013 de la Ville d'Ottawa fournit un cadre pour le développement continu de l'infrastructure de transport, qui puisse s'effectuer à partir des biens existants, accroître la qualité de desserte et soutenir la croissance économique sur le territoire de la Ville. Le PDT soutient fermement les modes de transport durables et fixe des objectifs visant à encourager leur utilisation pour le navettage et les déplacements personnels ou récréatifs. C'est pourquoi le PDT vise à encourager la marche, le vélo et le transport en commun en offrant un réseau bien relié d'installations sûres et pratiques.

Le PDT de 2013 contient des plans sur la circulation à vélo et piétonnière distincts, qui abordent les besoins particuliers associés à ces modes de déplacement et qui établissent un cadre pour l'aménagement d'installations intégrées au réseau de transport de la Ville dans son ensemble; ces trois plans tiennent compte des divers rôles des routes, de l'importance de trouver l'équilibre entre les besoins de tous leurs usagers et de la création de rues plus complètes.

Le PDT propose un objectif de 50 pour cent de déplacements en modes de transport durables à Ottawa d'ici à 2031, par rapport à 45 pour cent en 2011; les objectifs précis de parts modales sont résumés dans le tableau 1 ci-dessous.

Tableau 1 : Objectifs de parts modales de la Ville, selon le PDT (2013)

Moyen de déplacement	Part modale	
	• 2011	• 2031
Marche	• 9,5 %	• 10,0 %
Vélo	• 2,7 %	• 5,0 %
Transport en commun	• 22,4 %	• 26,0 %
Passager d'une automobile	• 10,7 %	• 9,0 %
Conducteur d'une automobile	• 54,6 %	• 50,0 %

Selon les objectifs du PDT, l'augmentation des déplacements à pied et à vélo devrait surtout se produire à l'intérieur de la Ceinture de verdure, le transport en commun représentant la plus forte

proportion de croissance des modes de transport durables dans les banlieues éloignées. La part modale du transport en commun entre Riverside-Sud et Letrim vers les proches banlieues, y compris le secteur visé par le PCC de la rue Bank Sud, devrait plus que doubler d'ici à 2031, pour atteindre 16 pour cent au lieu de 7 pour cent actuellement.

Dans le secteur visé par le PCC, le PDT ne propose pas l'élargissement de la rue Bank afin d'accroître la capacité de circulation. Il propose en revanche d'élargir la promenade de l'Aéroport entre les chemins Hunt Club et Brookfield, une mesure qui pourrait alléger la circulation de transit sur la rue Bank. Le PDT évoque également l'élargissement du chemin Hunt Club, entre le chemin Albion et la promenade Uplands.

La rue Bank au nord du chemin Hunt Club est désignée dans le PDT en tant que couloir prioritaire de transport en commun justifiant des mesures isolées. Ces mesures comprennent la signalisation prioritaire pour le transport en commun, le saut de file d'attente pour autobus, les voies réservées aux autobus, l'aménagement particulier des arrêts d'autobus et diverses techniques de gestion de la circulation. La mise en place de mesures accordant la priorité au transport en commun sur les artères très fréquentées comme la rue Bank devrait permettre d'améliorer le niveau de service de transport en commun par rapport à l'automobile privée.

Le Plan sur le cyclisme d'Ottawa de 2013 désigne la rue Bank, le chemin Hunt Club et la promenade de l'Aéroport comme étant des circuits principaux dans le concept de réseau cyclable définitif de la Ville; ces circuits principaux suivent les grands axes routiers et peuvent accueillir une bande réservée aux cyclistes, idéalement protégée par une zone tampon. Le Plan sur le cyclisme propose plusieurs nouveaux projets s'appuyant sur

l'infrastructure cyclable actuelle dans le secteur visé par le PCC et qui permettront d'améliorer les liens cyclables, bien que les pistes longeant le couloir de la rue Bank n'aient pas été prises en compte dans le réseau cyclable abordable de 2031. Les améliorations proposées dans le secteur visé par le PCC et les environs devraient permettre de doubler la part modale du cyclisme dans ce secteur, qui passerait de 3 pour cent actuellement à 6 pour cent en 2031.

Le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa de 2013 indique qu'une grande partie du secteur visé par le PCC est bien desservie par un réseau de trottoirs et de sentiers piétonniers. La désignation de la rue Bank en tant qu'artère exige l'aménagement d'installations piétonnières des deux côtés de la chaussée. Toutefois, le réseau actuel présente à cet égard plusieurs lacunes dans le couloir de cette rue. Au fur et à mesure que se poursuivront les aménagements et la croissance dans ce secteur, les principes énoncés dans le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa seront appliqués à la conception des voies d'accès internes aux nouveaux aménagements, et à la conception et à l'utilisation des passages pour piétons nouvellement aménagés ou modifiés aux carrefours. Le PDT prévoit une augmentation plus faible du nombre des déplacements à pied dans les proches banlieues que pour les autres modes, qui passera de 14 pour cent de tous les déplacements à 16 pour cent d'ici à 2031.

Le Plan directeur des transports, le Plan sur le cyclisme et le Plan de la circulation piétonnière de 2013 de la Ville d'Ottawa évoquent des améliorations au réseau de transport d'ici à 2031. Ces plans contiennent tous des projets devant être réalisés dans le secteur visé par le PCC ou y donnant accès. Ces projets sont les suivants :

i. Transport actif

- Parcours cyclable de quartier Hunt Club et lien vers la passerelle de la promenade de l'Aéroport.
- Voies cyclables du chemin Hunt Club – de la rue Bank à la promenade Lorry Greenberg et de la promenade Riverside à la voie privée Billy Bishop.

ii. Transport en commun

- Prolongement de la Ligne Trillium vers le sud afin de desservir Riverside-Sud, notamment une nouvelle station à South Keys.
- Signalisation prioritaire pour le transport en commun et saut de file d'attente pour autobus à certains carrefours du couloir de la rue Bank, au nord du chemin Hunt Club.
- Signalisation prioritaire pour le transport en commun et saut de file d'attente pour autobus à certains carrefours du couloir du chemin Hunt Club, entre la promenade Uplands et le chemin Albion (projet de prolongement jusqu'à la promenade Riverside et au chemin Conroy après 2031).

iii. Routes

- Élargissement à quatre voies de la promenade de l'Aéroport, afin d'accueillir un trafic mixte du côté nord du chemin Hunt Club et deux voies réservées au transport en commun du côté sud.
- Élargissement du chemin Hunt Club entre le chemin Albion et la promenade Uplands.

- Raccordement récent entre l'est du chemin Hunt Club et l'autoroute 417.

1.5.4 Plan directeur des espaces verts (2006)

Le Plan directeur des espaces verts de 2006 de la Ville d'Ottawa exprime une vision des espaces verts dans le secteur urbain, et établit des politiques relatives à l'application de cette vision au cours des années qui viennent et au-delà. Cette vision s'inspire fortement du fait que, au fur et à mesure que la ville se développe, les espaces verts accessibles à tous les résidents seront en nombre suffisant. Ces espaces verts seront reliés par des couloirs de verdure. Ils seront de grande qualité et durables, et nécessiteront peu d'intervention humaine ou de fonds publics. On retrouvera divers types d'espaces verts : terres naturelles (terres humides, forêts, cours d'eau, etc.), espaces ouverts et de loisirs (parcs publics, jardins et aires de jeux), etc.

1.5.5 Lignes directrices sur la conception

Les lignes directrices sur la conception expriment les politiques du Plan officiel en principes d'aménagement plus détaillés et jouent un rôle essentiel dans la qualité de la conception observée sur tout le territoire de la ville.

Les lignes directrices sur la conception des artères principales (2006), des immeubles de grande hauteur (2009) et des aménagements axés sur le transport en commun (2007) ont été consultées lors de l'élaboration du présent PCC. Le PCC fournit des détails supplémentaires pour l'application des lignes directrices sur la conception dans le secteur visé. En cas de conflit entre les lignes directrices sur la conception et les orientations plus détaillées et propres au secteur qui figurent dans le PCC, ces dernières auront préséance.

1.5.6 Plan de conception communautaire de la rue Bank, du pont Billings au parc Ledbury (2012)

Un PCC s'appliquant au couloir de la rue Bank entre la rivière Rideau et le parc Ledbury a été rédigé en mars 2012. Même s'ils tiennent compte des différentes typologies d'utilisation du sol, bon nombre de principes élaborés pour le PCC de 2012 peuvent s'appliquer au couloir de la rue Bank reliant South Keys à Blossom Park, et assurent une certaine continuité entre les deux PCC.

Le PCC de 2012 souligne que la majorité des déplacements en véhicule effectués dans ce couloir sont des passages de « transit », ce qui confirme l'importance de la rue Bank pour relier le centre-ville d'Ottawa aux banlieues du sud-est. Face à la croissance prévue en matière de transport dans ce tronçon de la rue Bank, il faudra réduire davantage, selon le PCC de 2012, la part modale de l'automobile en deçà des plus récents objectifs du PDT afin de maintenir à un niveau de service

acceptable la circulation dans ce couloir. Le PCC recommande des réductions de la part modale de l'automobile à 45 et 47 pour cent, en comparaison des objectifs du PDT fixés à 50 et 57 aux heures de pointe du matin et de l'après-midi respectivement. Cette réduction sera compensée par des hausses des autres modes de transport, le transport en commun étant le plus favorisé.

Le PCC de 2012 proposait un profil en travers définitif pour ce couloir, à des fins de cohérence dans le design urbain et pour permettre l'aménagement d'installations pour les automobilistes, les piétons et les cyclistes. Le concept prévu était une version « compressée » du profil en travers des artères proposé dans le Plan officiel de la Ville d'Ottawa, avec des largeurs admissibles les plus faibles afin de laisser plus d'espace dans l'emprise pour la circulation des vélos et permettre un environnement piétonnier plus étendu. Le profil en travers proposé dans le PCC de 2012 est illustré à la figure 3.

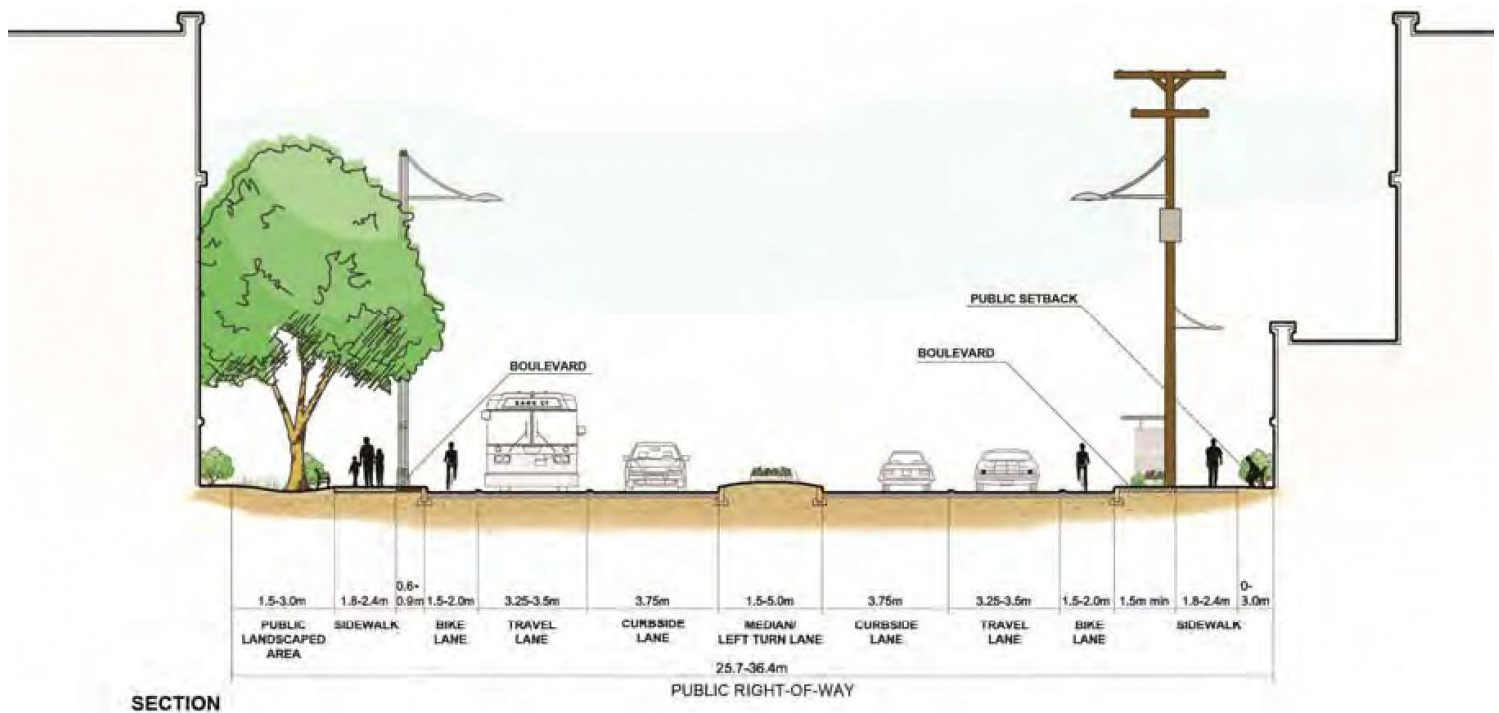


Figure 3 : Profil en travers de la rue Bank proposé dans le PCC de 2012

La limite sud du PCC de la rue Bank de 2012 était le pont surplombant le couloir de l'Ottawa Central Railway. Le PCC reconnaît le mauvais état des liens cyclables et piétonniers sur le pont : « *le pont ne peut pas être rénové de manière à accueillir des voies cyclables en raison de contraintes structurelles et de largeur* » et recommande l'installation de panneaux « Partagez la route » ou de « chevrons vélos » sur le pont afin d'attirer l'attention sur l'obligation de partager la chaussée à cet endroit. Le PCC de 2012 recommande l'aménagement de voies cyclables sur le pont dans le cadre d'un projet éventuel de reconstruction du tablier. Si un tel projet n'est pas mené au cours de l'horizon de planification du PCC, le plan recommande la réalisation d'une étude de faisabilité sur la construction d'une installation cyclable et piétonnière sous le pont.

1.6 Processus de consultation publique

Le PCC de la rue Bank, de South Keys à Blossom Park est élaboré à partir de principes de renforcement des collectivités avec les résidents, les propriétaires, les commerçants et les groupes de quartiers résidentiels concernés. Trois groupes consultatifs ont été créés pour en orienter l'élaboration. Étant donné que le secteur visé par le PCC comprend des propriétés commerciales et des entreprises, et qu'il est entouré de collectivités bien établies, un groupe consultatif de gens d'affaires et un groupe consultatif public ont été créés. Un groupe consultatif technique a également été formé. Ces groupes se sont réunis trois fois chacun au cours de l'élaboration du PCC. Ils étaient chargés de représenter les divers intérêts de leur communauté ou de leur organisation, de déterminer les possibilités et les défis qui se

présentaient dans le secteur visé par le PCC, d'examiner les plans conceptuels élaborés et de faire part de leurs commentaires tout au cours du processus.

Composition des groupes consultatifs

Le groupe consultatif de gens d'affaires était composé de chefs d'entreprises aux intérêts divers et établis à différents endroits dans le secteur visé par le PCC. Il représentait tout un éventail d'entreprises et de commerces : chefs de PME et de grandes entreprises, sociétés multinationales, entreprises indépendantes et entrepreneurs du nord, du centre et de l'extrémité sud du secteur.

Le groupe consultatif public comptait des personnes représentant les intérêts particuliers de leur collectivité respective, notamment South Keys / Greenboro, Upper Hunt Club et Emerald Woods.

Un groupe consultatif technique (GCT), composé d'employés de la Ville et de représentants d'autres organismes, a été constitué pour aider à l'évaluation des conditions existantes, donner des conseils d'ordre technique et veiller à ce que le PCC soit conforme aux politiques de la Ville et soit réalisable. Les membres du GCT représentaient les intérêts liés à la planification du transport, au cyclisme et à la marche, au transport en commun, à l'examen des projets d'aménagement, aux politiques d'infrastructure, à la recherche et aux prévisions, au design urbain, au transport d'électricité, à la santé publique, à l'utilisation du sol et aux systèmes naturels. Des comités consultatifs de la Ville, notamment celui sur l'accessibilité et le Comité d'examen du design urbain ont également été consultés vers la fin du processus afin de garantir une certaine cohérence avec les intérêts généraux de la Ville.

1.7 Réunions portes ouvertes

Trois réunions portes ouvertes ont été organisées dans le cadre du projet d'élaboration du PCC. Elles ont eu lieu le 20 février, le 23 juin et le 25 novembre 2014, et ont été suivies par 56, 100 et 82 personnes environ, respectivement.

Ces réunions avaient pour objet de présenter le projet aux membres du public et de les informer des mises à jour, de décrire les conditions observées, les possibilités et l'orientation du projet, d'examiner les idées et les politiques nouvelles et recommandées pour le PCC, et de connaître le point de vue des parties intéressées. Les commentaires reçus lors de ces réunions publiques ont contribué à la préparation du PCC. Parmi les principaux intervenants invités aux réunions, mentionnons des membres de la collectivité, des propriétaires et des entrepreneurs du secteur visé par le PCC et des environs. La conseillère municipale du quartier 10 Gloucester-Southgate, Diane Deans, était présente à chacune de ces réunions portes ouvertes.



Figure 4 : Réunion portes ouvertes de novembre 2014

Les membres du public pouvaient s'y présenter à tout moment et des présentations à heure fixe

étaient planifiées. Des panneaux d'information avaient été installés et des employés de la Ville étaient sur place pour répondre aux questions et prendre connaissance des commentaires.

L'information présentée pour l'occasion a été résumée et affichée sur le site Web du projet. Des périodes de commentaires de deux à quatre semaines étaient prévues après chaque événement.

Diverses méthodes publicitaires ont été employées pour aviser un nombre représentatif de résidents des activités de consultation : (1) annonces dans les journaux anglophones et francophones locaux deux semaines avant les activités; (2) distribution de plus de 6 000 cartes postales dans les résidences et les commerces du secteur visé par le PCC et des quartiers environnants; (3) mises à jour sur la page Web du projet; (4) diffusion d'un bulletin électronique; (5) annonces publicitaires dans la chronique du conseiller municipal; (6) envoi de courriels directement aux principales parties intéressées et aux associations communautaires; (7) médias sensibilisés (entrevue avec le conseiller, intérêt médiatique, etc.).

1.8 Charrette d'élaboration de la conception

Une charrette d'élaboration de la conception, organisée le 25 mars 2014, avait pour objet d'examiner, d'élaborer, de mettre à l'épreuve et de recommander un plan conceptuel directeur s'appliquant au centre commercial South Keys et au secteur environnant. Un plan conceptuel a ainsi été produit avec les parties intéressées du secteur car l'emplacement visé est vaste, situé à proximité des services de transport en commun et parce qu'il représente une destination populaire du secteur visé par le PCC susceptible d'être réaménagée en

premier. Le plan conceptuel élaboré influe considérablement sur l'orientation du PCC en matière de conception.

La Ville a recruté les services de consultants en conception de la firme HOK afin d'animer la charrette d'élaboration de la conception à laquelle ont participé une trentaine de parties intéressées, notamment des représentants des groupes consultatifs publics, de gens d'affaires et technique ainsi que des professionnels de la conception et de l'ingénierie et des employés de la Ville. Les propriétaires du secteur visé et la conseillère Diane Deans figuraient également parmi les participants.

Les parties intéressées ont été séparées en cinq groupes de travail, chacun chargé de créer des concepts préliminaire et définitif. Avant chaque séance de travail en groupe, les parties intéressées ont eu droit à une présentation liminaire et à une session interactive de « cartes » (utilisation de cartes de couleur pour désigner les idées à privilégier et mettre en évidence les thèmes à discuter), qui leur ont permis de confirmer la vision et les objectifs de croissance pour l'emplacement. Ces travaux préliminaires ont aidé à ouvrir la voie vers la création de plans conceptuels.

Parmi les sujets abordés au cours de cette journée, mentionnons les forces et les faiblesses de l'emplacement, l'utilisation du sol et la forme bâtie, les aménagements axés sur le transport en commun, la qualité de desserte et la mobilité, les îlots urbains et les parcelles à aménager, les collectivités regroupées et complètes, l'urbanisation des banlieues, le domaine public et les espaces ouverts ainsi que les politiques importantes de la Ville. Les idées soulevées ont contribué à l'élaboration d'un plan conceptuel directeur s'appliquant au centre commercial South Keys. Des éléments de ce plan conceptuel directeur sont

intégrés directement dans le présent PCC et ont contribué à en rédiger des extraits.



Figure 5 : Charrette d'élaboration de la conception organisée en mars 2014.

1.9 Ce que nous ont dit les parties intéressées

Les parties intéressées ont pu faire part de leurs commentaires tout au cours du projet par courriel, par courrier postal, à l'aide de fiches de commentaires, en ligne, par téléphone ou lors des réunions des groupes consultatifs.

On retrouve à l'appendice A un résumé des commentaires émis tout au long du projet, souvent à la suite de l'une ou l'autre des trois réunions portes ouvertes organisées dans le cadre du processus. Ces commentaires ont orienté et influencé l'élaboration du PCC et des mesures de sa mise en œuvre – les idées contradictoires ont été soupesées et évaluées au regard des politiques approuvées décrites dans le Plan officiel de la Ville.

2.0 CONTEXTE EXISTANT :

2.1 Projets actuels

1. Évaluation environnementale du prolongement de la Ligne Trillium de la station Greenboro vers Riverside-Sud (chemin Bowesville) et l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa

- Une évaluation environnementale (ÉE) est en cours en vue du prolongement de la Ligne Trillium entre la station Greenboro et Riverside-Sud (chemin Bowesville), y compris des options de service à l'aéroport international d'Ottawa et sur les terrains adjacents, ainsi que d'aménagement de station à la hauteur de Gladstone, Walkey et South Keys sur la Ligne Trillium actuelle.
- Une partie de la zone d'étude visée par l'ÉE chevauche celle du PCC. La zone couverte par l'ÉE comprend le couloir actuel de la Ligne Trillium reliant les stations Bayview et Greenboro ainsi que l'installation d'entretien et de remisage de la cour de triage Walkley et la zone située au sud de la station Greenboro jusqu'à Riverside-Sud (chemin Bowesville). L'étude d'ÉE a débuté en 2014, et le processus officiel d'approbation de l'ÉE devrait être terminé en 2015.

2. Évaluation environnementale en vue d'élargir la promenade de l'Aéroport

- Une évaluation environnementale visant l'élargissement de la promenade de l'Aéroport entre le chemin Brookfield

(près du chemin Heron) et le terminal de l'aéroport a été réalisée en même temps que le PCC de South Keys. Le projet lancé au milieu de 2014 devrait s'achever en 2015.

- La mise à jour récente du Plan directeur des transports fait état d'un nouveau tracé de cette promenade jusqu'à l'aéroport, au nord du Centre Ernst & Young, à la hauteur de la promenade Uplands. Le tronçon situé entre Brookfield et Hunt Club devrait être réaménagé d'ici à 2018, et celui au sud de Hunt Club ne devrait pas l'être avant 2025. Le projet doit tenir compte de la demande en transport actuelle et future observée dans ce couloir très fréquenté.

2.2 Mobilité

2.2.1 Classification actuelle des routes

La rue Bank est une artère importante du réseau routier d'Ottawa, qui relie la rue Wellington au centre-ville à la limite urbaine sud. Le tronçon de la rue Bank situé dans le secteur visé par le PCC accueille essentiellement des utilisations de vente au détail et de commerces routiers, ainsi que quelques résidences dans la partie sud. Avec la croissance rapide récemment observée dans les collectivités de Riverside-Sud et Findlay Creek au sud, la rue Bank (dans le secteur visé par le PCC) deviendra un axe de plus en plus important pour les navetteurs habitant ces quartiers et se rendant dans le secteur urbain d'Ottawa.

Le Plan officiel définit les largeurs d'emprise protégée pour le couloir de la rue Bank comme étant de 37,5 m au nord du chemin Hunt Club et de 44,5 m au sud. La configuration du tronçon de la

rue Bank situé dans le secteur visé par le PCC permet deux voies de circulation dans chaque direction. Les approches des carrefours de la rue Bank comprennent des voies de virage supplémentaires, distinctes des voies de transit. Au sud du chemin Albion, la rue Bank présente une voie centrale bidirectionnelle de virage à gauche, qui permet d'accéder aux entrées des commerces et des rues résidentielles secondaires. La vitesse dans le tronçon de la rue Bank qui traverse le secteur du PCC est limitée à 60 km/h.

2.2.2 Réseau routier environnant

On retrouve dans le secteur visé par le PCC plusieurs autres artères et routes collectrices reliant les quartiers environnants. Le plus important de ces axes est le chemin Hunt Club, qui traverse d'est en ouest le secteur et qui croise la rue Bank au sud-est du centre commercial South Keys. Le chemin Hunt Club est une artère à chaussées séparées comportant deux voies dans chaque direction et qui s'élargit pour laisser place à des voies de virage à la plupart des carrefours. Le PDT de 2013 propose l'élargissement du chemin Hunt Club entre la promenade Uplands et le chemin Albion, afin d'ajouter des voies réservées au transport en commun qui permettraient de réduire les durées de trajet et d'améliorer la fiabilité du service dans ce tronçon. La première phase des travaux d'élargissement a été réalisée entre la promenade de l'Aéroport et la rue Bank à l'été 2014. Le chemin Hunt Club a également été élargi récemment avec la construction d'un échangeur reliant l'autoroute 417 à l'est et inauguré à l'automne 2014.

La promenade de l'Aéroport est une artère nord-sud qui délimite à l'ouest le secteur visé par le PCC et qui s'étend de l'aéroport au sud au chemin Heron au nord, où elle devient l'avenue Bronson et

se poursuit jusqu'au centre-ville. La promenade de l'Aéroport est un lien important menant au secteur du PCC. Actuellement, très peu de bons axes relient l'extrémité sud de la promenade et les liens menant aux collectivités du sud. La promenade de l'Aéroport sert donc souvent d'axe de transit au sud du chemin Hunt Club. Dans le secteur du PCC, on accède à la promenade de l'Aéroport par le chemin Hunt Club. Lorsque cette circulation est conjuguée aux volumes observés dans le couloir, en particulier les après-midis en semaine, le tronçon du chemin Hunt Club situé près de la promenade de l'Aéroport est fortement embouteillé.

Le chemin Albion est un axe nord-sud traversant secteur visé par le PCC. D'abord route collectrice traversant les quartiers résidentiels et la voie ferrée du CP, il se poursuit en devenant une artère au sud du secteur visé par le PCC. Le chemin Albion constitue un itinéraire de substitution à la rue Bank pour les automobilistes voyageant en direction et en provenance des collectivités plus au sud. Avec son profil en travers plus étroit (une voie dans chaque direction) et compte tenu de la fréquence des arrêts toutes directions sur le chemin Albion en allant vers le sud de la rue Bank, les durées de déplacement en provenance et en direction du secteur visé par le PCC sont plus longues par rapport à celles du couloir de la rue Bank.

2.2.3 Habitudes de déplacement actuelles

L'enquête Origine-Destination TRANS sur les déplacements dans la région de la capitale nationale de 2011 a été consultée afin de déterminer les habitudes de déplacement en direction et en provenance du secteur du PCC de la rue Bank, de South Keys à Blossom Park. La plupart des déplacements vers le secteur du PCC effectués le matin étaient de courte distance, et

provenaient des quartiers adjacents de la ville. Les déplacements arrivant dans le secteur du PCC ne semblent pas suivre un modèle « de l'extérieur vers l'intérieur », les secteurs Merivale et Alta Vista étant deux des principaux points d'origine des déplacements vers le secteur du PCC.

Les déplacements vers l'extérieur du secteur du PCC à l'heure de pointe du matin étaient également très majoritairement effectués à destination des secteurs adjacents de la ville, malgré un certain débit observé vers les centres urbains, conformément aux habitudes normales des navetteurs ailleurs en ville.

Les cinq points d'origine et d'arrivée les plus fréquents en provenance et à destination du secteur du PCC sont illustrés à la figure 6 ci-dessous. Les déplacements intrazones débutant et se terminant dans le secteur du PCC, également très fréquents, représentaient environ 12 pour cent

de tous les déplacements débutant et se terminant dans le secteur. La plupart des déplacements en provenance et à destination du secteur du PCC étaient entièrement effectués en Ontario, les trajets interprovinciaux ne représentant que 3 et 2 pour cent des déplacements quittant ou atteignant, respectivement, le secteur du PCC à l'heure de pointe du matin.

Il convient de noter que les déplacements partant du secteur Gloucester-Sud / Leitrim, qui comprend les collectivités de Riverside-Sud et de Findlay Creek, ne figurent pas parmi les cinq points d'origine les plus fréquents à destination du secteur du PCC, malgré la croissance rapide récemment observée dans ces collectivités. Ce constat laisse supposer que la plupart des trajets en partance de ces collectivités traversent le secteur pour atteindre d'autres pôles d'emploi et d'autres destinations vers le centre-ville.

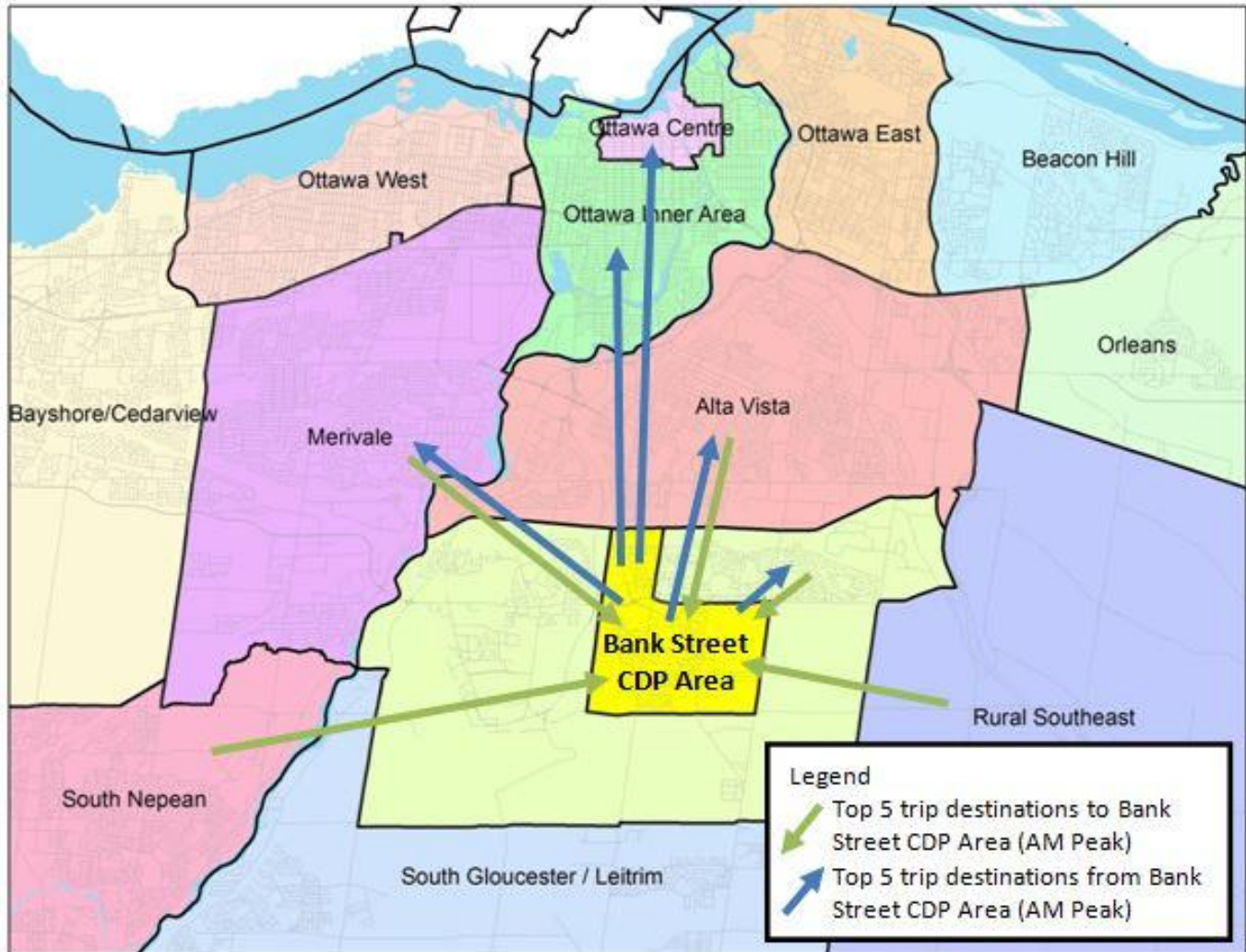


Figure 6 : Cinq principaux points d'origine et d'arrivée en provenance et à destination du secteur du PCC (2011)

2.2.4 Parts modales actuelles

Les parts modales en provenance et à destination du secteur du PCC sont extraites de l'enquête Origine-Destination TRANS de 2011, et sont résumées dans le tableau 2 ci-dessous pour les heures de pointe du matin et de l'après-midi.

Part modale en provenance et à destination du secteur du PCC, par direction et heure de la journée

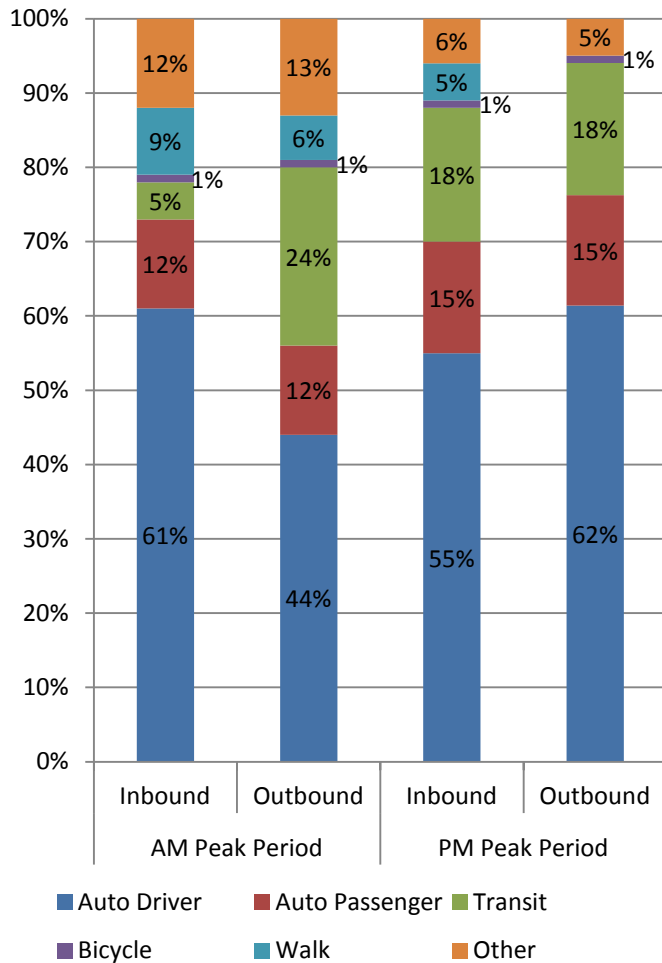


Tableau 2 : Part modale en provenance et à destination du secteur du PCC, par direction et heure de la journée.

L'automobile est le moyen de transport le plus utilisé pour les déplacements en provenance et à destination du secteur du PCC, avec une part supérieure à 50 pour cent de trafic entrant dans la plupart des tranches horaires. L'exception à cette tendance est la part modale de 44 pour cent de

l'automobile à l'heure de pointe du matin. L'utilisation moins fréquente de l'automobile pendant cette période semble essentiellement compensée par le transport en commun. Il a été souligné à la section précédente que le secteur visé par le PCC constitue une source importante d'origine des déplacements vers le centre-ville d'Ottawa et les secteurs urbains intérieurs. Les couloirs du Transitway et de la Ligne Trillium permettent un service de transport en commun fréquent et de très bonne qualité depuis le secteur du PCC vers ces secteurs intérieurs, ce qui explique probablement la part modale élevée du transport en commun dans cette direction et à cette tranche horaire.

2.2.5 Réseau de transport actif actuel et problèmes recensés

Le réseau piétonnier actuel du secteur visé par le PCC est notamment constitué de trottoirs qui longent la plupart des couloirs importants reliant les quartiers résidentiels, les boutiques et les installations de transport en commun du secteur. On observe toutefois d'importantes discontinuités dans le réseau de trottoirs, plus particulièrement le long de la rue Bank au sud de l'avenue Sieveright. Dans cette zone, le côté ouest du couloir donnant sur le cimetière Jewish Memorial Gardens ne comporte qu'un accotement asphalté, le côté est ne présentant que des tronçons discontinus de trottoir, qui s'interrompent sur de longues distances devant les commerces adjacents. Parmi les autres discontinuités observées dans le réseau piétonnier, mentionnons l'absence de trottoir du côté nord du chemin Johnston, entre l'accès à Artistic Landscaping et le chemin Albion, du côté est du chemin Albion, entre la rue Bank et le chemin Hunt Club, du côté nord de l'avenue Sieveright sur toute sa longueur et du côté est de la rue Bank, entre

l'avenue Queensdale et la limite du secteur du PCC.

La plupart des feux de circulation des couloirs de la rue Bank et du chemin Hunt Club dans le secteur du PCC comprennent des feux pour piétons, mais certains résidents ont indiqué que le temps de traversée à pied à certains carrefours risquait d'être insuffisant pour certains piétons. Les résidents ont également signalé le manque de passages pour piétons sur la rue Bank, entre les carrefours munis de feux, et demandé l'aménagement de nouveaux points de traversée sur cet axe.

Sawmill, qui longe le Transitway et la promenade de l'Aéroport jusqu'au chemin Brookfield, mais n'offrent pas de lien traversant le chemin Hunt Club et l'échangeur de la promenade de l'Aéroport qui permette de relier cette installation et la voie cyclable du chemin Hunt Club en direction est. La passerelle de la rue Bank surplombant le couloir de l'Ottawa Central Railway a été désignée par de nombreux résidents comme présentant un danger pour les piétons et les cyclistes, en raison du manque de voies cyclables, de l'étroitesse extrême des trottoirs et de la vitesse élevée de véhicules automobiles.



Figure 7 : Passage pour piétons à l'angle de la rue Bank et du chemin Johnston

On compte actuellement peu de liens réservés aux cyclistes dans le secteur du PCC. On retrouve des voies cyclables sur la rue Bank, en direction sud, entre le chemin Johnston et la promenade Cahill, sur le chemin Hunt Club à l'ouest de la rue Bank et sur le chemin Albion au sud du ruisseau Sawmill. Aucune de ces installations n'est reliée, ce qui oblige les cyclistes à continuer d'emprunter ces itinéraires achalandés jusqu'à leur point de destination. Les voies cyclables du chemin Hunt Club relient le sentier polyvalent du ruisseau

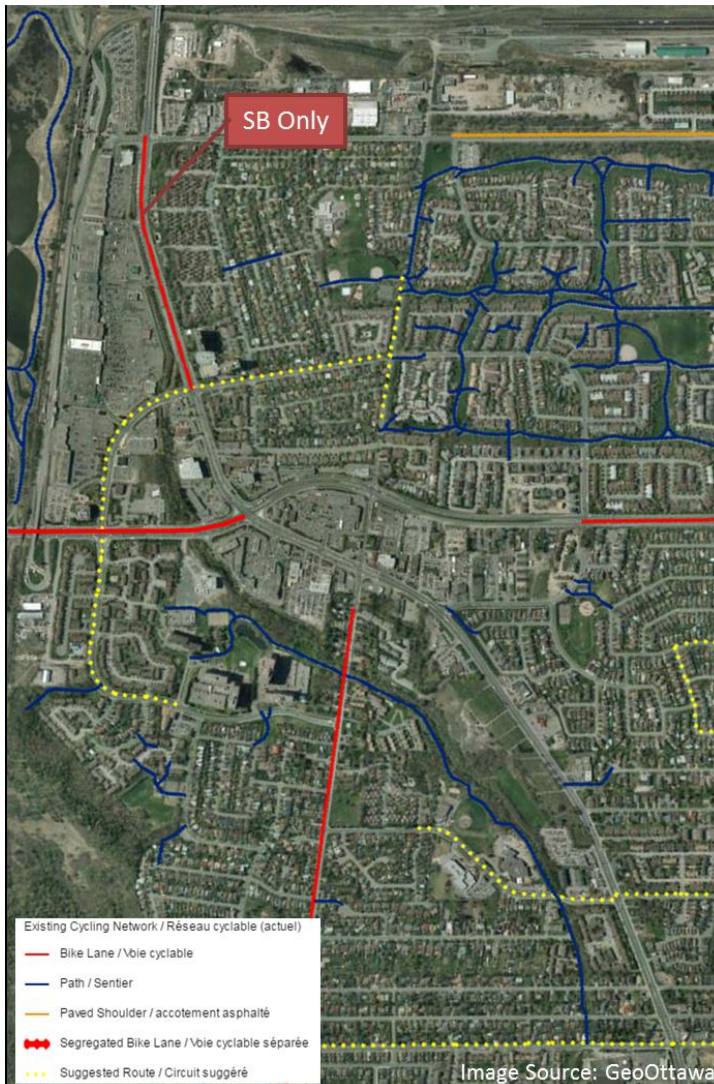


Figure 8 : Réseau cyclable actuel et proposé

On retrouve dans le secteur visé par le PCC un sentier polyvalent qui longe le ruisseau Sawmill sur une grande partie entre le chemin Queensdale et l'ensemble d'habitations près de la place Saratoga. Les liens entre cette installation et les réseaux piétonnier et cyclable des environs sont relativement rares et se retrouvent uniquement sur la place Saratoga, le centre commercial Towngate à l'angle de Bank et Hunt Club, le croissant Carousel, le chemin Albion, l'avenue D'Aoust et

l'avenue Queensdale. Ce sentier polyvalent traverse un certain nombre de rues résidentielles entre les avenues D'Aoust et Queensdale, des rues où l'on ne retrouve aucun trottoir.

Un lien piétonnier et cyclable traversant la promenade de l'Aéroport a été aménagé à la fin de 2014. Ce nouveau passage sert de lien entre le quartier résidentiel situé à l'ouest de la promenade de l'Aéroport et le centre commercial South Keys, la station du Transitway ainsi qu'un lien de transport actif au nord, via le sentier du ruisseau Sawmill.

2.2.6 Réseau de transport en commun actuel

Le secteur visé par le PCC est actuellement desservi par des circuits de transport en commun local et de transport en commun rapide. Le Transitway sud-est longe la promenade de l'Aéroport juste à l'ouest du centre commercial South Keys, et est accessible depuis deux stations, Greenboro à l'extrémité nord du centre commercial South Keys et la station South Keys à l'extrémité sud. Le Transitway sud-est fournit des liens au centre-ville d'Ottawa et au-delà vers d'autres quartiers de la ville, grâce à trois principaux circuits : 97, 98 et 99. À l'extrémité sud du Transitway, à la hauteur du chemin Hunt Club, le circuit 98 du Transitway bifurque vers l'est pour desservir le secteur Hunt Club-Greenboro, tandis que les circuits 97 et 99 se poursuivent vers le sud sur la promenade de l'Aéroport; le circuit 97 dessert l'aéroport et le circuit 99 dessert Riverside-Sud, certains trajets traversant le nouveau pont Strandherd-Armstrong jusqu'au centre-ville de Barrhaven.

En plus de donner accès au service du Transitway, la station Greenboro sert de terminus sud du couloir de train léger de la Ligne Trillium, et permet

un service en provenance et à destination de la station Bayview vers le nord, en passant par l'Université Carleton. La Ligne Trillium offre actuellement un service aux 12 minutes avec l'ajout de nouveaux trains et la mise en service de voies d'évitement supplémentaires dans le couloir actuel. Un parc-o-bus aménagé à la station Greenboro, d'une capacité de 678 véhicules, est à la disposition des clients du service d'autobus et de train léger. Cette aire de stationnement est habituellement remplie à pleine capacité dès 8 h en semaine.

Le service de transport en commun sur la rue Bank au nord du chemin Hunt Club est assuré par le circuit 1 d'OC Transpo, qui emprunte la rue Bank jusqu'au centre-ville, rejoint le Transitway au centre commercial Billings Bridge, son point de départ, et s'arrête aux stations Greenboro et South Keys. Aucun service continu de transport en commun n'est offert dans le couloir de la rue Bank au sud du chemin Hunt Club. Le service dans le secteur Blossom Park est assuré par les circuits 40 (heures de pointe seulement, en provenance et à destination de Gatineau) et 144 (toute la journée). Ces circuits suivent en gros le même trajet via la promenade Bridle Path, le chemin Albion et le chemin Queensdale, en effectuant une courte boucle sur la rue Bank, l'avenue Athans et la rue Sixth afin de mieux desservir le secteur. Le circuit 40 termine son parcours sur l'avenue Queensdale à la hauteur du chemin Conroy, tandis que le circuit 144 continue vers le sud pour desservir la collectivité de Findlay Creek avant de prendre fin au parc-o-bus du chemin Leitrim.

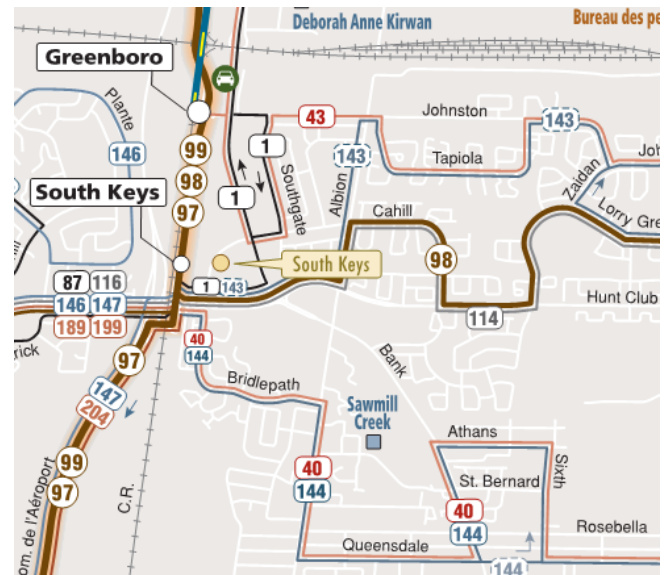


Figure 9 : Carte du transport en commun

2.2.7 Circulation routière actuelle

Les conditions de circulation aux carrefours munis de feux dans le secteur visé par le PCC ont été modélisées. Les résultats sont résumés ci-dessous selon des rapports débit-capacité (D/C) et les résultats correspondants de niveau de service (NS), conformément aux lignes directrices de la Ville d'Ottawa pour les évaluations sur les incidences sur la circulation. La norme de la Ville pour le NS aux carrefours situés à l'extérieur du centre-ville est « D », avec des mesures d'atténuation (habituellement une augmentation du nombre de voies ou des ajustements à la synchronisation des feux) exigées aux endroits où ce seuil est dépassé (niveau de service E ou F). La circulation aux carrefours est résumée dans le tableau 3.

Carrefour	Heure de pointe du matin		Heure de pointe de l'après-midi	
	D/C	NS	D/C	NS
Rue Bank / ch. Johnston	0,66	B	0,76	C
Rue Bank / c. c. South Keys	0,37	A	0,58	B
Rue Bank / rue Dazé / prom. Cahill	0,45	A	0,55	A
Rue Bank / ch. Hunt Club	0,87	D	1,00	E
Rue Bank / c. c. Towngate / Petro-Canada	0,62	B	0,82	D
Rue Bank / ch. Albion	0,96	E	0,94	E
Rue Bank / rue St-Bernard	0,35	A	0,32	A
Rue Bank / av. Rosebella	0,33	A	0,33	A
Rue Bank / av. Queensdale	0,35	A	0,41	A
Rue Dazé / c. c. South Keys	0,19	A	0,57	A
Ch. Hunt Club / rue Dazé / prom. Bridle Path	1,00	E	0,99	E
Ch. Hunt Club / ch. Albion	0,67	B	0,80	C

Tableau 3 : Résumé de la circulation aux carrefours du secteur visé par le PCC

L'analyse des conditions de circulation actuelles révèle que la plupart des carrefours situés dans le secteur du PCC offrent un niveau de service acceptable aux heures de pointe du matin et de l'après-midi. Quelques embouteillages sont observés à l'angle du chemin Hunt Club et de la rue Dazé / promenade Bridle Path et de la rue Bank et à l'angle de la rue Bank et du chemin Albion. Dans la plupart des cas, ces embouteillages ne concernent que quelques déplacements à chacun de ces carrefours.

Bien que l'analyse de la circulation indique que l'intersection de la rue Bank et du chemin Johnston présente un niveau de service acceptable, la proximité de l'entrée du 2079, place Bank et de ce carrefour constituerait un danger pour les véhicules traversant le carrefour, en raison des conflits et des retards engendrés par ceux accédant à cet endroit ou le quittant ou empruntant l'approche en direction ouest et les voies d'attente du carrefour.

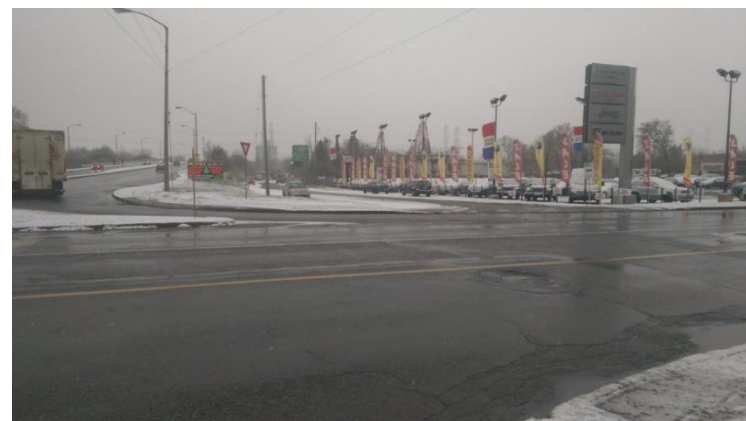


Figure 10 : Intersection de la place Bank et du chemin Johnston

On retrouve également dans le couloir de la rue Bank de nombreux accès non munis de feux à des rues secondaires du secteur environnant. On retrouve généralement des panneaux d'arrêt là où ces rues secondaires à la circulation fluide donnent sur la rue Bank. L'intersection avec l'avenue Sieveright constitue un cas particulier car on y observe des débits relativement élevés de véhicules effectuant des virages aux heures de pointe, en raison du lien dans la collectivité et de l'accès à la zone d'industrie légère située entre l'avenue Sieveright et le chemin Hunt Club. Ce croisement ne justifie pas la présence de feux de circulation compte tenu des débits de circulation actuels, mais les résidents ont fait part de leurs préoccupations en ce qui concerne la facilité d'effectuer des virages en toute sécurité entre la rue Bank et l'avenue Sieveright.

Au sud du chemin Hunt Club, la rue Bank offre sur ses îlots de nombreux accès aux magasins de détail et à diverses propriétés privées, autant de possibilités de virage pour accéder à ce couloir ou le quitter entre les carrefours. La double voie centrale de virage à gauche au sud du chemin Albion est destinée à améliorer la sécurité et la facilité des virages à gauche vers ces accès depuis la rue Bank, bien que l'on ait signalé que cette double voie est parfois utilisée abusivement comme voie de dépassement par certains automobilistes.

2.2.8 Historique des collisions

L'analyse du PCC a notamment consisté à examiner l'historique des collisions dans le secteur entre 2008 et 2012. L'intersection de la rue Bank et du chemin Hunt Club est la plus dangereuse du secteur visé par le PCC, avec 130 collisions signalées entre 2008 et 2012; ce carrefour a figuré parmi les dix endroits de la ville les plus sujets aux collisions en 2010, 2012 et 2013. L'emplacement de mi-îlot le plus sujet aux collisions se trouve sur le pont de la rue Bank au nord du chemin Johnston, avec 38 collisions signalées entre 2008 et 2012. L'intersection du chemin Johnston et de la rue Bank vient au second rang à ce chapitre dans le secteur du PCC, ce qui laisse supposer que la proximité du carrefour pourrait avoir une incidence sur certaines collisions signalées sur le pont de la rue Bank.

La figure 11 illustre tous les carrefours et les emplacements de mi-îlot du secteur visé par le PCC où se sont produites cinq collisions ou plus entre 2008 et 2012 (c.-à-d. plus d'une collision par année en moyenne).

Les rapports sur les collisions de la Ville d'Ottawa indiquent également le nombre de collisions impliquant des piétons et des cyclistes. Compte tenu des faibles volumes actuels de ces modes de transport dans le secteur du PCC, le nombre de collisions enregistré a été faible, avec trois collisions ou moins sur cinq ans pour chaque mode.

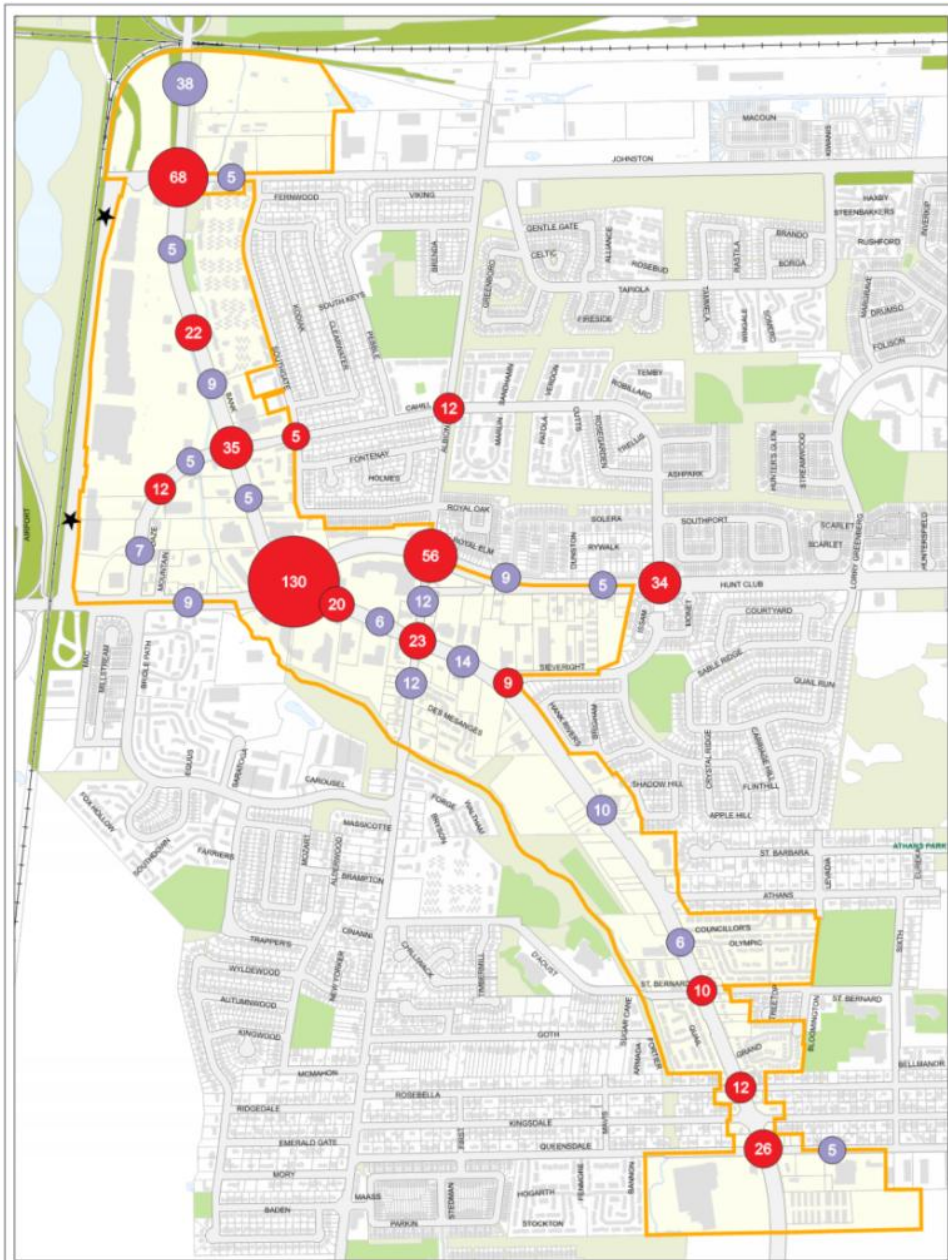


Figure 11 : Collisions signalées de 2008 à 2012 (tous modes de transport)

Les emplacements les plus dangereux du secteur du PCC pour les piétons et les cyclistes sont les intersections de la rue Bank avec le chemin Johnston et la rue Dazé / avenue Cahill, où deux collisions impliquant des piétons et trois collisions impliquant des cyclistes ont été enregistrées à

chacun de ces carrefours. Il convient de noter qu'aucune collision impliquant des piétons n'a été enregistrée à l'un de ces carrefours depuis 2010. Les améliorations apportées en 2012 au passage pour piétons à l'angle de la rue Bank et de l'avenue

Cahill pourraient avoir contribué à cette baisse des collisions impliquant des piétons à cet endroit.

La figure 12 illustre les collisions signalées impliquant des piétons et des cyclistes entre 2008 et 2012.

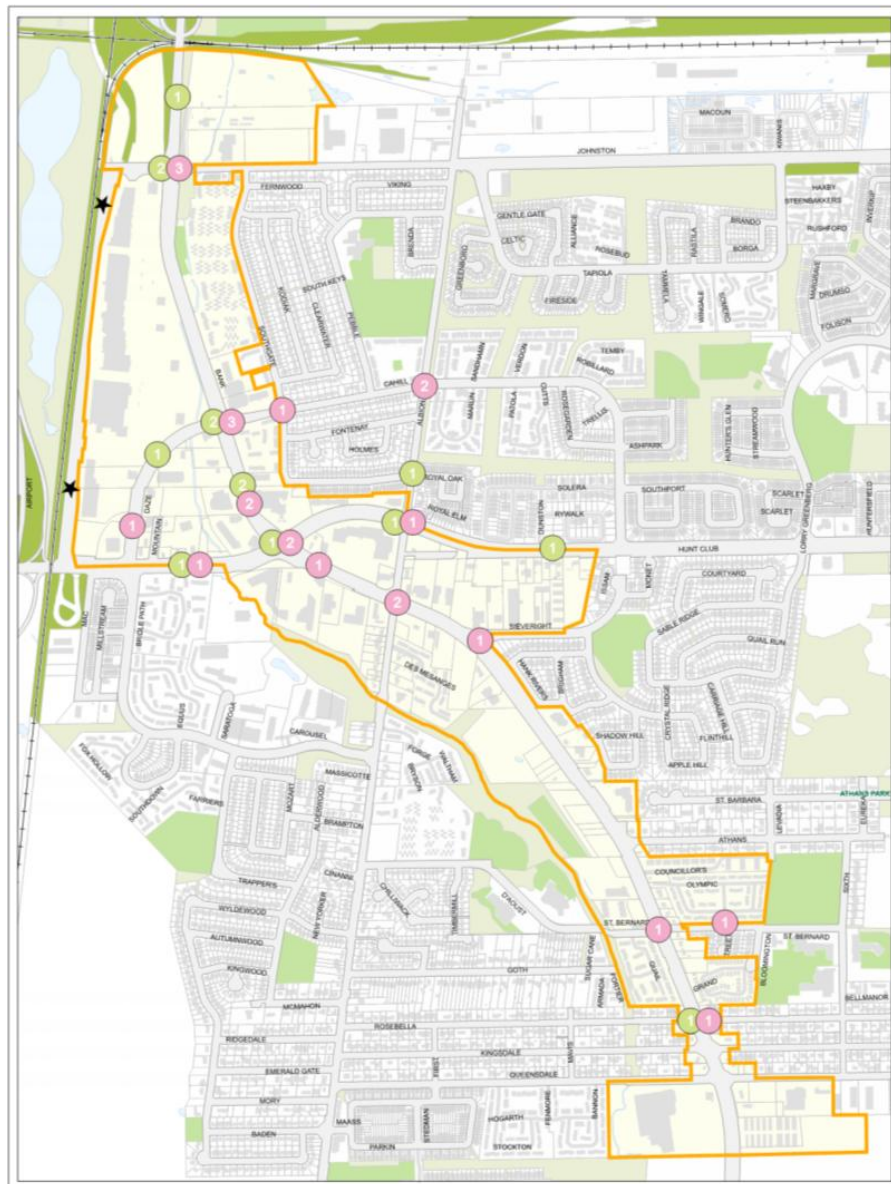


Figure 12 : Collisions impliquant des piétons et des cyclistes signalées de 2008 à 2012

2.3 Utilisation du sol, forme bâtie et zonages actuels

La section qui suit décrit les modèles actuels d'utilisation du sol et de forme bâtie ainsi que les zonages observés dans le secteur visé par le PCC en 2015. L'évaluation de ces conditions aide à acquérir une connaissance de base du caractère du secteur, qui influe sur les recommandations faites dans le PCC.

2.3.1 Secteurs à caractère pittoresque de la rue Bank

La rue Bank est un important axe nord-sud qui relie de nombreux quartiers. Son rôle et sa fonction varient selon les endroits. Dans certains secteurs, la rue Bank est une destination, à d'autres endroits un couloir de transport et ailleurs elle sert de barrière. La rue Bank est entourée de quartiers résidentiels établis, comme South Keys, Emerald Woods et Upper Hunt Club, et de secteurs en transition où d'anciennes utilisations résidentielles et industrielles deviennent davantage polyvalentes et notamment commerciales, de vente au détail ou institutionnelles. Compte tenu de ces différences, le PCC vise à reconnaître, à définir, à améliorer et à mettre en valeur les divers rôles et fonctions de la rue Bank.

Pour aider à l'analyse des conditions actuelles du secteur du PCC, une carte des secteurs à caractère pittoresque illustrant les zones à utilisation du sol similaire a été élaborée. Ces secteurs à caractère pittoresque ont été définis en fonction de leur emplacement géographique, des modèles d'utilisation du sol et de forme bâtie actuels ou prévus, de la capacité d'évolution du secteur au fil du temps et du contexte résidentiel environnant.

Le tronçon de la rue Bank traversant le secteur visé par le PCC peut être divisé en trois secteurs à caractère pittoresque : le point d'accès à South Keys, le nœud d'activité du chemin Hunt Club et la rue principale de Blossom Park. Les paragraphes qui suivent décrivent le caractère de chacun de ces secteurs. Les aspects liés au transport de chaque secteur à caractère pittoresque sont décrits plus en détail à la section 3.8, Mobilité et liens.

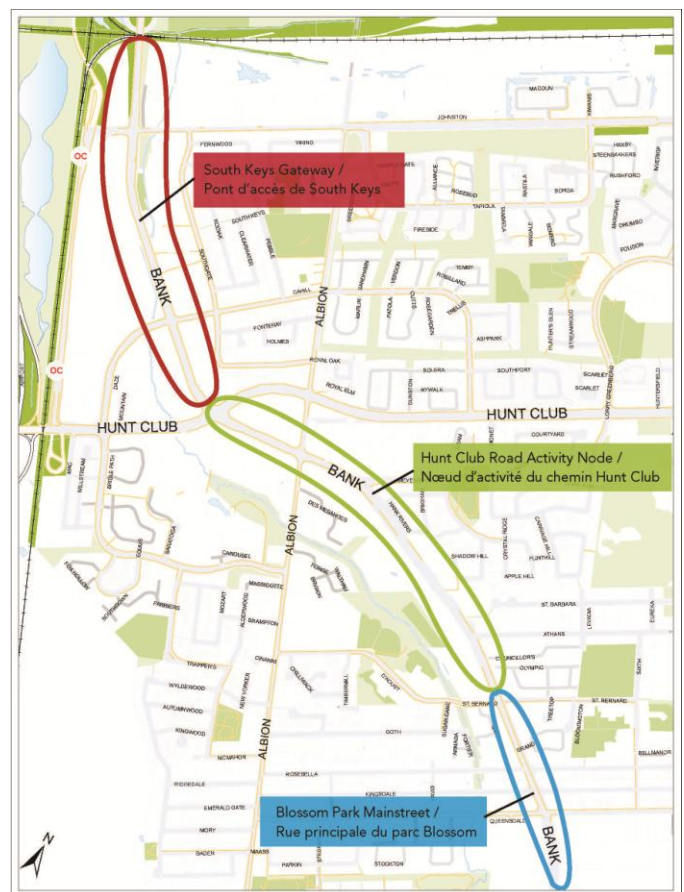


Figure 13 : Secteurs à caractère pittoresque de la rue Bank

1. **Le point d'accès de South Keys** s'étend de l'Ottawa Central Railway au nord jusqu'au chemin Hunt Club :

- Point de transition entre la rue Bank, le secteur du parc Ledbury et la collectivité de South Keys.
- Point d'accès au futur secteur polyvalent de South Keys, où arrivent les gens des stations de transport en commun Greenboro et South Keys ou du pont sud de la rue Bank.
- Le côté ouest de la rue Bank est un axe commercial bordé de constructions d'un seul côté, où les gens traversent pour atteindre des destinations comme le centre commercial South Keys et les stations de transport en commun.
- Le côté est de la rue Bank est caractérisé par un grand lotissement de maisons en rangées établies (Southgate Square) et des tours d'habitation (Strathmore Towers) donnant sur la chaussée. Ces aménagements servent de limite du quartier résidentiel établi de South Keys – Greenboro.
- Le tissu urbain dans ce secteur est constitué de grands lots donnant sur la rue Bank, entourés de lots plus petits accueillant des maisons isolées et en rangée.

2. **Nœud d'activité du chemin Hunt Club**, qui s'étend du chemin Hunt Club à la rue St-Bernard :

- Destination pour diverses activités commerciales et de vente au détail. On y retrouve des places

polyvalentes, des épicerie et des utilisations axées sur l'automobile, exploitées dans des bâtiments en retrait de la chaussée dont les aires de stationnement longent la rue Bank (centre commercial Towngate, centre commercial Southgate, concessionnaires automobiles, etc.).

- De nombreux lots de superficie moyenne avec de vastes aires de stationnement dans la partie nord offrent un potentiel de réaménagement.
- De grandes propriétés commerciales du côté ouest de la rue Bank donnent sur le ruisseau Sawmill.
- Le Jewish Memorial Gardens est un cimetière établi de longue date qui longe le côté ouest de la rue Bank.
- De nombreux lotissements résidentiels se prolongent sur le côté est de la rue Bank (c.-à-d. promenade Hank Rivers et avenue Athans).
- On retrouve un nombre limité d'utilisations commerciales du côté est de la rue Bank, sur des lots de superficie moyenne.
- La partie plus au sud comprend des propriétés de superficie variable et diverses utilisations du sol.
- On accède principalement à ces propriétés depuis la rue Bank.
- Peu de liens piétonniers et cyclables en raison du manque de trottoirs ou

de leur mauvais état, et de l'absence d'espace pour la circulation à vélo.

3. **La rue principale de Blossom Park** se prolonge de la rue St-Bernard au sud de l'avenue Queensdale :

- Les propriétés plus petites sont réparties sur des îlots plus courts, en particulier à l'extrémité sud du secteur du PCC, près des avenues Rosebella et Kingsdale.
- L'aménagement résidentiel créé avec les lotissements plus récents donne sur la rue Bank.
- Les commerces qui longent la rue Bank jouxtent le quartier résidentiel établi de Blossom Park.
- De vastes propriétés commerciales servant de limite à l'extrémité sud du secteur du PCC le long de la rue Bank accueillent des magasins de détail relativement importants et leurs aires de stationnement, situées près de la rue.

2.3.2 Zonage actuel – rue Bank

Le zonage d'un long tronçon du couloir de la rue situé dans le secteur visé par le PCC est désigné AM – Artère principale ou l'une de ses sous-zones,

AM1 ou AM2. Plus précisément, le zonage de bon nombre des commerces donnant sur la rue Bank entre la rue Dazé et l'avenue Queensdale est soit AM, AM1 ou AM2.

Le zonage AM permet une vaste gamme d'utilisations, comme des magasins de détail, des centres de service, des commerces axés sur l'automobile, des bureaux, des résidences et des institutions, dans des immeubles pouvant atteindre neuf étages, sous réserve de conformité aux dispositions du Plan officiel, notamment en matière de compatibilité avec les utilisations résidentielles environnantes. Les désignations AM1 et AM2 ont le même objet que le zonage AM apparenté; elles prévoient toutefois des dispositions supplémentaires qui stipulent que 50 pour cent au maximum du rapport plancher-sol peut servir à des utilisations non résidentielles, et qui interdisent certaines utilisations de divertissement ou institutionnelles susceptibles d'être incompatibles avec des utilisations résidentielles.

À l'exception du secteur du centre commercial South Keys, dont le zonage est Zone polyvalente générale (GM), le zonage ailleurs dans le couloir de la rue Bank est résidentiel (c.-à-d. R1, R3, R4). Le zonage résidentiel permet une variété de formes bâties résidentielles, allant des maisons isolées aux immeubles d'appartements de faible hauteur.

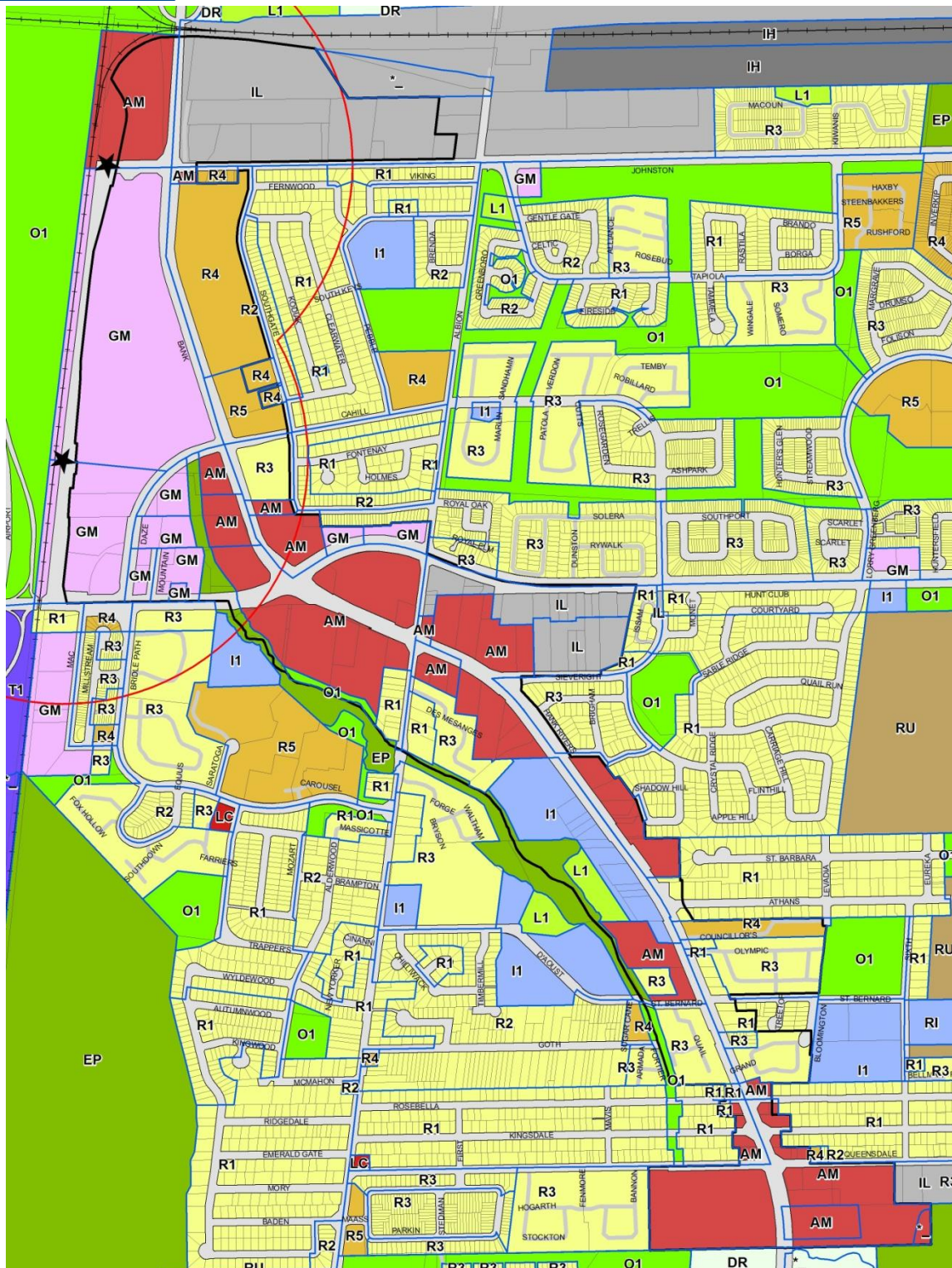


Figure 14 : Zonage actuel du secteur visé par le PCC



Figure 15 : Centre commercial South Keys (2014)

2.3.3 Centre commercial et secteur de South Keys

Le centre commercial South Keys est situé à l'extrémité nord du secteur visé par le PCC, au nord-ouest du chemin Hunt Club et de la rue Bank. Il s'agit d'une galerie marchande typique de la banlieue, composée d'une série de boutiques à la chaîne que soutiennent des magasins à grande surface comme un WalMart et un Loblaws. Le centre commercial South Keys, construit au début au milieu des années 1990, est depuis lors une destination commerciale populaire. Selon ses propriétaires, l'emplacement a atteint l'étape à laquelle il devrait faire l'objet d'un autre aménagement qui permette une densification polyvalente plus urbaine.

Cette zone de 21 hectares (52 acres) est délimitée à l'est par la rue Bank et à l'ouest par le Transitway. Les stations Greenboro et South Keys du Transitway longent la limite ouest de la propriété. Le ruisseau Sawmill coule au sud-est de l'emplacement et un vaste espace vert s'étend entre la propriété et la promenade de l'Aéroport. La désignation de la propriété dans le Plan officiel est

Secteur urbain général. Son zonage est actuellement Zone polyvalente générale (GM), assortie d'une hauteur de bâtiment limitée à 25 m (environ huit étages). Cette propriété, comme d'autres dans le secteur, est sujette à des contrôles de hauteur imposés par l'aéroport international Macdonald Cartier d'Ottawa.

Le zonage GM attribué au centre commercial South Keys (et aux propriétés situées entre la rue Dazé et le chemin Hunt Club) permet toute une gamme d'utilisations résidentielles, commerciales et institutionnelles.

2.3.4 Parc-o-bus Greenboro

La station Greenboro est un carrefour multimodal (autobus et train léger) qui sert de terminus sud de la Ligne Trillium. Le parc-o-bus situé au nord et qui jouxte la rue Bank est une installation populaire pouvant accueillir 678 automobiles. Au cours d'un jour de semaine moyen, il est habituellement complet dès 8 h (heure de pointe), avec environ 575 usagers garés au cours de la journée. La majorité des usagers du parc-o-bus Greenboro (76,9 pour cent) arrivent de la zone urbaine assujettie à la taxe de transport en commun, à l'intérieur de la Ceinture de verdure. Bon nombre de ces usagers proviennent du quartier 10, Gloucester-Southgate, situé juste à l'est (secteurs de Greenboro et de Hunt Club Park) et juste au sud (secteurs d'Upper Hunt Club et de Blossom Park). Certains usagers arrivent également de Riverside-Sud, de Leitrim et de Greeley. Le reste des usagers du parc-o-bus Greenboro arrivent de la zone rurale assujettie à la taxe de transport en commun : 0,4 pour cent de la zone rurale A et 18,9 pour cent de la zone rurale B (c.-à-d. Osgoode, Vars et Navan).

2.3.5 Croissant Mountain

Les utilisations du sol regroupées autour du croissant Mountain comprennent un cabinet dentaire, une entreprise à domicile potentielle, un immeuble résidentiel de trois étages, une maison isolée abandonnée, un terrain plus vaste (où l'on retrouve une ancienne salle de bingo, une aire de stationnement de surface et un cabinet de chiropratique) et une maison isolée. Quatre des structures d'origine sont toujours sur place et sont en mauvais état. Deux propriétés situées à l'extrémité nord du croissant Mountain ne disposent pas d'un accès légal à la voie publique. Parmi les utilisations du sol que l'on retrouve sur ces propriétés, mentionnons un restaurant, une aire de stationnement de surface et un terrain vacant. Cette zone, bien située à proximité du transport en commun, des artères et du ruisseau Sawmill, présente un bon potentiel de réaménagement.

Le croissant Mountain est désigné Zone polyvalente générale (GM), assortie de hauteurs de bâtiment limitées à 36 mètres ou 12 étages. Le modèle de propriété foncière dans le secteur est fragmenté et le regroupement de lots pourrait être nécessaire avec les propriétés les plus petites afin de favoriser les éventuels projets importants de réaménagement.

2.3.6 Secteur résidentiel de faible hauteur longeant le chemin Albion

On retrouve un petit groupe de treize (13) résidences sur le chemin Albion, entre la rue Bank et le ruisseau Sawmill. La plupart de ces propriétés sont des maisons isolées. Deux propriétés avoisinantes abritent une garderie bien établie et un lieu de culte. Le zonage de toutes ces propriétés est R1 – Zone résidentielle de densité 1, assorti de l'une des deux sous-zones suivantes : R1W ou

R1WW. D'une manière générale, le zonage R1 limite la forme bâtie aux habitations isolées dans les zones désignées Secteur urbain général dans le Plan officiel. Le facteur de différenciation le plus notable entre ces sous-zones est la superficie de lot minimale autorisée, qui est soit de 250 m² (R1W, pour les propriétés situées du côté ouest du chemin Albion) ou de 450 m² (R1WW, pour les propriétés situées du côté est du chemin Albion).

La hauteur de bâtiment maximale pour les maisons isolées construites dans une zone R1 est de 11 m (environ 2,5 étages).



Figure 16 : Résidences du chemin Albion

2.3.7 Édifice du patrimoine du chemin Albion

On ne retrouve dans le secteur visé par le PCC qu'une propriété à valeur patrimoniale. Elle se trouve au 3560, chemin Albion (figure 16) et son zonage est R1W. Cette propriété, une habitation isolée en brique rouge, se trouve du côté ouest de la chaussée, au sud de la rue Bank et au nord du ruisseau Sawmill. Elle figure sur la Liste de référence des biens à valeur patrimoniale de la Ville d'Ottawa. Les propriétés inscrites sur cette liste ont été désignées comme susceptibles de présenter une valeur au plan du patrimoine culturel. L'inscription d'édifices sur la Liste de référence des biens à valeur patrimoniale et leur intégration dans des projets de réaménagement sont encouragées.



Figure 17 : Résidence à potentiel patrimonial sur le chemin Albion

2.3.8 Secteur d'industrie légère à l'angle de Hunt Club et Sieveright

On retrouve un secteur d'industrie légère le long de l'avenue Sieveright et du chemin Hunt Club, dont la superficie totale est d'environ 6 ha et qui compte quelque 25 propriétés. Ces biens-fonds représentent un héritage industriel datant de l'époque où le secteur environnant (aujourd'hui des lotissements résidentiels) était constitué de champs agricoles. Les utilisations du sol varient de la réparation automobile aux points de vente, en passant par le stockage en libre-service, la fabrication limitée, une clinique dentaire et une garderie.

Le zonage des propriétés longeant le chemin Hunt est IL – Industrie légère, et celui des propriétés de l'avenue Sieveright est IL2 H(14). Le zonage d'industrie légère permet une vaste gamme d'utilisations d'industrie légère à faible incidence ainsi que des bureaux ou des utilisations similaires. Parmi les utilisations du sol actuellement autorisées dans les zones IL et IL2 H(14), on retrouve celles-ci

parmi les plus susceptibles d'être nuisibles ou incompatibles (par rapport aux utilisations résidentielles situées à proximité sur l'avenue Sieveright et la voie privée Issam) :

- les utilisations d'industrie légère (c.-à-d. la fabrication, le traitement, l'assemblage, l'emballage ou la réparation de pièces finies)
- l'imprimerie
- le terminal de camionnage

La hauteur de bâtiment maximale autorisée est de 18 m (environ six étages) autorisée dans la zone IL et de 14 m (environ 4,5 étages) dans la zone IL2 H(14), en fonction de la distance depuis la zone résidentielle existante.

Ce secteur d'industrie légère se trouve face au quartier d'Upper Hunt Club, qui est constitué d'habitations de faible densité et de faible hauteur. L'arrière des résidences situées du côté sud de l'avenue Sieveright donne sur la voie publique et en est séparé par une clôture de bois opaque (haute d'environ 1,2 m), souvent accompagnée d'arbustes ou d'arbres plantés sur les propriétés privées, montée sur un mur de soutènement qui longe la chaussée. Une rangée de jeunes arbres de rue longe le terre-plein latéral situé du côté sud de l'avenue Sieveright. La topographie du côté sud de l'avenue Sieveright est plus élevée d'environ 2 m que celle du côté nord et redescend doucement vers l'extrémité est.

Le secteur d'industrie légère qui longe l'avenue Sieveright devra faire l'objet d'une étude, comme le précise le présent PCC (section 3.6.2), afin de déterminer les utilisations du sol et les hauteurs de bâtiment appropriées pour cet endroit.



Figure 18 : Forme bâtie actuelle – avenue Sieveright (en direction est).

2.3.9 Cimetière

Le cimetière Jewish Memorial Gardens a été créé il y a plus de 120 ans, soit en 1892, par les membres de la congrégation Agudath Jeshurun. Le zonage de ce lieu, destiné à rester un cimetière à perpétuité, est I1 – Zone de petites institutions.

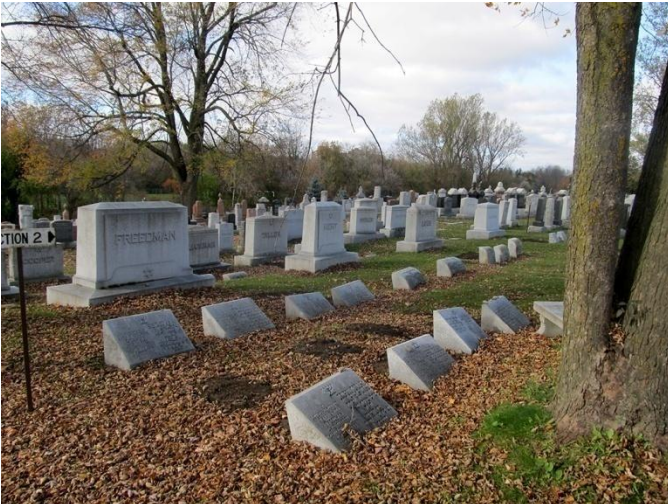


Figure 19 : Cimetière Jewish Memorial Gardens

2.3.10 Densité du secteur visé par le PCC

La densité moyenne du secteur visé par le PCC en 2013 était d'environ 50 personnes et emplois par hectare brut. Cette densité est faible mais pourrait augmenter considérablement au fil des ans. On

observe une densité minimale de 120 personnes et emplois par hectare brut sur plusieurs rues désignées artères principales (AM) dans le Plan officiel. Des exigences de densité semblables s'appliquent aux secteurs de la ville présentant le plus fort potentiel d'accueil du réseau de transport en commun rapide et du réseau prioritaire de transport en commun, la Ville orientant la croissance vers les secteurs urbains où des services sont déjà offerts ou peuvent l'être efficacement.

L'exigence de densité minimale dans le tronçon de la rue Bank désigné AM dans le secteur du PCC doit être supprimée au moment d'approuver le présent PCC. À la place, une densification respectant des densités minimales plus élevées sera focalisée dans le nouveau secteur polyvalent situé plus près des stations Greenboro et South Keys, vers le centre commercial South Keys, contribuant ainsi à atteindre les objectifs généraux de la Ville en matière de densité favorable au transport en commun (section 3.4.9.4). La densification peut adopter de nombreuses formes, notamment le réaménagement de friches industrielles ou de terrains désaffectés, vacants ou sous-utilisés dans des secteurs déjà aménagés (c.-à-d. des aires de stationnement). La densification peut également avoir lieu grâce à l'agrandissement d'immeubles existants et des aménagements résidentiels intercalaires.

2.4 Espaces verts

La section qui suit offre un aperçu de l'état actuel des espaces et des parcs situés dans secteur visé par le PCC.

2.4.1 Conditions actuelles le long du ruisseau Sawmill

Le ruisseau Sawmill est un élément naturel important et représente l'un des seuls cours d'eau à écoulement libre au cœur d'Ottawa. Selon l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau (OPNVR), le ruisseau Creek s'étend sur environ 10 km, son eau d'amont provenant des environs du chemin Lester, coule en direction nord à travers South Keys et la rue Bank, un axe fortement urbanisé, et rejoint la rivière Rideau à la hauteur du pont Billings. Les utilisations du sol et les aménagements observés le long du ruisseau sont à 55 pour cent urbains, à 22 pour cent agricoles, à 21 pour cent forestiers et à environ 2 pour cent ruraux ou constitués de terres humides ou sans classification¹. Les études menées par l'OPNVR ont permis de conclure que ce cours d'eau sert d'habitat pour une communauté de poissons très vaste ainsi que pour une variété de plantes aquatiques et terrestres indigènes. Étant donné son environnement urbain, on retrouve une quantité importante de débris qui s'accumulent sur ses berges et dans le ruisseau en tant que tel.

En raison de son emplacement, la plus grande partie de son sous-bassin est grandement urbanisé, une situation ayant entraîné la perte de grandes zones de végétation. Toutefois, certains secteurs de ce cours d'eau abritent encore un habitat important de poissons et d'espèces fauniques et présentent une zone tampon de plus de 30 mètres. On entend par perturbation anthropique toute altération résultant de l'action de l'homme et faite au cours d'eau lui-même ou aux

zones riveraines. Seulement 22 pour cent du ruisseau Sawmill n'a subi aucune perturbation anthropique. Les 78 pour cent restants ont subi diverses altérations, allant du renforcement du littoral à la perte de zone tampon riveraine, en passant par une canalisation du cours d'eau.

Parmi les mesures d'amélioration du ruisseau Sawmill à l'échelle locale, mentionnons le ramassage des débris, la mise en valeur des rives et des zones tampons (des projets de plantation et d'amélioration des zones tampons peuvent être menés à deux endroits en particulier, dont l'un se trouve dans le secteur du PCC : la voie ferrée qui longe Artistic Landscape et le concessionnaire Chrysler Dodge Jeep, où pourraient être plantés davantage d'arbres et d'arbustes indigènes afin d'enrichir l'habitat faunique et de contribuer au filtrage des eaux de ruissellement dans les environs), l'enlèvement des obstacles à la migration et le contrôle des espèces envahissantes.²

Afin de mieux comprendre sa fonction et son rôle dans le contexte du PCC, le ruisseau a été divisé en plusieurs segments, dont les caractéristiques diffèrent en fonction de leur emplacement et du type d'aménagement et d'empiètement observé aux environs. Les cinq tronçons du ruisseau Sawmill évoqués dans le PCC sont les suivants :

1. **Tronçon du secteur d'emploi** : de la voie ferrée de l'Ottawa Central Railway au chemin Johnston. Ce tronçon a été fortement touché par l'aménagement adjacent et a perdu une grande partie de son couloir naturel. Le ruisseau a été

¹ Référence, rapport de la Ville de 2008 sur le ruisseau Sawmill, Office de protection de la nature de la vallée Rideau

² Référence, rapport de la Ville de 2008 sur le ruisseau Sawmill, Office de protection de la nature de la vallée Rideau

canalisé à travers des propriétés commerciales (jardinerie et concessionnaire automobile).

2. **Tronçon de Southgate Square** : du chemin Johnston à la rue Bank. Ce tronçon est bordé à l'est par un lotissement établi de maisons en rangée (Southgate Square) et par des parcs de stationnement, des aires de jeux et des piscines qui jouxtent le cours d'eau. Peu de modifications devraient survenir dans ce tronçon dans l'horizon de planification du PCC.
3. **Tronçon du centre commercial South Keys** : de la rue Bank à la rue Dazé. Il ne reste plus de couloir naturel dans ce tronçon du ruisseau, en raison de la construction du centre commercial South Keys. Compte tenu de la nature déjà fortement exploitée du ruisseau dans cette zone, la modification de son tracé ou le traitement particulier de ses rives peuvent être envisagés dans la conception du centre commercial.
4. **Tronçon de la rue Dazé** : de Dazé à Hunt Club. La circulation à pied est difficile dans cette zone en raison du manque d'espace en haut du talus. L'accès physique à ce tronçon devrait être limité car sa petite superficie le rend plus sensible aux activités susceptibles de menacer son intégrité environnementale. Les ravins qui caractérisent ce tronçon rendent également difficile sa visibilité, compte tenu du peu d'espace physique vers le haut du talus. Le chemin Hunt Club constitue un obstacle majeur pour la circulation nord-sud le long du ruisseau dans le secteur du PCC.

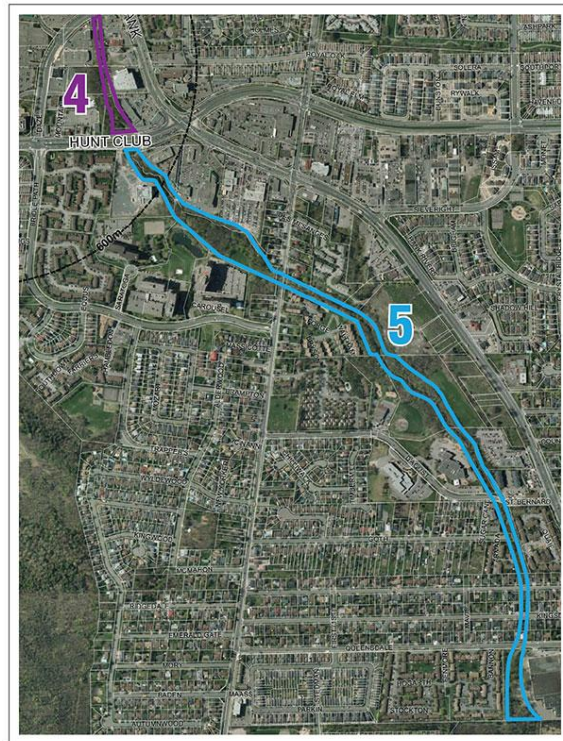


Figure 20 : Tronçons du ruisseau Sawmill

5. **Tronçon de Hunt Club à Queensdale** : Il s'agit du plus long tronçon du ruisseau Sawmill dans le secteur visé par le PCC, et le seul à posséder un sentier établi traversant les secteurs résidentiels du côté ouest du ruisseau. Ce tronçon compte également deux passages qui relient le sentier au centre commercial Towngate et à la piscine extérieure Sawmill. Le ruisseau est relativement près du sentier le long de ce tronçon sur la rive ouest. Du côté est, on observe plusieurs parcs de stationnement commerciaux à proximité du chemin Hunt Club qui sont trop près du ruisseau et dont les activités peuvent déborder dans le secteur du haut du talus.

Des directives d'aménagement à proximité du ruisseau Sawmill sont proposées à la section 3.7.2 du présent PCC.

2.4.2 Parcs existants

Une évaluation du nombre de parcs existants révèle que le secteur visé par le PCC est globalement bien desservi par des accès à ce type d'aménagement. La seule partie du secteur où une carence est observée à cet égard se trouve dans le quadrant nord-ouest, sur l'emplacement du centre commercial South Keys.

Le Plan officiel de la Ville prévoit que toutes les résidences doivent se trouver à moins de 400 mètres, soit à peu près à cinq minutes de marche, d'un espace vert. Cet objectif a été vérifié dans le cadre de l'enquête de 2005 sur l'utilisation du sol, en dessinant une zone de 400 mètres autour des terrains de loisir actif et passif appartenant à une administration publique.

On retrouve neuf parcs publics à moins de 400 m environ du secteur du PCC. Ils sont bien répartis

sur l'ensemble de ce secteur (figure 21). Ces parcs sont les suivants (du nord au sud) :

1. Parc Ledbury (2,9 ha) : Diverses activités y sont programmées (sports, chiens sans laisse, patinoire).
2. Parc R.-George-Pushman (3,2 ha) : Diverses activités y sont programmées (sports, baignade, chiens sans laisse).
3. Parc Sieveright (2,4 ha) : Diverses activités y sont programmées (sports, patinoire, chiens tenus en laisse).
4. Parc North Sawmill Creek (2,9 ha) : espace naturalisé avec sentiers (chiens tenus en laisse).
5. Parc East Bridlepath (0,6 ha) : Aucune activité programmée.
6. Parc de la piscine Sawmill Creek (2,0 ha) : Diverses activités y sont programmées (sports, chiens tenus en laisse, patinoire, champs).
7. Parc Russell-Boyd (3,7 ha) : Diverses activités y sont programmées (sports, chiens tenus en laisse, glissade en traîneau, champs).
8. Parc South Sawmill Creek (0,2 ha) : Aucune activité programmée.
9. Parc Fawn Meadow (5,5 ha) : Activités programmées (chiens tenus en laisse, champs).

Trois écoles situées à proximité sont associées à ces parcs :

- École publique Dunlop (parc R. George Pushman).

- École élémentaire Sawmill Creek, école élémentaire publique Gabrielle-Roy (parc de la piscine Sawmill Creek).
- École St-Bernard, école publique Blossom Park, école élémentaire Sainte-Bernadette (parc Russell-Boyd).

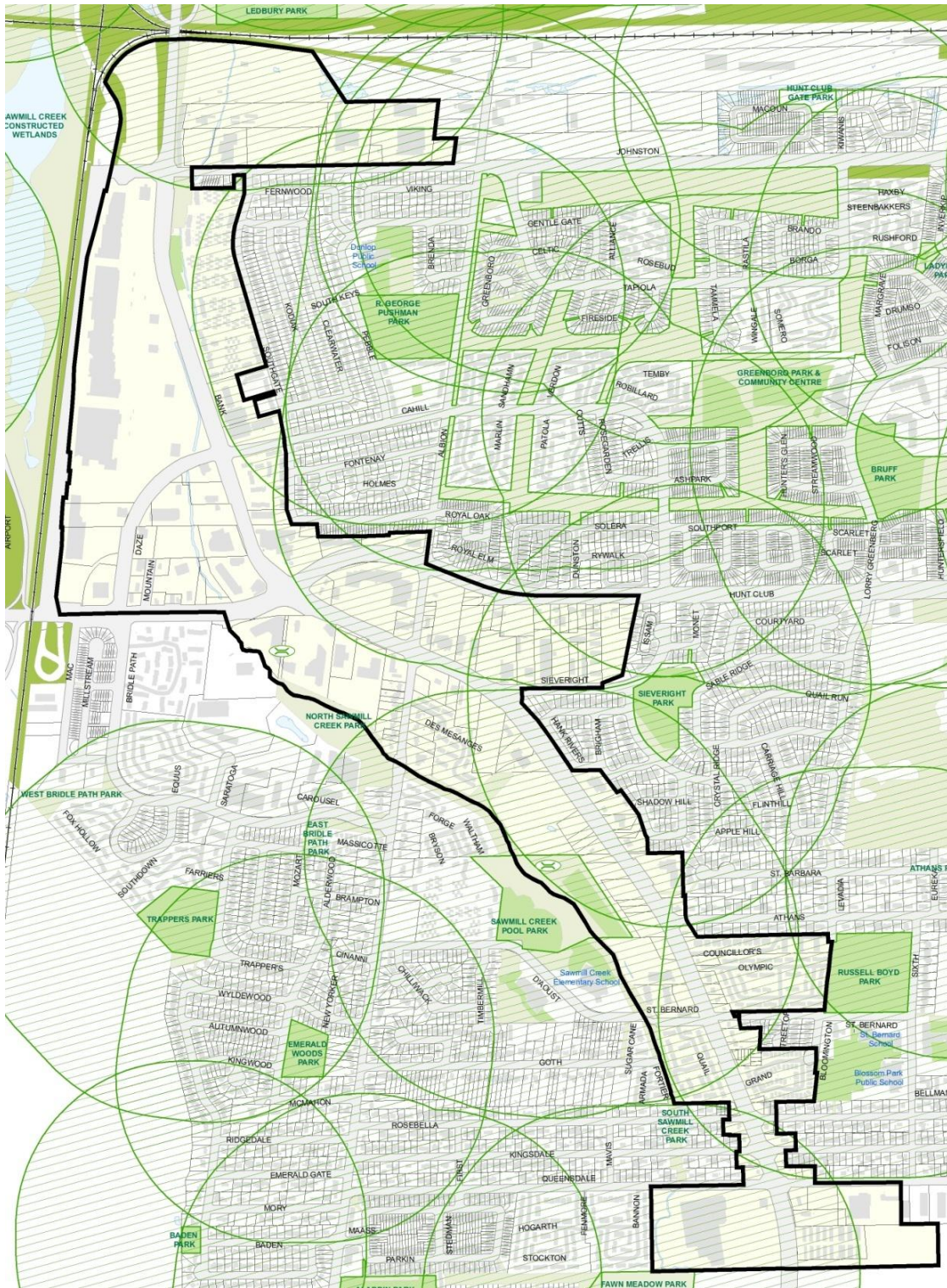


Figure 21 : Distance de marche de 400 m vers les parcs existants

2.5 Viabilisation et services publics

La section qui suit donne un aperçu des conditions actuelles en matière de viabilisation et de services publics dans le secteur visé par le PCC.

2.5.1 Réseau de collecte des eaux usées

Les égouts domestiques municipaux du secteur visé par le PCC, construits en 1969, sont entièrement séparatifs et n'acheminent que les eaux usées municipales. Le bassin récepteur des eaux usées est divisé en deux sections distinctes. Le secteur au nord de la rue Bank, le long du chemin Albion, rejoint le collecteur du ruisseau Green à la hauteur du chemin Johnston, et le secteur au sud de la rue Bank, le long du chemin Albion, se draine directement dans l'égout collecteur du chemin Albion, qui se termine également dans le collecteur du ruisseau Green. Ce dernier achemine les eaux usées jusqu'à l'usine d'épuration R.O. Pickard, où elles sont traitées avant d'être déversées dans la rivière des Outaouais. Le réseau actuel de collecte des eaux usées du secteur visé par le PCC est illustré à la figure 22.

Le réseau actuel d'égouts sanitaires longeant la rue Bank date de 50 ans, mais est considéré comme étant en bon état de fonctionnement. Il sera modernisé ou remplacé au besoin dans les années à venir. L'égout collecteur du chemin Albion est également considéré comme étant en bon état. Aucun projet de modernisation ou de remplacement n'est prévu dans le secteur du PCC dans le programme de construction 2014-2018.

La capacité du réseau de collecte des eaux usées a été analysée à l'aide d'un modèle hydraulique afin de définir les limitations et de déterminer si la densification proposée aura un effet négatif sur son

rendement. Les débits ont été saisis dans le modèle théorique à l'aide des données de litres par ha, d'après les renseignements historiques de surveillance sur tout le territoire municipal. Bien que ces débits soient considérés réalistes, ils ne représentent pas les débits réels dans le réseau car des vérifications propres à ce secteur devraient être faites pour les obtenir.

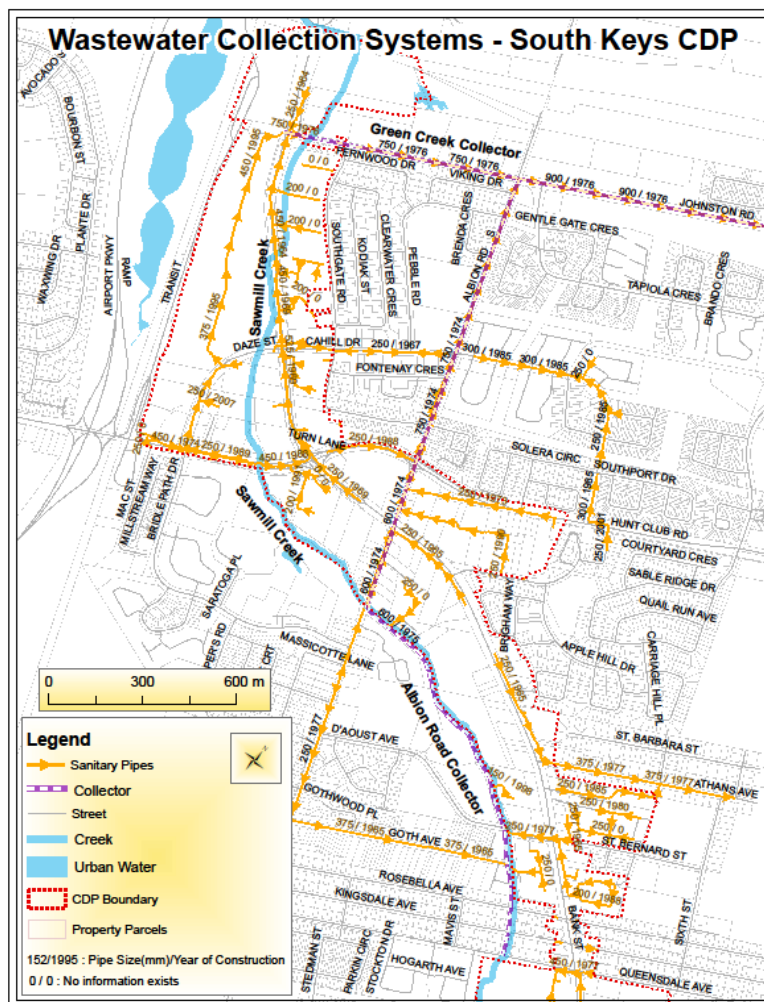


Figure 22 : Réseau de collecte des eaux usées dans le secteur visé par le PCC

Deux réseaux d'égouts collecteurs ont été créés dans le modèle. Il s'agit du réseau de la rue Bank, qui s'évacue vers le chemin Johnston, et le réseau

du chemin Albion, qui se jette également dans l'égout du chemin Johnston (figure 23).

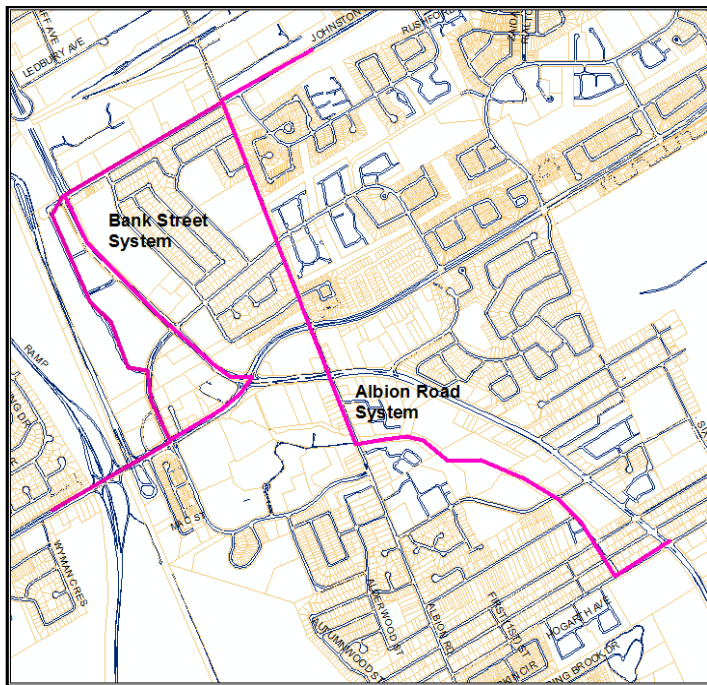


Figure 23 : Réseaux d'égouts collecteurs du modèle hydraulique

Les résultats d'analyse révèlent que, par temps sec, la capacité des deux réseaux est largement suffisante pour permettre une densification. Par temps pluvieux cependant, la partie supérieure du réseau collecteur du chemin Albion risque d'être surchargé. L'analyse démontre que, dans les conditions actuelles, la ligne piézométrique en amont de la rue Bank commence à sortir de la conduite en cas de précipitation importante. Cette élévation de la ligne piézométrique ne menace pas les sous-sols du moment qu'elle reste à plus de 2,0 mètres environ sous le niveau du sol. Même si un doublement du débit domestique dans le secteur

densifié est pris en compte, la ligne piézométrique reste toujours à plus de 2 m sous le niveau du sol.

Le secteur résidentiel couvrant environ 70 ha dans le tronçon supérieur du réseau du chemin Albion, qui est partiellement séparatif (zones de drainage par fossé), pourrait être la source de préoccupations. Bien qu'aucun drain de fondation ne soit raccordé au réseau domestique, ce secteur est viabilisé par des pompes d'assèchement qui sont le plus souvent dirigées vers les fossés en bord de route. Nous savons par expérience que, lorsque ces raccordements deviennent problématiques (en raison du gel en hiver par exemple), les propriétaires peuvent les rediriger vers le réseau domestique par l'intermédiaire de leur installation de plomberie sanitaire. En pareille situation, les débits parasites peuvent plus que doubler, et même quadrupler dans certains cas. Les renseignements historiques sur les inondations ne révèlent pas une telle situation actuellement. Par mesure de précaution, il est recommandé de surveiller les débits dans le tronçon supérieur du collecteur du chemin Albion avant tout projet important de densification, de manière à mieux connaître la capacité résiduelle du réseau et à mettre en place d'éventuelles mesures d'atténuation.

2.5.2 Réseau de distribution d'eau

Le secteur de South Keys se trouve dans la zone de pression 2W2C. On ne connaît aucun problème opérationnel lié à la capacité ou à la pression dans le secteur du PCC, sauf dans la partie sud où l'on observe une faible pression d'eau. Le secteur est viabilisé par une conduite d'eau principale d'un diamètre de 406 mm, construite de 1963 à 1965 (du chemin Johnston au chemin Albion) et en 1976-1977 (du chemin Albion à l'avenue Queensdale) et

qui suit le tracé de la rue Bank. Le réseau de distribution d'eau actuel du secteur visé par le PCC est illustré à la figure 24.

À ce jour, le réseau de distribution d'eau fonctionne bien, et la Ville entend surveiller l'état et le rendement des conduites principales d'eau; et les remplacer au besoin. Aucun projet de réfection ou de remplacement des conduites d'eau principales n'est prévu dans le secteur du PCC à l'horizon de planification 2014-2018 de la Ville.

2.5.3 Réseau de collecte des eaux pluviales

La plus grande partie du secteur de South Keys est viabilisée par un réseau d'égouts pluviaux, à l'exception du tronçon de la rue Bank situé entre le chemin Albion et la rue Ste-Barbara, où les eaux pluviales sont collectées dans des fossés en bord de route. Presque la totalité du secteur du PCC se draine dans le ruisseau Sawmill, sauf un court tronçon le long du chemin Hunt Club. Le réseau actuel de collecte des eaux pluviales du secteur du PCC est illustré à la figure 25.

Le ruisseau Sawmill prend sa source sur les terrains de l'aéroport d'Ottawa et de la Ceinture de verdure au sud du chemin Lester, coule en direction nord à travers les zones résidentielles et commerciales, y compris le secteur visé par le PCC, et se déverse dans la rivière Rideau près du pont Billings. L'urbanisation toujours croissante du bassin hydrographique du ruisseau menace la qualité de l'eau, augmente les débits de pointe et les niveaux de crue, en plus d'avoir eu des répercussions sur la stabilité des rives et l'habitat aquatique. Face à la préoccupation grandissante de la population concernant l'état du bassin hydrographique, l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau a décidé de lancer l'Étude du bassin hydrographique du ruisseau Sawmill. Réalisée en 1994, cette étude donne un aperçu détaillé des caractéristiques du bassin hydrographique du ruisseau Sawmill et a permis d'élaborer, pas suite d'un vaste processus de consultation publique, un plan de gestion du bassin hydrographique et une stratégie de mise en œuvre. Le plan de gestion du bassin hydrographique avait pour objet d'examiner les options de gestion des eaux pluviales à l'échelle du bassin hydrographique. L'un des principaux volets de ce plan consistait à construire un ouvrage de

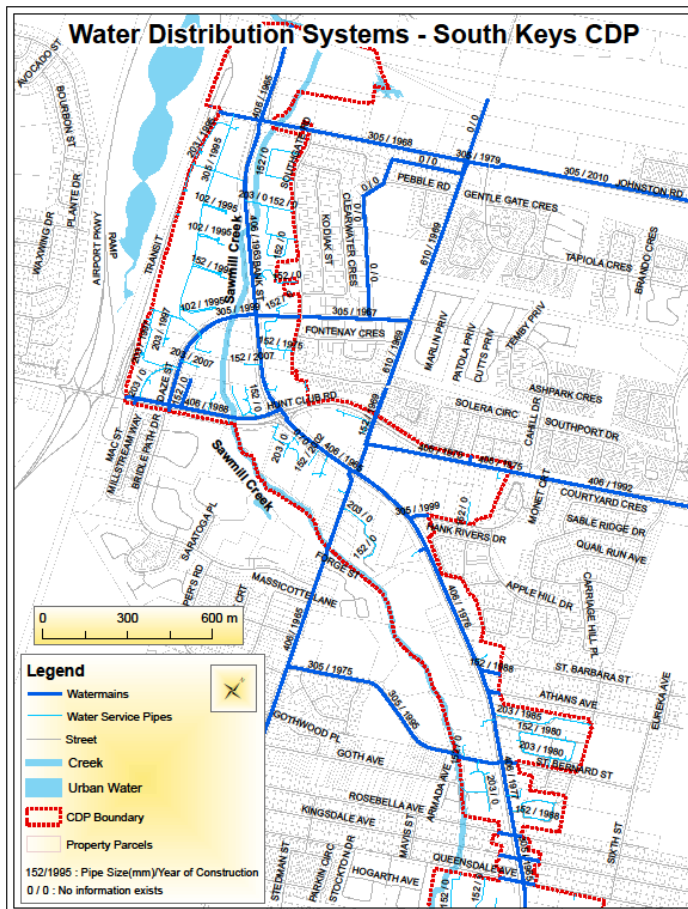


Figure 24 : Réseau de distribution d'eau dans le secteur visé par le PCC

dérivation et à aménager une terre humide en vue d'améliorer la qualité de l'eau du ruisseau, à limiter les débits de pointe, à contrôler l'érosion en aval et à rétablir un couloir naturel nord-sud plus homogène.

En 2002, la Ville d'Ottawa procédait à la mise à jour de l'Étude du bassin hydrographique du ruisseau Sawmill. Cette mise à jour a notamment consisté à évaluer les changements opérés sur le bassin hydrographique au cours des dix années précédentes et à actualiser la stratégie de gestion du bassin hydrographique en se focalisant sur l'atténuation des répercussions des aménagements et sur la mise en valeur, si possible, des caractéristiques naturelles du bassin hydrographique.

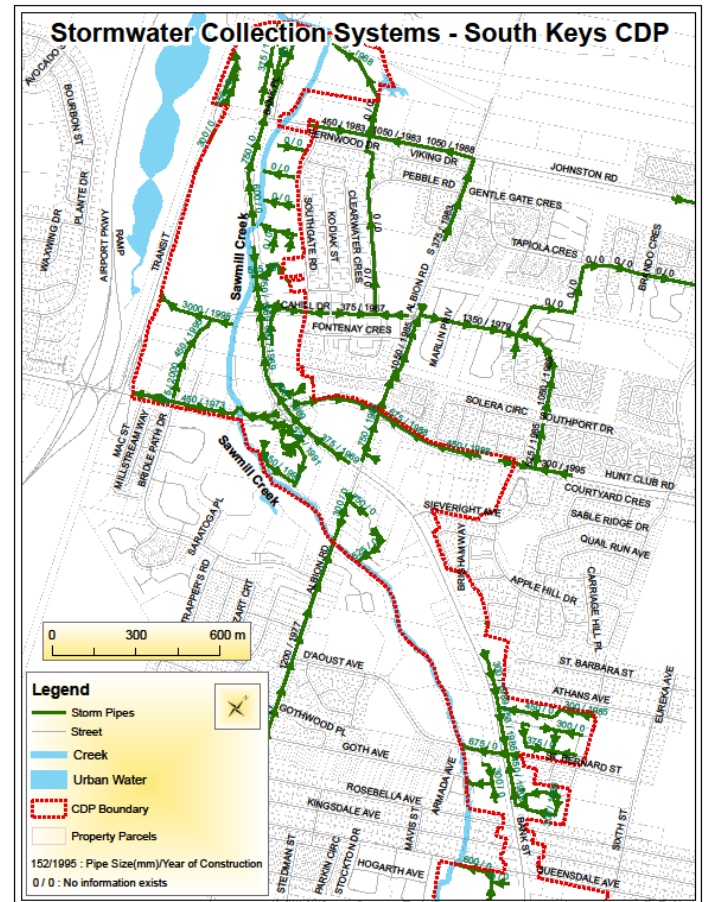


Figure 25 : Réseau de collecte des eaux pluviales du secteur visé par le PCC

Conformément aux recommandations des études susmentionnées, la terre humide du ruisseau Sawmill a récemment été aménagée dans le but d'apporter les avantages suivants :

Atténuer les inondations dans les zones résidentielles et commerciales de South Keys, à l'est de la rue Bank, entre la voie ferrée de l'Ottawa Central Railway (OCR) et la promenade Cahill, en réduisant les débits du chenal principal en période de débit de pointe;

Assurer le traitement des eaux de ruissellement d'une partie importante du bassin hydrographique, notamment en permettant le drainage des terres

jusqu'à l'affluent Cahill et au chenal principal situé au sud du centre commercial South Keys;

Réduire l'érosion du canal en aval en abaissant les débits du chenal principal du ruisseau en aval de l'installation;

Mettre en valeur les caractéristiques naturelles et les possibilités récréatives du bassin hydrographique.

Les projets de densification dans le secteur du PCC doivent faire l'objet de plans de gestion des eaux pluviales. La densification d'un secteur augmente habituellement l'imperméabilité et crée un ruissellement supplémentaire qui doit être géré sur place avant d'atteindre le cours d'eau récepteur.

2.5.4 Travaux budgétisés d'entretien des infrastructures

L'infrastructure du secteur visé par le PCC n'a pas encore été désignée (jusqu'en 2018) comme « nécessitant » des travaux de reconstruction ou de réfection. Cette nécessité peut concerner les problèmes liés à la distribution d'eau, aux égouts, aux routes ou au drainage, ou toute combinaison de ces problèmes. Elle n'implique pas nécessairement la reconstruction intégrale de la chaussée.

La Direction de la gestion des biens des Services d'infrastructure de la Ville d'Ottawa surveille régulièrement les besoins en infrastructure et entreprend des évaluations préliminaires à l'aide des données actuelles et des renseignements disponibles en matière d'urbanisme, afin de prévoir les tendances de croissance. L'intégration des données du processus de planification du PCC dans les futurs programmes d'immobilisation permettra le réaménagement du secteur en

effectuant les travaux de modernisation des infrastructures requis.

L'infrastructure de distribution de l'eau et de collecte des eaux usées dans le secteur de planification du PCC sera réévaluée dans le cadre de la prochaine mise à jour (2018) du Plan directeur de l'infrastructure, à l'aide des prévisions d'aménagement du PCC approuvées par le Conseil. Si des travaux majeurs de réfection des collecteurs sont requis pour faire face à la croissance prévue dans le secteur du PCC, ces projets d'immobilisation seront déterminés et financés, en partie à l'aide des redevances d'aménagement perçues à l'intérieur de la Ceinture de verdure et compris dans l'Étude préliminaire sur les redevances d'aménagement. Les redevances d'aménagement propres au secteur peuvent également être calculées et appliquées dans le secteur de drainage si des travaux de remise en état doivent être effectués sur les installations de gestion des eaux pluviales en vue d'une croissance éventuelle.

Les éventuels travaux d'amélioration des services locaux de distribution de l'eau et de collecte des eaux usées et pluviales devront être menés par le promoteur et seront déterminés lors du processus d'approbation des projets d'aménagement.

2.5.5 Transport de l'électricité

Des lignes électriques parcourent le côté est de la rue Bank, entre le chemin Johnston et l'avenue Queensdale. De plus, on retrouve périodiquement des raccordements électriques latéraux dans le couloir de la rue Bank. Un dégagement et une distance de séparation de cinq mètres doivent être prévus entre les bâtiments et les fils aériens.

L'enfouissement des lignes électriques n'est pas recommandé dans le secteur du PCC. La Politique

sur le câblage souterrain de 2011 du Conseil municipal s'applique à ce secteur comme sur le reste du territoire municipal. C'est pourquoi le Conseil municipal serait dans l'obligation d'approuver l'enfouissement des fils aériens le long de la rue Bank « uniquement si le coût total de la mise en terre est payé par la partie requérante, ou en fonction des conditions approuvées au cas par cas par le Conseil » (citation de la Politique).

2.6 Forces, possibilités et défis

Vous trouverez ci-dessous la liste des forces, possibilités et défis observés dans le secteur visé par le PCC de la rue Bank, de South Keys à Blossom Park. Nous avons désigné, au cours du processus de planification, des caractéristiques et des éléments qui ont influé sur l'élaboration du PCC.

2.6.1 Forces et possibilités :

- La proximité du centre-ville permet des déplacements plus courts pour les résidents et les navetteurs.
- Un accès nord-sud bien défini offre un parcours direct vers le centre-ville.
- Bon accès à de nombreuses installations de transport, comme l'aéroport, la Ligne Trillium, la gare de VIA Rail et les stations de transport en commun rapide par autobus.
- Les habitants du centre-ville et les personnes fréquentant l'Université Carleton se rendent dans le secteur.
- On retrouve déjà un profil démographique varié dans le secteur (étudiants, personnes âgées, etc.); ces personnes ont toutefois

besoin d'être concernées par les carrefours d'activités futurs.

- La rue Bank est une voie efficace qui permet d'empêcher la circulation des automobiles dans les quartiers adjacents.
- Proximité des sites sous-utilisés, des résidences et des commerces avec les stations Greenboro et South Keys.
- Diversité et variété des entreprises et des services, comme des épiceries, de grandes entreprises multinationales, des petites entreprises indépendantes dans les centres commerciaux, des utilisations liées à l'automobile, etc.
- Les habitants des quartiers résidentiels établis dans le secteur ou à proximité dynamisent les nouveaux services et les nouvelles utilisations (commerciales, administratives, municipales, etc.).
- Le ruisseau Sawmill offre des possibilités de loisirs actifs et passifs, et constitue un habitat pour les animaux terrestres, les poissons et les oiseaux.
- Les propriétés les plus vastes, comme le centre commercial South Keys, le centre commercial Towngate, le centre commercial Southgate, appartiennent à des propriétaires individuels et peuvent rendre les stratégies de réaménagement et les politiques de mise en œuvre décrites dans le PCC mieux coordonnées ou faisables.
- Les grands parcs de stationnement de surface sont autant de terrains sous-aménagés qui facilitent le réaménagement sans avoir à démolir de bâtiments.

- Dans les années qui viennent, lorsque la Ligne Trillium aura été prolongée, la station de transport en commun South Keys pourrait devenir un point de correspondance vers l'aéroport international MacDonald-Cartier d'Ottawa, et ainsi encourager l'utilisation du transport en commun vers cet endroit.
- Le secteur d'industrie légère qui longe Sieveright et Hunt Club offre la possibilité d'actualiser l'utilisation du sol et le zonage afin de les rendre plus compatibles avec les quartiers résidentiels environnants.
- Le secteur d'emploi qui longe le chemin Johnston se trouve à moins de 800 m de la station Greenboro et pourrait devenir une zone de croissance et de densification.
- Un réseau piétonnier continu couvre l'essentiel du secteur du PCC.
- Des sentiers cyclables sur et hors voirie relient le secteur aux collectivités environnantes (c.-à-d. les voies cyclables Hunt Club et le sentier polyvalent du ruisseau Sawmill).
- Un service de transport en commun rapide et fréquent dessert le principal nœud du secteur du PCC (Transitway et Ligne Trillium).
- Les clients des magasins de détail circulent en automobile dans le secteur.
- On observe une capacité résiduelle à la plupart des carrefours du secteur qui permet d'accueillir des volumes de circulation supplémentaires.
- La rue Dazé sert de voie de contournement près du carrefour entre la rue Bank et le

chemin Hunt Club, ce qui permet de réduire la circulation à cette intersection animée.

2.6.2 Défis :

Les défis observés ont été examinés plus en détail lors du processus de conception du PCC en vue d'atténuer et de réduire leur incidence sur le secteur du PCC.

- Aucune zone d'amélioration commerciale de la rue Bank pour guider la promotion, l'organisation et la mise en valeur d'initiatives dans ce couloir.
- Nombre limité d'aires d'agrément publiques le long de la rue Bank ou aux pôles d'activité.
- Inconfortable pour les piétons et les cyclistes, en particulier aux grands carrefours.
- La voie centrale / partagée de virage désoriente les automobilistes, surtout aux intersections, et donne lieu à la présence de nombreux bateaux de trottoirs (compromettant la sécurité et la continuité de l'environnement piétonnier et cyclable).
- Manque d'espaces verts et d'aménagements paysagers sur la plus grande partie du couloir de la rue Bank.
- Les grands îlots occupés par le centre commercial South Keys et les aires de stationnement de surface rendent le secteur difficile et désagréable à traverser ou à fréquenter à pied.
- Les ententes de location à long terme conclues avec les occupants des grands espaces commerciaux du centre commercial South Keys influent sur la

capacité de changement de certaines zones de cette vaste propriété, et peuvent prolonger les délais (notamment le WalMart et le Loblaws).

- Projeter adéquatement par étapes la densification du centre commercial South Keys.
- La vitesse et le volume de circulation sur la rue Bank semblent trop élevés pour que les piétons et les cyclistes se sentent en sécurité.
- La rue Bank est longue, linéaire et accueille un grand nombre d'automobiles, une situation qui rend difficile l'aménagement de passages à intervalles réguliers pour les piétons et les cyclistes.
- Les stations de transport en commun sont difficiles à apercevoir depuis la rue Bank, une situation qui rend plus difficiles leur repérage et leur accès.
- Il existe des possibilités de contamination dans le secteur visé par le PCC, en particulier sur les emplacements de postes d'essence et d'utilisations liées à l'automobile, et dans le secteur d'industrie légère près de Hunt Club et Sieveright; il pourrait donc être nécessaire de les analyser et de mettre en place des mesures correctives avant tout réaménagement.
- Les parcours d'autobus au sud de Hunt Club sont jugés tortueux et ne desservent pas la rue Bank.
- On observe des discontinuités dans les réseaux cyclables et piétonniers actuels.
- Nombre limité de places de stationnement pour vélos (non protégées des intempéries)

au centre commercial South Keys et dans le reste du secteur du PCC.

- Le pont de la rue Bank est dangereux pour les piétons et les cyclistes en raison de l'absence de voies cyclables, de l'étroitesse des voies de circulation et de la vitesse élevée des véhicules.
- Plusieurs intersections, en particulier celle de la rue Bank et du chemin Johnston, offre des durées de traversée des piétons trop brèves.
- La distance entre les intersections avec la rue Bank près du centre commercial South Keys donne lieu à de fréquents passages pour piétons à mi-pâté.
- Embouteillages aux croisements de Hunt Club avec la rue Bank et la rue Dazé / promenade Bridle Path, et à l'angle de la rue Bank et du chemin Albion, et inquiétude que l'augmentation de la circulation résultant des aménagements futurs aggrave ce problème.
- Utilisation abusive de la voie centrale partagée de virage à gauche sur la rue Bank, au sud du chemin Albion.
- Danger lié au passage des véhicules se rendant au 2079, place Bank ou quittant les lieux.
- Répercussions sur les propriétés par suite de la modification de tracé proposée de la rue Dazé, dans le cadre du réaménagement du centre commercial South Keys.

3.0 PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE

3.1 Introduction

Le secteur visé par le Plan de conception communautaire (PCC) est constitué d'un secteur polyvalent à l'extrémité nord, qui est focalisé sur les stations de transport en commun Greenboro et South Keys. Ce secteur polyvalent est relié à un axe désigné artère principale (rue Bank) qui s'étend sur 2 km en direction sud entre le chemin Hunt Club et l'avenue Queensdale. Le ruisseau Sawmill serpente parallèlement à la rue Bank du côté ouest, et passe dessous cet axe à la hauteur du secteur polyvalent pour se diriger vers le nord-est à travers un secteur d'emploi. La partie nord du secteur du PCC sera densifié au fil des ans, tandis que la partie sud, le long de la rue Bank, restera essentiellement stable, avec une légère croissance sur les propriétés donnant sur la rue Bank. Le vaste cimetière longeant la rue Bank (Jewish Memorial Gardens) conservera sa désignation de longue date dans la collectivité.

Le chemin Hunt Club, une longue artère est-ouest, divise le secteur du PCC presque en son centre. Cette voie continuera de drainer d'importants volumes de circulation, mais se transformera peu à peu en environnement plus respectueux des piétons et des cyclistes, et plus attrayant pour eux. Au sud-est du chemin Hunt Club et de la rue Bank, on retrouve un secteur polyvalent général à la hauteur de Hunt Club et Sieveright. Ce secteur est appelé à se développer d'une manière plus compatible avec les utilisations résidentielles environnantes, et à perdre son caractère essentiellement industriel.

On retrouve sur la rue Bank plusieurs parcelles d'aménagement résidentiel, dont la plupart demeureront stables en tant que secteurs établis à croissance minimale. Certaines de ces parcelles le long d'Albion et près de l'extrémité sud de la rue Bank pourraient connaître une légère densification avec le temps. La croissance dans ces secteurs résidentiels de faible hauteur sera limitée mais permettra davantage d'options de logement que les habitations isolées.

Globalement, le secteur du PCC se transformera en lieu plus polyvalent, relié et attrayant pour les piétons et les cyclistes. La densification sera encouragée dans le secteur polyvalent de South Keys; le ruisseau Sawmill devra être protégé et mis en valeur, et une norme élevée de design urbain sera appliquée aux nouveaux projets d'aménagement.

3.2 Énoncé de vision

En établissant la vision du PCC. Les parties intéressées, par inspiration, ont préféré une « ambiance de village » pour la rue Bank et une « ambiance de centre-ville » vers le centre commercial South Keys. Le ruisseau Sawmill a été maintes fois désigné comme un lieu devant être adopté par la collectivité, protégé contre les activités humaines négligentes et rendu plus accessible, si possible.

Dans les années à venir, la rue Bank Street sera un endroit agréable et accueillant pour tous les piétons, les enfants comme les aînés, et favorisera les déplacements à vélo grâce à un réseau sûr et bien relié de sentiers et de voies cyclables. La rue Bank sera un couloir qui attirera et rassemblera les gens, et qui permettra de se déplacer d'un lieu à un autre.

Le centre commercial South Keys sera un secteur dynamique axé sur le transport en commun, qui accueillera toute une variété d'espaces ouverts à échelle humaine et qui offrira aux personnes de tous âges et de toutes capacités diverses possibilités de logement, de travail et de divertissement.

Le ruisseau Sawmill sera restauré et protégé à l'état naturel, dans un couloir offrant assez d'espace pour accueillir des habitats pour la faune aquatique, les oiseaux et les mammifères. Son eau de surface sera de qualité et sa végétation indigène. Certaines zones longeant le ruisseau offriront des possibilités de loisirs actifs ou passifs.

3.3 Principes directeurs et orientations clés

Sept principes essentiels ont été élaborés pour orienter le PCC de la rue Bank, de South Keys à Blossom Park. Ces principes sont issus de la vision du plan, elle-même fondée sur les commentaires des parties intéressées et sur les objectifs d'ensemble de la Ville. Ils sont le fondement du PCC; chacun d'entre eux est élaboré d'après une série d'orientations clés pour la collectivité, que ces principes soutiennent.

1. Déterminer et renforcer les différents rôles de la rue Bank, qui varient en fonction du tronçon et, au final, rendent cet axe plus agréable pour les piétons et les cyclistes. La rue Bank peut attirer les gens en tant que lieu ou leur permettre de se déplacer, à l'interne ou vers différents endroits.

- Renforcer les différents secteurs caractéristiques et les rôles de la rue

Bank, notamment : (1) les points d'accès à South Keys; (2) le nœud d'activité de Hunt Club; et (3) la rue principale de Blossom Park (figure 13).

- Transformer l'emprise de la rue Bank en véritable artère principale, en offrant plus d'espace aux piétons et aux cyclistes, en offrant plus d'espace pour l'aménagement de terre-pleins latéraux et centraux ou pour les aménagements paysagers, en prévoyant des voies assez larges pour le transport en commun et en favorisant la croissance dans les zones appropriées.
- Veiller à ce que les carrefours actuels entre la rue Bank et le chemin Johnston, le chemin Hunt Club, le chemin Albion, la rue St-Bernard, l'avenue Rosebella et l'avenue Queensdale soient plus sûrs pour les piétons et les cyclistes. Un nouveau carrefour muni de feux de circulation pourrait être aménagé à la hauteur de l'avenue Sieveright, si cette mesure est justifiée. La construction de passages à mi-pâté sera envisagée le long de la rue Bank lorsque les passages pour piétons munis de feux seront séparés de plus de 250 mètres.

2. Créer une collectivité axée sur le transport en commun sur l'emplacement du centre commercial South Keys et dans le secteur environnant. Le secteur du centre commercial South Keys se développera selon une échelle humaine

et sera distinct, facile à parcourir à pied, polyvalent, et comprendra des espaces d'agrément où l'on pourra se réunir et pratiquer des loisirs.

- Densifier les utilisations du sol et permettre la présence des bâtiments les plus hauts à proximité des stations de transport en commun.
- Prévoir une variété d'options de logement à plus forte densité, avec des dimensions et des types de logement variables, afin d'attirer des personnes aux horizons et aux revenus divers.
- Prévoir une variété d'utilisations du sol qui permettent l'installation de diverses boutiques, des utilisations d'emploi et des équipements communautaires.
- Intégrer les stations de transport en commun dans les aménagements adjacents.
- Créer un axe central nord-sud, conçu selon une approche de « rues complètes ».
- Créer un espace de commodités central, des espaces publics et des parcs, y compris devant les stations Greenboro et South Keys, servant de lieux communautaires de rassemblement et pouvant accueillir des utilisations civiques;
- Diviser les grands îlots d'aménagements exclusivement commerciaux à l'aide de rues et d'espaces publics, et permettre le

réaménagement de grands parcs de stationnement de surface;

- Rendre le secteur plus favorable à la marche en créant un réseau en quadrillage de rues et de sentiers, et prévoir des liens vers le réseau piétonnier et cyclable environnant – offrant ainsi un accès plus facile au transport en commun et des liens sécurisés vers diverses destinations;

3. Protéger et mettre en valeur le ruisseau Sawmill, dont les rôles et les fonctions sont importants dans le secteur du PCC. Il hausse la valeur des propriétés et sert de destination, d'aire d'agrément et d'élément naturel.

- Compte tenu du fait que le ruisseau Sawmill est un tout important d'un système environnemental plus grand, comprendre que les différents tronçons du ruisseau peuvent nécessiter des traitements et des projets de mise en valeur différents.
- Rendre le ruisseau Sawmill plus accessible au public, physiquement ou visuellement, selon la sensibilité environnementale de chaque tronçon.
- Relier le ruisseau Sawmill au réseau d'espaces verts à l'aide de sentiers ou de couloirs de verdure.
- Protéger le cours d'eau contre tout empiètement des aménagements environnants. La propriété perçue du ruisseau dépasse parfois ses limites

légales. Prolonger et protéger les limites le long du sommet du talus.

- Déployer des efforts de reboisement afin d'améliorer la santé environnementale et l'attractivité du couloir du ruisseau.

4. Améliorer la compatibilité de l'utilisation du sol dans les secteurs en évolution. Au fur et à mesure qu'ils se transformeront, ces secteurs tiendront mieux compte de leur contexte et le respecteront davantage, que ce soit à proximité de la station Greenboro ou près des quartiers résidentiels établis.

- Mener des études sur l'utilisation du sol, en faisant participer les résidents des secteurs du chemin Johnston et de l'avenue Sieveright qui sont sensibles à la réglementation des aménagements futurs afin de les rendre compatibles avec les quartiers résidentiels environnants. Solliciter le public dans toute planification de réaménagement du secteur du parc-o-bus Greenboro, si cette installation devait être réaménagée.
- Créer un secteur polyvalent le long du chemin Hunt Club, dont les utilisations du sol et les autorisations de construction seront élargies. Il sera compatible avec le contexte résidentiel environnant.
- Autoriser davantage d'options polyvalentes et résidentielles sur les propriétés donnant sur les voies très

fréquentées et où le zonage actuel est restrictif.

- Veiller à ce que les transitions de hauteur de bâtiment respectent le contexte résidentiel entourant les zones où ont lieu des changements.
- Offrir des liens piétonniers et cyclables à l'intérieur, autour et au travers des zones où ont lieu des changements.

5. Reconnaître et renforcer le caractère établi des quartiers résidentiels stables. Ces quartiers peuvent être situés à moins de 800 m d'une station de transport en commun, mais ont déjà été aménagés et sont peu susceptibles de subir une pression pour des changements importants dans les années qui viennent.

- Conserver le zonage résidentiel actuel de certaines collectivités situées dans le secteur du PCC.
- Préserver les liens piétonniers et cyclables entre ces quartiers et la rue Bank et/ou vers d'autres destinations proches.
- Autoriser les aménagements résidentiels intercalaires de petite échelle et adaptés au contexte existant.

6. Offrir un réseau sûr et bien desservi de trottoirs, de sentiers, de couloirs de verdure qui relient les espaces verts, les parcs, les stations de transport en commun et d'autres destinations. Les points d'attraction et les destinations

comme le secteur polyvalent South Keys, le ruisseau Sawmill ainsi que les stations South Keys et Greenboro seront faciles d'accès pour les piétons, les cyclistes et les usagers du transport en commun.

- De nouveaux parcs doivent être aménagés dans le secteur polyvalent South Keys, seule zone visée par le PCC ne se trouvant pas à moins de 400 mètres d'un parc. Ces parcs doivent être reliés à un réseau plus vaste de sentiers.
- Améliorer les trottoirs existants et en construire de nouveaux sur les tronçons qui n'en disposent pas sur toute la longueur de la rue Bank.
- Améliorer les liens piétonniers et cyclables d'un côté à l'autre du pont sud de la rue Bank.
- Ajouter des pistes cyclables le long de la rue Bank et d'une partie du chemin Hunt Club. Ces pistes seront séparées des voies de circulation à des fins de sécurité et relieront les parcours plus au nord menant au centre-ville.
- Ajouter des liens piétonniers et cyclables entre les centres commerciaux situés près de Hunt Club et de Bank (notamment le centre commercial Towngate).
- Ajouter deux passages à mi-pâté le long de la rue Bank, à des emplacements clés.

7. Encourager les conceptions durables, écologiques et à faible impact dans les aménagements et les infrastructures publics et privés. Le ruisseau Sawmill offre au PCC une possibilité unique d'illustrer son importance en tant que caractéristique naturelle contribuant aux fonctions écologiques essentielles de la ville et, par le fait même, de promouvoir une conception plus durable et écologique dans le secteur. La conception et le caractère des aménagements réalisés près de ces terres doivent non seulement mettre en valeur la visibilité et l'accessibilité du ruisseau, mais également contribuer à atteindre des objectifs généraux fixés en matière de couvert forestier, de qualité de l'eau, de réduction du ruissellement de l'eau de surface, de protection de l'habitat du poisson et de la faune et d'utilisation de solutions naturelles et à faible entretien.

- Préserver et améliorer la qualité de l'eau.
- Maintenir les débits de base et réduire les débits de pointe d'eau de surface.
- Protéger les ruisseaux, recharger les zones des terres humides en amont et les autres zones hydrologiques.
- Gérer les ressources grâce à des solutions naturelles et à faible entretien.
- Favoriser la réduction de l'empreinte carbone des populations futures du secteur polyvalent South Keys en veillant à ce que les aménagements axés sur le transport en commun

soutiennent une utilisation accrue des modes de transport actifs et du transport en commun.

- Augmenter le couvert forestier du secteur du PCC en plantant plus d'arbres le long de la rue Bank, du chemin Johnston, du chemin Hunt Club, du chemin Albion, de l'avenue Sieveright ainsi que dans les secteurs de reboisement le long du ruisseau Sawmill.
- Examiner les possibilités de conception à faible impact dans la gestion des eaux pluviales.
- Créer des espaces extérieurs confortables qui intègrent une conception sensible au climat. Ces espaces pourront maximiser la santé écologique du secteur du PCC et constituer des espaces extérieurs agréables toute l'année.
- Encourager les promoteurs de nouveaux bâtiments à intégrer des éléments passifs d'énergie solaire.
- Protéger et mettre en valeur l'habitat du poisson et de la faune dans les couloirs de cours d'eau en prévoyant une zone tampon naturelle assez large le long du ruisseau Sawmill.

utilisations du sol devraient être créées dans des bâtiments plus élevés, concentrés autour des stations de transport en commun et le long de la rue Bank, au nord du chemin Hunt Club, conformément aux objectifs de la Ville en matière de densification et de croissance dans ce secteur.

Le zonage de la partie nord de la rue Bank permet déjà une densification considérable. Toutefois, un nouveau secteur polyvalent a été créé dans le secteur du centre commercial South Keys afin de permettre une densification plus importante aux endroits appropriés situés à proximité des stations Greenboro et South Keys. Un plan directeur (se reporter à la section 3.4.9.1) a été rédigé dans le cadre du processus d'élaboration du PCC, afin d'illustrer conceptuellement comment cette croissance pourrait survenir et de définir les améliorations au domaine public qui pourraient créer des conditions plus attrayantes pour les personnes habitant ou travaillant dans le secteur. Pour mieux gérer les répercussions du changement, les aménagements seront soumis à des dispositions de zonage liées au design urbain et à des lignes directrices de conception.

En comparaison du nouveau secteur polyvalent, la croissance future qui se produira sur la rue Bank au sud du chemin Hunt Club sera plus modeste, et relèvera des dispositions du Plan officiel sur les artères principales et des politiques plus détaillées du Plan secondaire de la rue Bank, de South Keys à Blossom Park, et du présent PCC. Selon le Plan directeur des transports, cette partie au sud de la rue Bank ne constitue pas un couloir prioritaire de transport en commun, n'est pas conçu pour le transport en commun rapide par autobus et ne se trouve pas à distance de marche d'une station de transport en commun.

3.4 Utilisation du sol

La gamme d'utilisations du sol dans le secteur du PCC devrait être de plus en plus diversifiée au fil des années, permettant ainsi aux résidents de satisfaire sur place à leurs besoins quotidiens, à distance raisonnable à pied ou à vélo. Ces

La carte d'utilisation du sol (figure 26) illustre les diverses zones d'utilisation du sol du secteur visé par le PCC. La carte des hauteurs de bâtiment autorisées (figure 27) illustre les hauteurs autorisées dans les parties du secteur du PCC situées à l'extérieur du secteur polyvalent. Lorsque ces zones sont adjacentes à des quartiers existants, les transitions de hauteur et les retraits permettent de s'assurer que les nouveaux aménagements respectent l'échelle des quartiers résidentiels existants. Les hauteurs de bâtiment autorisées dans le secteur polyvalent sont analysées à la section 3.4.9.5. Les éléments clés du PCC se trouvent dans le Plan secondaire de la rue Bank, de South Keys à Blossom Park (document distinct).

3.4.1 Secteurs de caractère établi

Ces secteurs sont des groupements de lotissements résidentiels, situés dans le secteur du PCC, qui sont établis et peu susceptibles d'évoluer beaucoup au cours de la durée d'application du PCC (environ 20 ans). À l'exception de projets modestes d'aménagement intercalaires et d'ajouts de logements secondaires à des résidences existantes, à titre d'exemples, ces secteurs sont stables. Parmi ceux-ci, mentionnons Southgate Square, Strathmore Towers, Southwood Place; le long du chemin Albion entre la rue Bank et le ruisseau Sawmill; le long de la rue Bank près de D'aoust (Quail Ridge); le long de la rue Bank à la hauteur de la voie Councillor; et le long de la rue Bank à la hauteur de la voie Olympic (Victoria Heights).

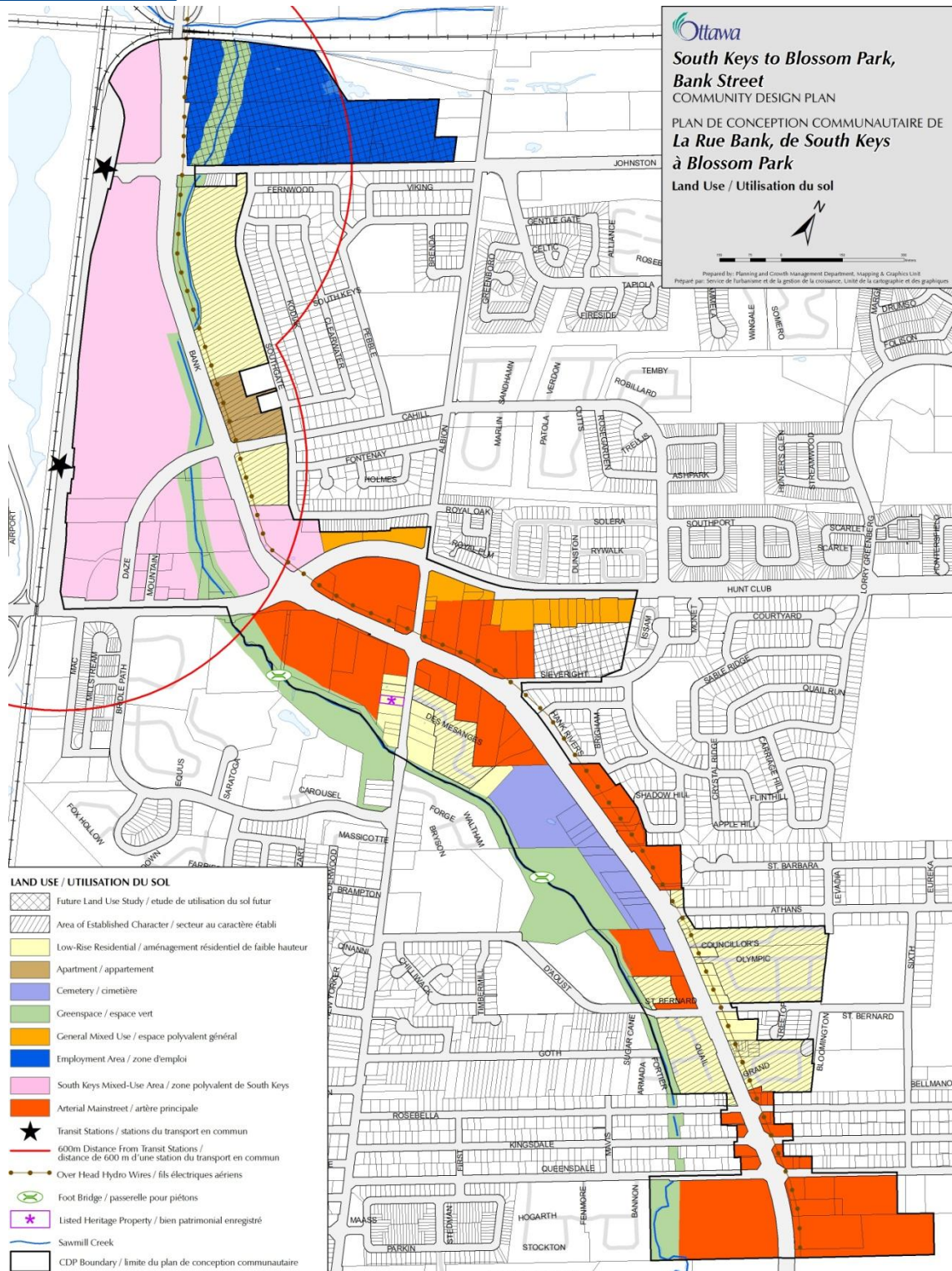


Figure 26 : Carte d'utilisation du sol

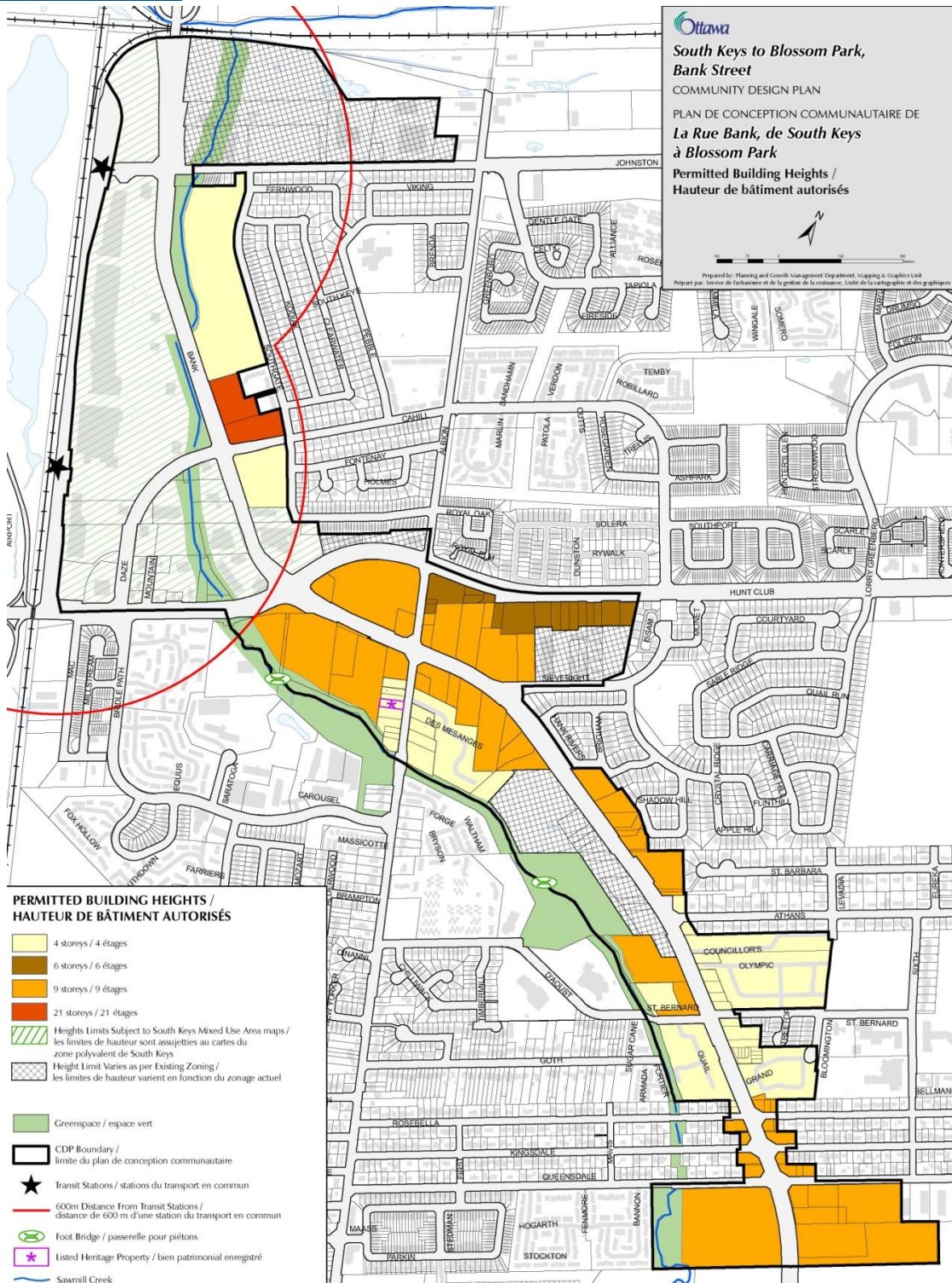


Figure 27 : Hauteurs de bâtiment autorisées

3.4.2 Secteur résidentiel de faible hauteur (chemin Albion et rue Bank)

Deux petites poches d'habitations isolées (zonage R1) longent actuellement le chemin Albion, entre la rue Bank et le ruisseau Sawmill (environ 13 propriétés), ainsi que la rue Bank près de la rue St-Bernard (environ huit propriétés). Le zonage de ces propriétés permet des hauteurs légèrement supérieures pouvant donner lieu à une augmentation de densité. Le chemin Albion et la rue Bank sont des axes très fréquentés qui permettent le passage d'un grand nombre d'automobiles aux heures de pointe. Avec le temps, les habitations isolées qui s'y trouvent pourraient être remplacées par d'autres formes de logement autorisées. Des options supplémentaires d'utilisation du sol permettent de réaliser des réaménagements plus adaptés et de répondre à la demande du marché.

- a. Autoriser l'aménagement de formes bâties résidentielles supplémentaires, notamment des habitations isolées, des duplex, des complexes immobiliers, des habitations en rangée et des habitations superposées.
- b. Autoriser l'aménagement d'utilisations du sol complémentaire aux habitations, notamment des gîtes touristiques, des jardins communautaires, des entreprises à domicile, des garderies, des parcs, des maisons de retraite, des logements secondaires, etc.
- c. Autoriser la garderie et le lieu de culte situés au 3581 et au 3591, chemin Albion, respectivement, en tant qu'utilisations légales sur leur propriété.
- d. La hauteur de bâtiment maximale devrait être de quatre étages.

- e. Le ruisseau Sawmill constitue la limite sud du secteur résidentiel de faible hauteur du chemin Albion. Le réaménagement contigu au ruisseau devrait conserver une zone tampon naturelle suffisamment large depuis le cours d'eau et le haut du talus.
- f. Éviter si possible d'aménager un parc de stationnement entre le chemin Albion et les bâtiments.

3.4.3 Secteur d'appartements (rue Bank à la hauteur de la promenade Cahill)

La désignation de Secteur d'appartements (illustrée sur la carte d'utilisation du sol) s'applique à l'angle nord-est de la rue Bank et de la promenade Cahill. On retrouve dans ce secteur deux tours d'habitation (21 étages). Les aménagements à cet endroit sont stables et ne devraient pas subir une grande pression de changement. Par conséquent, la propriété est désignée Secteur de caractère établi.

3.4.4 Zone polyvalente générale (chemin Hunt Club)

La désignation de Zone polyvalente générale (GM) s'applique aux propriétés situées le long du chemin Hunt Club à l'est de la rue Bank, comme l'illustre l'annexe A – Utilisation du sol. Les propriétés concernées par cette désignation sont à plus de 800 mètres de la station South Keys. La désignation de Zone polyvalente générale a pour objet de permettre plus de souplesse dans les utilisations du sol et les formes bâties autorisées, mais en conservant des hauteurs de bâtiment qui permettent des densités accrues.

Le côté sud du chemin Hunt Club à l'est d'Albion est actuellement désigné Zone d'industrie légère. Les utilisations dans ce secteur englobent d'une

manière générale une clinique dentaire, une habitation de plain-pied et un concessionnaire automobile, dont certaines ont leur façade principale sur la rue Bank. Avec le réaménagement de ce secteur, les liens entre l'avenue Sieveright et le chemin Hunt Club seront essentiels pour favoriser les déplacements à pied et créer un environnement mieux adapté aux piétons. L'emplacement du lien piétonnier et cyclable traversant ce secteur pourrait varier par suite de l'étude sur l'utilisation du sol qui visera l'avenue Sieveright (section 3.6.2).

- a. Compte tenu de la fragmentation des biens-fonds et de la variété de superficie des parcelles dans le secteur, il pourrait être nécessaire de fusionner des lots avant tout réaménagement important. Un plan directeur pourrait être nécessaire pour les propriétés les plus grandes lors de la première phase de réaménagement, afin de définir comment le secteur pourrait se développer au fil des années et comment les lots avoisinants pourraient contribuer à créer une vision homogène pour le secteur.
- b. Il est préférable de prévoir une variété d'utilisations du sol, notamment de vente au détail, de services commerciaux, de bureaux, résidentielles et institutionnelles, le long du chemin Hunt Club. Ces utilisations pourraient être situées dans des immeubles polyvalents ou dans des bâtiments distincts à utilisation unique.
- c. Toutes les utilisations du sol établies dans le secteur, autorisées dans une zone d'industrie légère – IL devraient être autorisées en vertu du nouveau zonage.
- d. Les bâtiments de hauteur moyenne, pouvant atteindre six étages, sont autorisés le long du chemin Hunt Club, en

fonction de leur distance des zones résidentielles.

- e. Les aménagements longeant le chemin Hunt Club devraient être réalisés près de la chaussée, avec des aires de stationnement à l'arrière ou sur les côtés des bâtiments.

3.4.5 Secteur d'emploi (chemin Johnston)

Le Plan officiel attribue à la partie nord-est du secteur du PCC la désignation de Secteur d'emploi. Plusieurs propriétés de ce Secteur d'emploi sont situées à moins de 800 m de la station Greenboro et à moins de 400 m d'un couloir prioritaire au transport en commun (rue Bank). Étant donné leur emplacement de choix, ces propriétés pourraient faire l'objet d'une densification.

Ces propriétés peuvent être densifiées grâce à des utilisations non résidentielles, autorisées en vertu de règlements de zonage appropriés pour un Secteur d'emploi.

Le ruisseau Sawmill, parallèle à la rue Bank, traverse la partie ouest du secteur d'emploi. Par conséquent, certaines de ces propriétés peuvent être désignées plaine inondable. Toutefois, cette désignation pourrait s'avérer inutile et être un jour supprimée.

Le Secteur d'emploi pourrait faire l'objet d'une étude sur l'utilisation du sol afin de déterminer, à titre d'exemple, les hauteurs de bâtiment appropriées, les utilisations du sol autorisées et les retraits à respecter le long du ruisseau Sawmill (se reporter à la section 3.6.1). Les dispositions qui suivent s'appliquent, d'une manière générale, au Secteur d'emploi :

- a. Les aménagements doivent prévoir des liens piétonniers menant au chemin

Johnston afin d'encourager la marche jusqu'à la rue Bank et au service de transport en commun.

- b. Un retrait de 30 m doit être observé à partir de la ligne naturelle de hautes eaux du ruisseau Sawmill ou de la limite des terrains exposés (la plaine inondable), la distance la plus grande ayant préséance. Ce retrait sera confirmé dans le cadre d'un rapport environnemental dans lequel sont évalués les plans d'eau se trouvant sur toutes les propriétés visées et soumis en accompagnement d'une demande d'aménagement.
- c. Les propriétés sur lesquelles des utilisations du sol passées ont donné lieu à une contamination environnementale avérée ou supposée ou sur lesquelles se trouvent des bâtiments désaffectés doivent faire l'objet d'une étude environnementale permettant de déterminer si une contamination a eu lieu et comment corriger la situation. Cette étude doit être menée avant ou pendant l'élaboration d'une modification de zonage ou d'un plan d'implantation préalable à l'aménagement d'une surface habitable.

L'aspect des aménagements réalisés en vertu de la désignation d'Artère principale se caractérise par des bâtiments de hauteur moyenne qui ceinture la rue. Ces aménagements sont davantage regroupés, axés sur la marche et favorables au transport en commun, tout en offrant de nombreux liens piétonniers. Le zonage AM permet une vaste gamme d'utilisations du sol, qui s'appliquent à bon nombre des propriétés longeant la rue Bank. Les dispositions relatives aux transitions de hauteur dans la zone AM exigent que la hauteur des nouveaux bâtiments corresponde à celle de la hauteur observée dans les secteurs résidentiels à plus faible densité des alentours (figure 28).

- a. Autoriser une vaste gamme d'utilisations du sol, notamment de vente au détail, de services commerciaux, de bureaux, résidentielles et institutionnelles dans des immeubles polyvalents ou côte à côte dans des bâtiments distincts.
- b. La hauteur de bâtiment maximale des propriétés du secteur d'Artère principale de la rue Bank est de neuf étages, sous réserve des exigences de transition de hauteur du zonage AM s'appliquant à proximité de certains quartiers résidentiels.

3.4.6 Artère principale (rue Bank)

La rue Bank, du sud du chemin Hunt Club jusqu'à l'avenue Queensdale, est désignée Artère principale dans le Plan officiel. Elle constitue globalement une destination et un pôle d'activité commerciale. Bon nombre de propriétés dans ce secteur sont sous-utilisées (nombreuses aires de stationnement) et, près du chemin Hunt Club, sont assez vastes pour faire l'objet d'importants réaménagements.

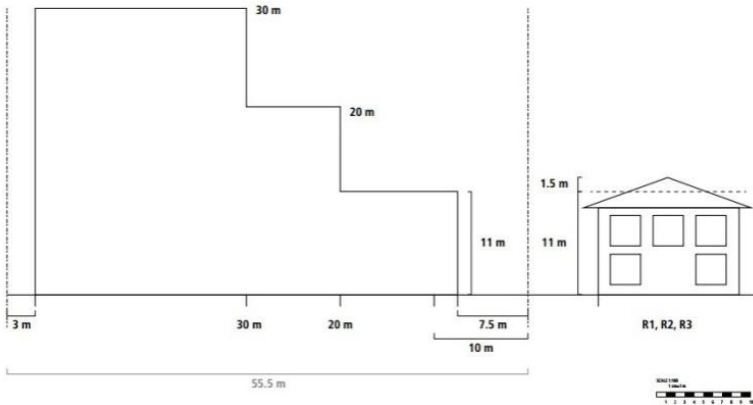


Figure 28 : Transitions de hauteur requises le long de la rue Bank

- c. Pour aider à la création d'une ambiance de rue principale sur la rue Bank, les bâtiments devraient être construits près de la chaussée et, si possible, au moins 50 pour cent de la façade des propriétés donnant sur la rue Bank devraient être occupés par des murs disposant d'entrées actives et de fenêtres en rez-de-chaussée. Les lots étroits pourraient être dispensés de cette exigence.
- d. Les bâtiments situés sur les terrains du côté est de la rue Bank doivent respecter les distances de dégagement depuis les fils électriques aériens.
- e. Pour déterminer le retrait de cour avant des propriétés, les lots contigus à la rue Bank devraient être considérés comme donnant sur cette rue.
- f. Des trottoirs devraient relier les portes avant des bâtiments aux trottoirs existants ou prévus le long de la rue Bank. Bien qu'un accès pour véhicules puisse être aménagé sur l'avenue Queensdale, l'avenue Kingsdale ou l'avenue Rosebella,

selon l'emplacement, des trottoirs devraient relier les bâtiments à la rue Bank.

- g. En l'absence de trottoir, il faudra en construire le long de la rue Bank, près de toutes les propriétés en cours de réaménagement, une étape conditionnelle aux demandes d'approbation de projet.
- h. L'installation d'éléments passifs d'énergie solaire est encouragée lors de la construction de bâtiments. À titre d'exemple, il pourrait s'agir de l'agencement des fenêtres et du type de vitrage, d'isolation thermique, de masse thermique et d'ombrage. Ces éléments conjugués à une orientation adéquate des bâtiments pourraient servir à recueillir, stocker et distribuer l'énergie solaire sous la forme de chaleur en hiver, et à contrer la chaleur solaire en été.

3.4.7 Cimetière

Le cimetière Jewish Memorial Gardens, une propriété de longue date, se trouve du côté ouest de la rue Bank et à l'est du ruisseau Sawmill. Cette propriété présente une façade d'environ 540 mètres sur la rue Bank. Au fil des années, le cimetière pourrait être exploité davantage, dans le cadre des dispositions du zonage actuel. Les politiques du Plan officiel sur le Secteur urbain général s'appliquent à ce cimetière.

3.4.8 Espace vert

La désignation d'Espace vert sur la carte d'utilisation du sol s'applique au couloir du ruisseau Sawmill. Ce couloir offre à la collectivité de précieux espaces d'agrément et doit être restauré, protégé et mis en valeur afin de garantir son

intégrité environnementale fonctionnelle. Il pourrait être nécessaire d'attribuer à la Ville des terrains à vocation d'espace vert lors de l'approbation de projets d'aménagement, sans que ce couloir soit pris en compte comme terrain à vocation de parc.

- a. La partie du couloir du ruisseau située au nord du chemin Johnston présente une largeur conceptuelle conforme à la désignation d'espace vert. La largeur réelle d'espace vert devant être protégée dans le couloir du ruisseau, y compris d'éventuelles plaines inondables requises, doit être déterminée dans le cadre de l'étude sur l'utilisation du sol (section 3.6.2).
- b. La partie du couloir du ruisseau contiguë au côté est de la rue Bank et au sud du chemin Johnston est définie et délimitée par l'aménagement actuel qui correspond à un « Secteur de caractère établi ». Ce tronçon contient également quelques utilisations récréatives.
- c. La partie du couloir du ruisseau située à l'ouest de la rue Bank et qui traverse le Secteur polyvalent jusqu'au sud du chemin Hunt Club dans le secteur du PCC est désignée Caractéristique naturelle urbaine dans le Plan officiel. Celle traversant la Zone polyvalente de South Keys pourrait évoluer en quartier, les bâtiments adjacents et les espaces d'agrément associés étant orientés vers le ruisseau pour offrir aux clients des boutiques, aux employés et aux résidents un accès direct à l'espace vert et un point de vue sur ce paysage. Le couloir de verdure situé entre la rue Dazé et le chemin Hunt Club devant être attribué à la Ville doit être déterminé lors de l'approbation de projets d'aménagement du

terrain adjacent. Tout espace vert supplémentaire doit se voir attribuer, sur demande, un zonage EP – Zone de protection de l'environnement.

3.4.9 Zone polyvalente de South Keys

La Zone polyvalente de South Keys constituera un nœud important du réseau de transport en commun rapide de la Ligne Trillium. Elle comprend les stations de transport en commun Greenboro et South Keys, cette dernière constituant un possible point de correspondance pour les passagers en provenance ou à destination de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa. La plupart des terrains situés à moins de 800 m de l'une ou l'autre de ces stations sont compris dans la Zone polyvalente, et sont ciblés pour des projets de croissance et de densification. Ce secteur est actuellement sous-aménagé et, compte tenu de sa proximité avec les stations de transport en commun, devrait faire l'objet d'une densification pour se transformer en collectivité complète axée sur le transport en commun, la marche et le vélo. Toutefois, le quartier résidentiel situé à l'est de la rue Bank et adjacent à la Zone polyvalente a été désigné Secteur de caractère établi, et aucun nouveau zonage permettant ou requérant une plus forte densité n'y est recommandé dans le cadre du présent PCC.

La limite de la Zone polyvalente de South Keys a été fixée en fonction d'un parcours à pied d'environ 10 minutes (800 mètres) depuis les stations Greenboro ou South Keys. Ces parcours à pied ont été mesurés depuis les trottoirs et les voies piétonnières publics, compte tenu des utilisations du sol actuelles, des éléments physiques et des liens piétonniers et cyclables actuels et prévus. Les rayons de 600 mètres (cercles rouges) illustrés sur

la carte d'utilisation du sol (figure 26) atteignent en général la distance de marche de 800 mètres. La superficie brute de la Zone polyvalente est d'environ 43,2 ha, et la surface aménageable nette est d'environ 30,5 ha.

3.4.9.1 Plan directeur de réaménagement du centre commercial South Keys

Un plan directeur conceptuel a été élaboré pour la Zone polyvalente de South Keys (figure 29). L'un des éléments essentiels de cette Zone polyvalente consiste à urbaniser le centre commercial pour en faire une collectivité dynamique axée sur le transport en commun, accueillant divers espaces ouverts à échelle humaine et offrant de nombreuses possibilités de logement, de travail et de divertissement. Le plan conceptuel met l'accent sur la facilité des déplacements à pied, sur une culture du vélo et sur le transport public, plutôt que sur une utilisation traditionnelle des véhicules à moteur à cet endroit.

Le Plan directeur de réaménagement du centre commercial South Keys est fourni séparément du

présent PCC. Toutefois, bon nombre des éléments conceptuels clés du Plan directeur sont intégrés dans les lignes directrices du PCC s'appliquant à la Zone polyvalente et dans les politiques du Plan secondaire de la rue Bank, de South Keys à Blossom Park. Les illustrations du Plan directeur ne sont pas normatives quant à la hauteur ou à la forme des bâtiments, aux emplacements et aux utilisations. Lors de projets d'aménagement et de réaménagement, les styles architecturaux, les hauteurs, les volumétries et les emplacements seront uniques et différents des illustrations. La mixité des utilisations du sol pourra être différente des illustrations lorsque les projets d'aménagement seront approuvés en fonction des exigences du marché.

Les sections suivantes résument quelques-unes des principales initiatives du Plan directeur venant appuyer une éventuelle densification de la Zone polyvalente.



Figure 29 : Plan directeur conceptuel de South Keys

1. Rue principale

Conçue selon une approche de « rue complète », la rue principale sera adaptée à tous les usagers, mais sera surtout axée sur les modes de transport actifs.

- a. Des aires réservées aux cafés et aux terrasses, des trottoirs spacieux, des installations cyclables, des arbres de rue, des places de stationnement sur voirie et des voies de circulation seront prévus en plus des éléments de transport public, comme des abribus, des bancs et des panneaux d'orientation.
- b. Les carrefours situés le long de la rue principale seront aménagés à l'aide de matériaux de grande qualité et conçus de manière à assurer une traversée sûre et agréable pour les piétons. Ils seront très axés sur la circulation des piétons, grâce à un design urbain approprié et des indicateurs matériels qui avertiront les automobilistes de la présence de ces zones piétonnières.
- c. Sur la rue principale, la priorité doit être accordée aux piétons sur la place municipale ainsi qu'aux stations de transport en commun South Keys et Greenboro. Ces emplacements attireront davantage de piétons et pourraient donc nécessiter des conceptions améliorées afin de signifier aux automobilistes la priorité aux piétons. Le paysage de rue devrait comprendre des chaussées sans bordure, des intersections surélevées, des matériaux de pavage particuliers et d'autres mesures conceptuelles appropriées et indicateurs visuels pour les piétons.
- d. Le paysage de rue autour des zones d'embarquement et de débarquement des usagers du transport en commun, y compris les véhicules de Para Transpo et les taxis desservant les carrefours de transport en commun, doit respecter la priorité des piétons et tenir compte de toutes les lignes directrices d'accessibilité pertinentes.
- e. L'implantation et la forme des bâtiments situés le long de la rue principale doivent contribuer à la création d'une rue complète présentant des caractéristiques de « façades actives », comme la proximité des bâtiments avec la chaussée (retrait maximal), avec au moins la moitié des façades occupées par des murs de bâtiment comprenant du vitrage transparent, des entrées actives, des terrasses et des cours entre les bâtiments et le trottoir, et la dissimulation des aires de stationnement depuis la rue.
- f. Les bâtiments de grande hauteur devraient, de manière générale, présenter la forme d'une tour surmontant un socle, afin d'offrir aux piétons une impression de définition et d'enceinte, les façades étant en retrait, après discussion avec les membres du Comité d'examen du design urbain de la Ville.
- g. Les tours devraient être orientées de manière à offrir des vues de qualité sur les éléments particuliers de l'emplacement et des environs, tout en respectant le cône visuel et l'intimité des autres tours.

2. Place municipale

Pour que la Place municipale devienne un lieu véritablement dynamique et un point central de réaménagement, elle a été conçue de manière à répondre à deux objectifs principaux : devenir une destination et un point de correspondance de transport actif.

- a. Située au centre du secteur de réaménagement et proportionnée en tant que lieu de rassemblement urbain, la Place municipale doit être encadrée et soutenue par des immeubles polyvalents et/ou résidentiels abritant des commerces de détail au rez-de-chaussée. Des événements communautaires programmés ou spontanés, organisés tout au long de l'année à diverses heures de la journée, en feront un lieu de rassemblement populaire.

3. Esplanade de transport en commun South Keys

L'aménagement d'une place publique de grande qualité à l'entrée de la station de transport en commun South Keys est proposé. Elle comprendrait des commerces de détail en rez-de-chaussée, qui animeraient l'espace et qui créeraient un environnement piétonnier dynamique. Le carrefour sera conçu de manière à capter l'attention et à offrir une expérience agréable et sécurisante aux personnes utilisant le transport en commun.

- a. Des aires de stationnement de courte durée seront aménagées à proximité du carrefour pour permettre les opérations d'embarquement et de débarquement et à l'intention des véhicules de Para Transpo et des taxis.

- b. Pour tirer profit de la présence de la station South Keys et de la circulation piétonnière, les superficies de plancher des bâtiments entourant le carrefour ont été illustrées à une échelle plus fine pour améliorer la perméabilité et le débit des piétons, et afin de créer des espaces piétonniers à proximité du carrefour.
- c. La possibilité d'installer une œuvre d'art public devrait être envisagée à l'esplanade de transport en commun South Keys.

4. Esplanade de transport en commun Greenboro

Il est prévu que la station de transport en commun Greenboro devienne un poste de service de quartier, et la conception de l'esplanade de transport en commun sera réalisée de manière à refléter ce caractère. Autour de la station, la priorité continuera d'être accordée aux piétons, comme dans le secteur de la station South Keys, mais l'échelle du carrefour sera plus réduite et son caractère sera focalisé grâce à un aménagement paysager végétal et à des éléments de plus petite échelle.

- a. Ce carrefour permettra également à OC Transpo d'offrir une aire d'embarquement et de débarquement des passagers et d'aménager des boucles de virage appropriées pour les autobus entrant ou quittant vers l'intersection adjacente du chemin Johnston et de la rue Bank. Cette partie de l'esplanade de transport en commun ne sera pas prise en compte dans la mise à disposition de terrains à vocation de parc.
- b. Des aires de stationnement de courte durée seront aménagées à proximité du

carrefour pour permettre les opérations d'embarquement et de débarquement et à l'intention des véhicules de Para Transpo et des taxis.

5. Parcs de quartier

L'un des principaux volets du réseau d'espaces ouverts énoncés dans le Plan directeur de réaménagement du centre commercial South Keys concerne l'aménagement de parcs de quartier. L'intégration et la répartition d'espaces ouverts programmés dans la forme bâtie correspondent à une considération clé du PCC en matière de conception. La répartition des espaces ouverts dépend des densités et des utilisations du sol proposées ainsi que de la géométrie des lieux. Les espaces verts sont illustrés à la figure 33, Plan du domaine public et les exigences propres aux parcs dans le Secteur polyvalent sont énoncées à la section 3.4.9.6 du présent PCC.

6. Ruisseau Sawmill

Le Plan directeur propose de transformer le ruisseau Sawmill en une commodité de quartier attrayante et bien conçue, qui servira de point d'intérêt pour les commerçants et qui offrira un magnifique espace où faire la pause et profiter des points de vue sur le plan d'eau et la faune depuis les fenêtres, les allées piétonnières et les terrasses des environs.

- a. Au nord de la rue Dazé, le Plan directeur propose la construction de promenades et/ou la localisation de magasins de détail à proximité du ruisseau naturalisé et/ou le surplombant. Les promenades et les bâtiments observeront un retrait approprié depuis les zones protégées, tout en favorisant une meilleure relation entre la collectivité et son environnement.

- b. Capitaliser sur la beauté naturelle du ruisseau Sawmill en disposant les bâtiments de manière stratégique pour permettre des points de vue.
- c. Créer des liens visuels sur le ruisseau afin d'offrir aux employés et aux autres utilisateurs des lieux un accès à la nature.
- d. La remise du ruisseau à son état naturel permet en outre la mise en place de programmes d'éducation environnementale et ainsi de promouvoir la conservation et d'éduquer et de sensibiliser la population. Le ruisseau pourrait devenir un lieu où partager la connaissance des initiatives en matière de durabilité, comme la gestion et le traitement sur place des eaux pluviales, l'agriculture urbaine et la production d'énergie durable.

7. Installations communautaires

La vision du Plan directeur comprend des installations communautaires permettant de faire face à la densité croissante de la collectivité. Les emplacements éventuels sont répartis de manière stratégique afin qu'ils puissent desservir tout le secteur et faire le lien avec les quartiers adjacents.

Deux emplacements ont été désignés pour l'aménagement d'installations communautaires :

- a. L'édifice situé au centre de la Place municipale se trouve également à proximité du ruisseau Sawmill. C'est l'endroit parfait pour l'implantation d'une galerie, d'un musée ou d'une installation institutionnelle culturelle similaire, où l'on pourrait également intégrer un programme d'éducation environnementale.

- b. La construction d'une installation communautaire plus petite est proposée au point d'accès menant au carrefour de transport en commun Greenboro. Cet emplacement est idéal en raison de sa proximité avec les services de transport en commun, le grand parc de quartier au bord et la collectivité environnante.

8. Percées visuelles

Le Plan directeur est mis en place de manière à offrir des percées visuelles sur place et dans les environs, afin d'aider à l'orientation et de créer un lieu sûr et compréhensible.

- a. Parmi les couloirs les plus importants se trouvent les « couloirs d'accès » menant aux stations South Keys et Greenboro, le couloir de la rue principale, la percée visuelle du ruisseau Sawmill depuis le chemin Hunt Club en direction nord au-delà du ruisseau, et les points de vue sur le site depuis la promenade de l'Aéroport.

9. Quadrillage des rues et superficie des îlots

Les rues ont été quadrillées de manière à créer des îlots d'une dimension approximative de 60 à 75 m sur 120 à 150 m. La dimension de ce quadrillage a été choisie afin de faciliter les déplacements à pied et l'orientation, tout en permettant une certaine souplesse dans la superficie de plancher des bâtiments les plus imposants. Le quadrillage des rues contribue également à l'élaboration d'une stratégie réalisable de mise en œuvre par étapes, à la création de grandes parcelles à aménager pouvant être divisées au besoin lors de phases subséquentes.

- a. Des liens à mi-pâté devraient servir à rompre les masses des bâtiments et à améliorer les liens, les déplacements à

pied, tout en offrant plus de variation dans les types d'espaces ouverts.

10. Viabilisation et accès

Les aires de service, destinées notamment à l'embarquement et au débarquement, à la collecte des ordures et des articles de recyclage pour la partie ouest de la Zone polyvalente, doivent être aménagées le long de parcours partagés de service et d'accès longeant la bordure ouest de l'emplacement. Ces parcours relient à deux endroits des liens de mi-pâté menant à la rue Bank (figure 33). Les installations de viabilisation des parcelles situées à l'est de la rue principale devraient être dissimulées depuis les aires publiques se trouvant sur place, être souterraines ou situées dans le parc de stationnement aménagé aux étages. Cette stratégie d'aire de service vise à prioriser le caractère piétonnier de la rue principale.

- a. Les emprises de voie de desserte feront l'objet, au besoin, de servitudes et d'ententes d'entretien et de responsabilité entre les propriétaires bénéficiaires et la Ville, à la discrétion de la Ville au moment de l'approbation des projets d'aménagement. Entre temps et jusqu'à la construction du parc de poche et de l'esplanade de transport en commun, la voie de desserte peut continuer d'exister sur la limite ouest de la Zone polyvalente.
- b. Pour éviter tout effet de « canyon urbain » visible de la rue principale, les bâtiments longeant les voies de desserte est-ouest devraient être construits de manière à laisser un espace pour la construction de trottoirs et la plantation d'arbres de rue.
- c. La limite ouest de l'emplacement est susceptible de donner une première

impression d'Ottawa aux visiteurs se rendant de l'aéroport au centre-ville. Les bâtiments faisant face à la voie de desserte et au couloir de transport en commun devraient donc présenter des façades et des éléments du domaine public de qualité, compte tenu de leur grande visibilité depuis le Transitway sud-est, la Ligne Trillium et la promenade de l'Aéroport.

11. Aires de stationnement pour vélos

Une infrastructure publique pour l'entreposage des vélos doit être intégrée dans les stations de transport en commun ou être installée à proximité. Des installations d'entreposage privées doivent être aménagées dans des endroits sécurisés, bien éclairés et visibles, associés à tous les bâtiments de la Zone polyvalente. Les structures couvertes seront privilégiées dans les aménagements offrant des structures de stationnement souterraines ou aux étages.

12. Stationnement

La stratégie de stationnement à long terme élaborée pour le Plan directeur comprend une variété d'aires de stationnement souterraines et aux étages. Les parcs de stationnement de surface seront limités au fur et à mesure qu'augmentera le nombre d'utilisateurs du transport en commun et que la demande de densification se manifesterait. La rue principale offrira des places de stationnement sur voirie.

- a. Les utilisations résidentielles, de vente au détail, d'hôtellerie ou de bureau doivent occuper les socles réservés au stationnement donnant sur une voie publique, une esplanade de transport en commun ou une place municipale.

- b. L'accès aux aires de stationnement aux étages et souterraines ainsi qu'aux aires de service des bâtiments devrait se faire, si possible, ailleurs que depuis la rue principale.
- c. Les aires de stationnement de surface ne devraient pas, d'une manière générale, être situées entre les bâtiments et la rue principale, la rue Bank, le chemin Hunt Club ou le ruisseau Sawmill. Toutes les aires de stationnement devraient être bien dissimulées de la vue depuis la rue principale, la rue Bank, le chemin Hunt Club, le ruisseau Sawmill et le Transitway.
- d. Le partage de parcs de stationnement est encouragé entre les lots adjacents.

13. Tracé futur de la rue Dazé

Le Plan directeur illustre un tracé futur possible pour la rue Dazé, qui remplacerait la chaussée curviligne de style suburbain par une rue droite qui croise à environ 90 degrés la rue principale future (figure 29). Ce changement de tracé offre plusieurs avantages sur place :

- Une percée visuelle directe et de meilleures lignes de désir pour les piétons se rendant à la station South Keys, améliorant ainsi la visibilité, l'orientation et la sécurité;
- Une sécurité accrue pour les piétons, grâce à de meilleures lignes de vue et une réduction de la vitesse de la circulation;
- Un carrefour normalisé avec la rue principale proposée, et un meilleur environnement piétonnier;
- Un quadrillage de rue cohérent et des îlots plus réguliers et plus faciles à aménager, permettant ainsi des économies.

Malgré les avantages, le nouveau tracé aurait des répercussions sur l'efficacité actuelle de la rue Dazé en tant qu'itinéraire de rechange pour atteindre l'intersection du chemin Hunt Club et de la rue Bank, et pourrait influencer sur le débit de circulation parasite sur la promenade Cahill. Il aurait par ailleurs un effet sur la distance séparant cette nouvelle rue et l'aménagement situé au sud-est. Un document technique élaboré en soutien du PCC (appendice B) fournit une analyse détaillée de ce nouveau tracé éventuel.

La décision d'aménager ce nouveau tracé doit être prise lors du réaménagement complet de la propriété située aux 1001-1009, rue Dazé. D'ici là, la Ville tiendra compte de ce nouveau tracé au moment de l'approbation des projets d'aménagement des terrains adjacents. Elle tiendra notamment compte de l'emplacement des bâtiments, des structures et des éléments hors terre et enfouis, de manière à ne pas empêcher la réalisation éventuelle du nouveau tracé. Si le tracé de la rue Dazé est modifié, les emprises résiduelles devraient être transférées aux propriétaires des terrains adjacents, tout d'abord des transferts permettant à la propriété située aux 1001-1009, rue Dazé de présenter une façade continue et, ensuite, pour les autres propriétaires concernés au moment de la modification de tracé, sous réserve d'une compensation de la valeur foncière, le cas échéant.

Si le tracé de la rue Dazé devait un jour être modifié, les mesures de déviation de la circulation est-ouest de la rue Dazé vers l'avenue Cahill, de l'autre côté de la rue Bank, devraient rester en vigueur. De plus, l'aménagement d'autres liens automobiles entre les propriétés privés et la rue Dazé pourrait être envisagé si cette mesure est soutenue par des évaluations des répercussions sur les transports et approuvée par la Ville.

3.4.9.2 Parc-o-bus Greenboro (Zone polyvalente)

Dans les années qui viennent, peut-être dès 2023, la Ligne Trillium sera prolongée vers le sud entre la station Greenboro et Riverside-Sud (chemin Bowesville), et pourrait desservir l'aéroport international d'Ottawa et les terrains adjacents. Avec le temps, le parc-o-bus Greenboro ne sera plus l'installation de la dernière station de la Ligne Trillium et, par conséquent, la demande actuelle dont cette aire de stationnement fait l'objet pourrait se déplacer plus au sud, jusqu'au parc-o-bus Leitrim, qui a été agrandi.

L'emplacement du parc-o-bus Greenboro pourrait éventuellement faire l'objet d'une densification. Le zonage actuel d'artère principale – AM1 permet déjà les réaménagements avec une gamme d'utilisations de densité favorable au transport en commun. Malgré ce fait, le présent PCC prévoit une augmentation des hauteurs de bâtiment autorisées et la possibilité correspondante de densité accrue. Le Plan secondaire et le Règlement de zonage modifient la désignation et le zonage (en zone polyvalente) afin d'offrir le cadre réglementaire nécessaire.

Avant que puissent être soumis des projets de réaménagement, la Ville doit toutefois mener d'autres études afin de mieux analyser l'emplacement et ses possibilités de changement. Ces études permettront de déterminer, à titre d'exemple, la nécessité d'aménager des parc-o-bus, et d'examiner les options de stationnement et leur mise en œuvre par étapes, les problèmes de planification propres à certains emplacements, la conception du parc de quartier au nord, la circulation des véhicules, des piétons et des cyclistes (y compris le besoin éventuel d'un sentier polyvalent à niveau traversant au nord et à l'ouest

du pont de la rue Bank). Elles comprendront également un volet de participation du public.



Figure 30 : Station de transport en commun South Keys

3.4.9.3 Aménagement polyvalent (Zone polyvalente)

L'essentiel de la Zone polyvalente de South Keys est constitué d'îlots à utilisations polyvalentes. Ces îlots sont reliés par un réseau de rues, de sentiers, de parcs, de places et de divers espaces ouverts. On y trouvera des bâtiments pouvant abriter toute une gamme d'utilisations favorables au transport en commun, notamment celles qui contribueront à créer une collectivité plus complète en offrant davantage de commodités pour les personnes travaillant et habitant la Zone polyvalente et la collectivité en général.

La variété d'utilisations favorables au transport en commun sera privilégiée dans les îlots polyvalents. On entend par utilisations favorables au transport en commun les bureaux, les écoles secondaires et postsecondaires, les hôtels, les hôpitaux, les grands immeubles institutionnels, les centres communautaires de loisirs, les garderies, les magasins de détail, les centre de divertissement, les services comme les restaurants et les

entreprises de services personnels ainsi que les immeubles d'habitation de densité élevée et moyenne.



Figure 31 : Perspective du Plan directeur conceptuel – chemin Hunt Club à la hauteur de la rue Bank, vue en direction nord-ouest

3.4.9.4 Densité minimale (Zone polyvalente)

La densité actuelle de la Zone polyvalente est d'environ 55 personnes et emplois (p/e) par hectare brut. La superficie brute de la Zone polyvalente a été estimée à environ 43,2 ha et la superficie nette à environ 30,5 ha. Afin d'obtenir une densification des aménagements dans la Zone polyvalente et ainsi soutenir le réseau de transport en commun rapide, une densité d'aménagement minimale de 200 p/e par hectare brut est nécessaire. Ce chiffre se traduit par une densité nette (densité selon les emplacements) d'environ 280 p/e par hectare net. Cette densité minimale doit être intégrée dans l'application progressive, sur tout le territoire municipal, des exigences minimales de densité mises en place dans le Règlement de zonage et appliquées à tous les aménagements réalisés dans la Zone polyvalente. Des exceptions à cette exigence de densité minimale peuvent être introduites dans le Règlement de zonage pour les

propriétés plus petites, pour les ajouts mineurs à des bâtiments existants sur des propriétés plus vastes ainsi que pour des changements d'utilisation dans des bâtiments existants.

3.4.9.5 Forme bâtie (Zone polyvalente)

Le caractère futur de la forme bâtie des îlots polyvalents de la Zone polyvalente de South Keys varie selon les emplacements. À titre d'exemple, les îlots adjacents aux carrefours de transport en commun peuvent accueillir les bâtiments les plus élevés, et ceux situés à proximité de quartiers résidentiels stables accueilleront les bâtiments les moins hauts. Les hauteurs de bâtiment autorisées dans la Zone polyvalente (figure 32) définissent les divers secteurs de hauteur maximale autorisée dans la Zone polyvalente. Les Politiques générales sur la forme bâtie (section 3.5) s'appliquent à la Zone polyvalente, en plus des dispositions suivantes :

- a. Les immeubles élevés adopteront généralement la forme d'un socle surmonté d'une tour. Dans le cas contraire, ces immeubles devront faire l'objet d'un examen de conception par les membres du Comité d'examen du design urbain de la Ville, qui les autoriseront à condition que la conception de l'immeuble et que l'emplacement respectent les politiques pertinentes ci-dessous.
- b. Une hauteur de bâtiment maximale de 12 étages est autorisée sur la rue Bank à proximité des quartiers résidentiels de faible densité et désignés Secteurs de caractère établi. Une hauteur de bâtiment maximale de 12 étages s'applique également le long de la limite nord du chemin Hunt Club, à l'ouest du ruisseau Sawmill. Les hauteurs de bâtiment les plus faibles dans ces parties de la Zone polyvalente permettent une transition de hauteur vers les formes bâties

plus basses que l'on retrouve à l'est de la rue Bank et au sud du chemin Hunt Club.

- c. Une hauteur de bâtiment maximale de 15 étages est autorisée sur la rue Bank, de Dazé / Cahill jusqu'à Hunt Club, ainsi que sur la rue Bank dans la partie la plus au nord de la Zone polyvalente. Les bâtiments à ces endroits sont plus élevés que les bâtiments de 9 étages autorisés sur la rue Bank au sud du chemin Hunt Club, et que les bâtiments d'une hauteur maximale de 12 étages construits sur la rue Bank, dans la partie centrale de la Zone polyvalente, une situation qui permet la création d'un ensemble visible et d'un sentiment d'arrivée aux extrémités nord et sud de la Zone polyvalente de South Keys. Les bâtiments dont la construction est proposée à l'angle nord-est de la rue Bank et du chemin Hunt Club, et qui se trouvent à proximité des habitations de faible hauteur, sont soumis à la réglementation sur la transition de hauteur de bâtiment du Règlement de zonage.
- d. Les hauteurs de bâtiment autorisées aux carrefours de transport en commun, sur la Place municipale et le long de la future rue principale varient de 12 à 21 étages, selon leur emplacement. Les bâtiments plus près des carrefours de transport en commun sont généralement plus élevés que ceux situés entre ces installations. Cette situation a pour objet de permettre des densités plus fortes à proximité des stations de transport en commun et des espaces publics. La hauteur maximale de 21 étages résulte des règlements de zonage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa. Cette hauteur est calculée comme étant la différence entre l'élévation d'une propriété au-dessus du niveau de la mer et 151,79 mètres. La hauteur maximale fixée par l'administration de l'Aéroport s'applique aux

bâtiments et aux saillies sur les toits (c.-à-d. les antennes paraboliques, les antennes classiques, les pylônes radio, etc.).

- e. La rue principale doit être conçue selon une approche de rue complète, ouverte à tous les usagers mais accordant la priorité aux piétons et aux modes de transport actifs. L'emplacement et la forme des bâtiments sur la rue principale doivent contribuer à la création d'une rue complète aux « façades actives ». Pour ce faire, les bâtiments doivent être construits près de la voie (retrait maximal), au moins la moitié des façades doit être constituée de murs comprenant du vitrage transparent, des entrées actives, des terrasses et des cours entre les bâtiments et le trottoir, et des parcs de stationnement dissimulés de la vue depuis la rue.
- f. Les tours des immeubles élevés devraient être conçues et placées de manière à limiter les répercussions du vent et de l'ombrage, et à maintenir la pénétration de la lumière du soleil dans les espaces publics, à maintenir l'intimité des habitations et à préserver les vues publiques et les perspectives sur le ciel, entre autres éléments. Pour atteindre ces objectifs, la tour d'un immeuble élevé doit :
 - i. Être convenablement séparée des tours adjacentes, qu'elles soient sur le même emplacement ou sur un site voisin. La tour d'un immeuble élevé doit présenter une distance de séparation d'au moins 23 mètres avec les autres tours d'immeubles élevés. Une distance de séparation réduite au minimum à 18,0 mètres peut être autorisée dans le cas de tours d'habitation entièrement décalées l'une par rapport à l'autre

ou d'une tour d'habitation faisant face à une tour non résidentielle. Si aucun immeuble élevé ne se trouve sur une propriété adjacente dont le zonage permet la présence d'un immeuble élevé, la tour doit être en retrait de 11,5 m depuis les lignes de lot latérales intérieures et arrière. Les tours non résidentielles se faisant face auront une distance de séparation d'au moins 11,5 mètres. Les promoteurs de projets d'immeubles élevés présentant des distances de séparation inférieures à celles mentionnées plus haut devront :

- Faire la preuve que les objectifs susmentionnés sont atteints grâce à des surfaces de plancher plus faibles, à l'orientation et/ou à la forme des immeubles proposés; et
- Faire la preuve que des projets d'immeubles élevés sur les lots adjacents pourront être menés et respecter les distances de séparation et les retraits susmentionnés.

Si un promoteur de projet d'immeuble élevé ne peut faire la preuve que les exigences susmentionnées seront respectées, l'emplacement ne sera pas considéré comme approprié pour la construction d'immeubles élevés ou devra faire l'objet d'un regroupement de lots.

- ii. Avoir une surface de plancher au sol limitée. La surface de plancher maximale de la tour d'un immeuble d'habitation et polyvalent de grande

hauteur est d'environ 750 m² et d'environ 1 500 m² dans le cas des bâtiments non résidentiels. Les projets de tours présentant une surface de plancher au sol supérieure aux indications ci-dessus pourront être envisagés s'ils respectent les critères suivants :

- Faire la preuve que les objectifs susmentionnés sont

atteints grâce à l'orientation et/ou à la forme des immeubles proposés; et

- Prévoir une distance de séparation plus grande entre les tours situées sur un même lot et des retraits plus importants depuis les lignes de lot latérales et arrière.

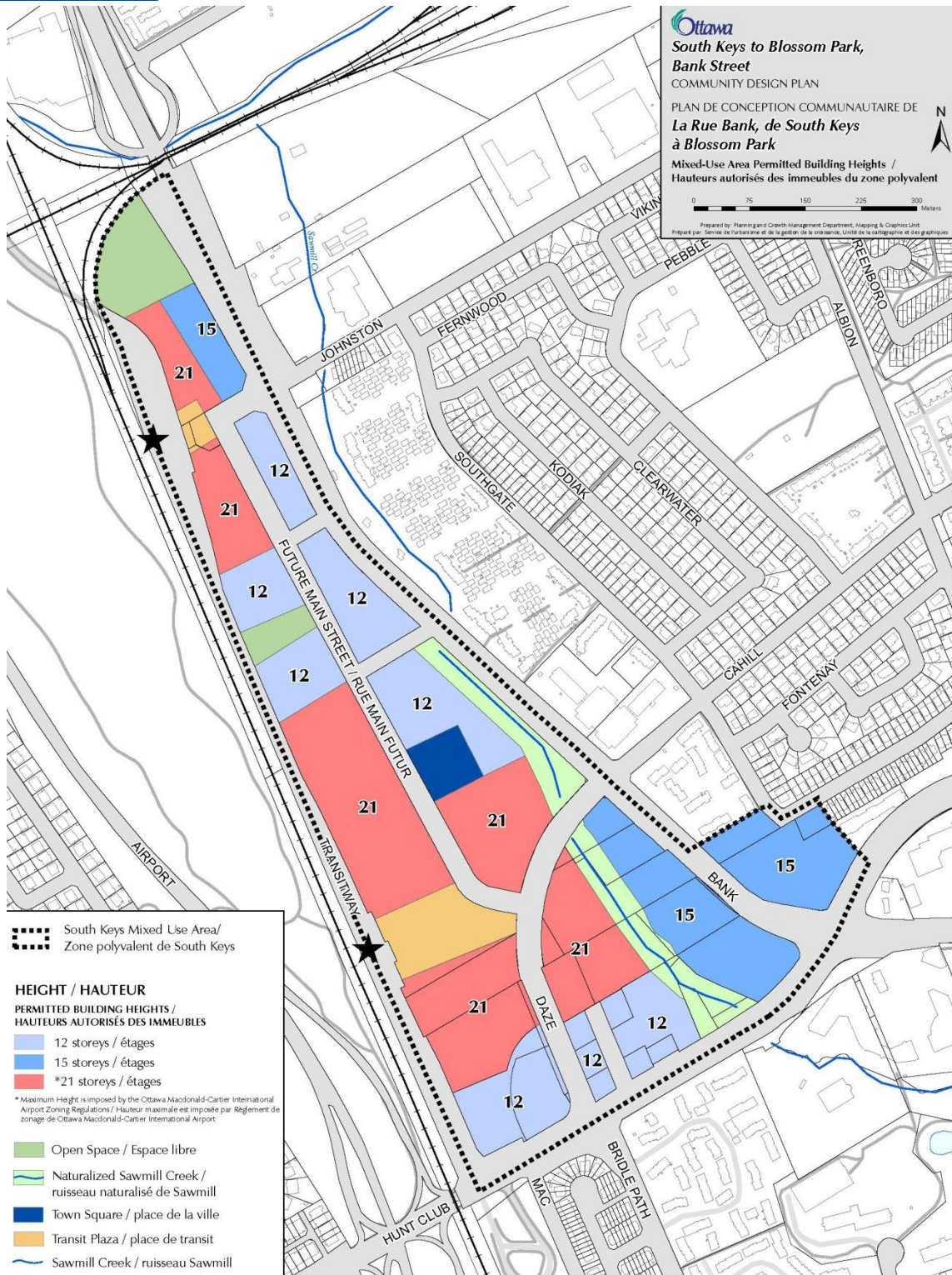


Figure 32 : Hauteurs de bâtiment autorisées dans la Zone polyvalente

3.4.9.6 Nouveaux parcs (Zone polyvalente)

Les nouveaux parcs sont des éléments clés de la structure urbaine du PCC, et contribuent à sa croissance et à son habitabilité. Ils sont concentrés dans la Zone polyvalente de South Keys afin de répondre à l'augmentation de la densité prévue dans le secteur. Ces espaces doivent être conçus de manière à répondre aux besoins des nouvelles populations, et à correspondre aux types et aux densités d'utilisation du sol dans les parties adjacentes à la Zone polyvalente de South Keys.

En dépit du règlement de la Ville régissant les terrains à vocation de parc, le pourcentage requis de terrains réservés à la création de parc pour tous les projets d'aménagement résidentiel et polyvalent dans la Zone polyvalente de South Keys et comprenant un espace destiné à un parc doit être fourni en terrains et non pas en compensation financière. Dans le cas des projets d'aménagement par étapes impliquant plusieurs propriétaires, il convient d'envisager tôt les possibilités de satisfaire aux exigences de terrains réservés à la création de parc et/ou de conclure préalablement des ententes de partage des coûts. Les parcs créés dans le cadre de projets d'aménagement afin de respecter le règlement de la Ville régissant les terrains à vocation de parc peuvent être dimensionnés et conçus en tant que places urbaines, s'écartant ainsi des définitions normatives de la Ville et du format habituel d'un parc, mais comptant toujours comme un terrain à vocation de parc.

Les places urbaines et les parcs proposés seront évalués au moment de l'approbation des projets d'aménagement, et devront être dimensionnés, situés et conçus à la satisfaction de la Ville d'Ottawa avant d'être acceptés comme terrains réservés à la création de parcs. La Ville envisagera la possibilité de percevoir des règlements financiers

des frais relatifs aux terrains à vocation de parc dans le secteur visé par le PCC, à l'extérieur de la Zone polyvalente de South Keys. Les fonds perçus lors d'aménagements dans le secteur du PCC seront utilisés conformément aux dispositions du Règlement régissant les terrains à vocation de parc.

Deux carrefours de transport en commun (aux stations Greenboro et South Keys) et une place municipale centrale sont illustrés sur le plan du domaine public (figure 33) et sur le plan des hauteurs de bâtiment autorisées (figure 32). Ces « parcs urbains » doivent représenter d'importants lieux publics de la Zone polyvalente, qui contribuent à définir son identité et son caractère. Ces endroits doivent faire l'objet d'un design urbain de grande qualité et pourront servir au plus grand nombre dans un environnement urbain resserré. Les projets réalisés sur le pourtour de ces aires seront animés grâce à des aménagements à échelle humaine et à des utilisations du sol actives. L'aménagement paysager devrait être caractérisé par une combinaison d'éléments inertes et végétaux, des bancs, des structures ombragées et des arbres plantés de manière coordonnée, afin d'atténuer l'effet du soleil en été et d'offrir une protection en hiver.

L'emplacement, la configuration et la superficie des parcs, y compris les carrefours de transport en commun et la place municipale, ainsi que des espaces ouverts sont conceptuels et pourraient être précisés lors des demandes d'approbation de plan d'implantation ou de lotissement. Des changements mineurs d'emplacement, de façade, de configuration et/ou de superficie des parcs ne nécessiteront aucune modification au présent PCC. Les bâtiments adjacents aux parcs, aux carrefours de transport en commun et à place municipale

devraient être construits à proximité afin de contribuer à la création d'un environnement urbain, mais en observant un retrait d'au moins 3,0 mètres. Ces espaces devraient être de propriété publique, sauf mention contraire et être acquis au moment de l'approbation d'aménagement, en tant que terrains réservés à la création de parcs. Les parcs qui ne sont pas de propriété publique ne seront pas acceptés en tant que terrains réservés à la création de parcs et des terrains ou des compensations financières supplémentaires seront requis. Les politiques suivantes s'appliquent conjointement au *Manuel d'aménagement des parcs et sentiers*, approuvé par le Conseil municipal en mars 2012.

- a) **La place municipale (parc de poche)** donnant sur le côté est de la future rue principale est située sur un terrain actuellement de propriété privée et contient une aire de stationnement destinée à l'installation commerciale adjacente. Elle se trouve à peu près au centre de la Zone polyvalente. Elle est destinée à servir de principal lieu de rencontre et de point central du réaménagement effectué aux alentours. Ce parc sera alloué à la Ville au moment du réaménagement ou privatisé, à l'unique discrétion de la Ville. Il est admis que la place municipale pourrait être construite lors de phases subséquentes de réaménagement de la Zone polyvalente. La superficie minimale de ce parc est d'environ 0,6 hectare et sa façade minimale sur voie publique est d'environ 60 mètres.

Les commodités de la place municipale comprendront :

- une fontaine centrale avec possibilité de patinage en hiver
- une structure de jeux
- des bancs et des possibilités de jeux et de loisirs informels
- des lampadaires
- des panneaux de signalisation

- un couvert forestier correspondant à au moins 30 pour cent de la superficie

- b) **L'esplanade de transport en commun (parc de quartier)** contiguë à la station de transport en commun South Keys se trouve sur un terrain actuellement de propriété privée et contient une aire de stationnement et une voie de desserte donnant accès à l'installation commerciale adjacente. Elle est conçue pour former une « cour urbaine d'accès » à la station, comprenant des éléments paysagers inertes et végétaux. Sa conception sera particulièrement axée sur la sécurité des usagers du transport en commun empruntant le parc pour accéder à la station ou la quitter. Ce parc sera alloué à la Ville lors de l'approbation de projets de réaménagement et pourrait être alloué et construit par étapes, la première étape devant correspondre à 50 pour cent de la superficie minimale requise du parc. S'il est alloué et construit par étapes, la conception et la construction de la première étape doivent tenir compte des étapes d'aménagement futur du parc. La superficie minimale de ce parc est d'environ 1,3 hectare et sa façade minimale sur voie publique est d'environ 70 mètres.

Les commodités de cette esplanade de transport en commun comprendront :

- des promenades sur tout le pourtour
- une large allée piétonnière principale reliant la rue à l'aire d'attente du carrefour
- des éléments de jeux pour bambins, jeunes et adolescents.
- une structure ombragée
- des tables de jeux et/ou de pique-nique
- un sentier en boucle accessible
- des postes de conditionnement physique et des bancs le long du sentier
- des lampadaires

- des panneaux de signalisation à l'entrée
- un couvert forestier correspondant à au moins 30 pour cent de la superficie, et des conifères

c) L'**esplanade de transport en commun (parc de poche)** contiguë à la station de transport en commun Greenboro se trouve en grande partie sur un terrain municipal, utilisé en association avec la station. Une partie de cette esplanade est située sur un terrain privé qui fait partie de l'aire de stationnement destinée à l'installation commerciale adjacente. Il doit être conçu de manière à former une « cour urbaine compacte d'accès » à la station. Sa conception sera particulièrement axée sur la sécurité des usagers du transport en commun empruntant le parc pour accéder à la station ou la quitter. Si la Ville choisit un jour de supprimer le parc-o-bus et de rendre les lieux disponibles pour être aménagés, ce parc sera requis pour l'aménagement de la propriété résiduelle. La superficie minimale de ce parc est d'environ 0,2 hectare et sa façade minimale sur voie publique est d'environ 40 mètres.

Les commodités de cette esplanade de transport en commun comprendront :

- des promenades sur tout le pourtour
- une large allée piétonnière principale reliant la rue à l'aire d'attente du carrefour
- un grand bosquet fait d'arbres formant une voûte des deux côtés de l'allée piétonnière
- une surface dure avec jeux aquatiques (comme des jets d'eau sortant du revêtement).
- des bancs le long des allées
- des panneaux de signalisation à l'entrée
- un couvert forestier correspondant à au moins 50 pour cent de la superficie

d) Le **parc (parc de quartier)** qui se trouve à l'extrémité nord de la Zone polyvalente est situé sur un terrain municipal accueillant actuellement un parc-o-bus. Si la Ville choisit un jour de supprimer le parc-o-bus et de rendre les lieux disponibles pour être aménagés, ce parc sera requis pour l'aménagement de la propriété résiduelle. Ce parc est situé sur un terrain actuellement désigné Espace vert d'importance dans le Plan officiel. L'accès du public et celui nécessaire à son entretien peuvent être rendus possibles par voie de servitudes enregistrées si une façade sur voie publique n'est pas requise par la Ville. La superficie minimale de ce parc est d'environ 1,3 hectare.

Les commodités de ce parc comprendront :

- des aires de jeux pour tous les âges (bambins, jeunes et adolescents) ainsi que des éléments de jeux accessibles pour les personnes ayant des besoins particuliers
- des mini-terrains de soccer
- une aire de jeux polyvalente servant de patinoire en hiver
- une structure ombragée
- un sentier en boucle accessible disposant de bancs à intervalles réguliers
- des panneaux de signalisation à l'entrée
- un couvert forestier correspondant à au moins 30 pour cent de la superficie, et des conifères

e) Le **parc (parc de poche)** jouxtant le côté ouest de la future rue principale et situé au sud de la station Greenboro se trouve sur un terrain privé et est occupé par une installation commerciale. Ce parc sera alloué à la Ville au moment du réaménagement. La superficie minimale de ce parc est d'environ 0,4 hectare et sa

façade minimale sur voie publique est de 35 mètres.

Les commodités de ce parc comprendront :

- des équipements de jeux pour les bambins, les jeunes et les adolescents
 - une structure ombragée avec des tables de jeux et/ou de pique-nique
 - un sentier en boucle accessible
 - des bancs le long du sentier
 - une aire gazonnée pour activités diverses
 - une aire en revêtement dur pour jouer au basket-ball, au ping-pong ou à des jeux divers
 - des panneaux de signalisation à l'entrée
 - un couvert forestier correspondant à au moins 30 pour cent de la superficie, et des conifères
- f) Aucun parc n'est prévu dans la partie sud-est de la Zone polyvalente, ceinturée par la rue Dazé, la rue Bank et le chemin Hunt Club. La nécessité d'aménager un parc dans ce secteur sera déterminée plus tard, au fur et à mesure que des aménagements

et des réaménagements seront réalisés. Plus particulièrement, l'emplacement d'un parc, sa superficie et les installations qu'il comprendra dépendront d'une analyse des utilisations du sol qu'effectuera la Ville dans les environs. À des fins d'évaluation du besoin de parcs dans la Zone polyvalente, on considère que ce parc couvrira une superficie d'environ 0,65 hectare. Les terrains réservés à la création de parcs pourraient être obtenus par étapes en tant que contributions de terrains et/ou de règlement financier, jusqu'à ce que tous les terrains nécessaires à la création d'un parc soient disponibles. D'une manière générale, l'emplacement privilégié pour l'aménagement d'un parc dans ce secteur est la zone contiguë au couloir du ruisseau Sawmill. L'accès du public et celui nécessaire à son entretien peuvent être rendus possibles par voie de servitudes enregistrées si une façade sur voie publique n'est pas requise par la Ville. Si la Ville n'acquiert pas de parc dans ce secteur par désignation de terrains, aucune modification au présent PCC n'est requise.

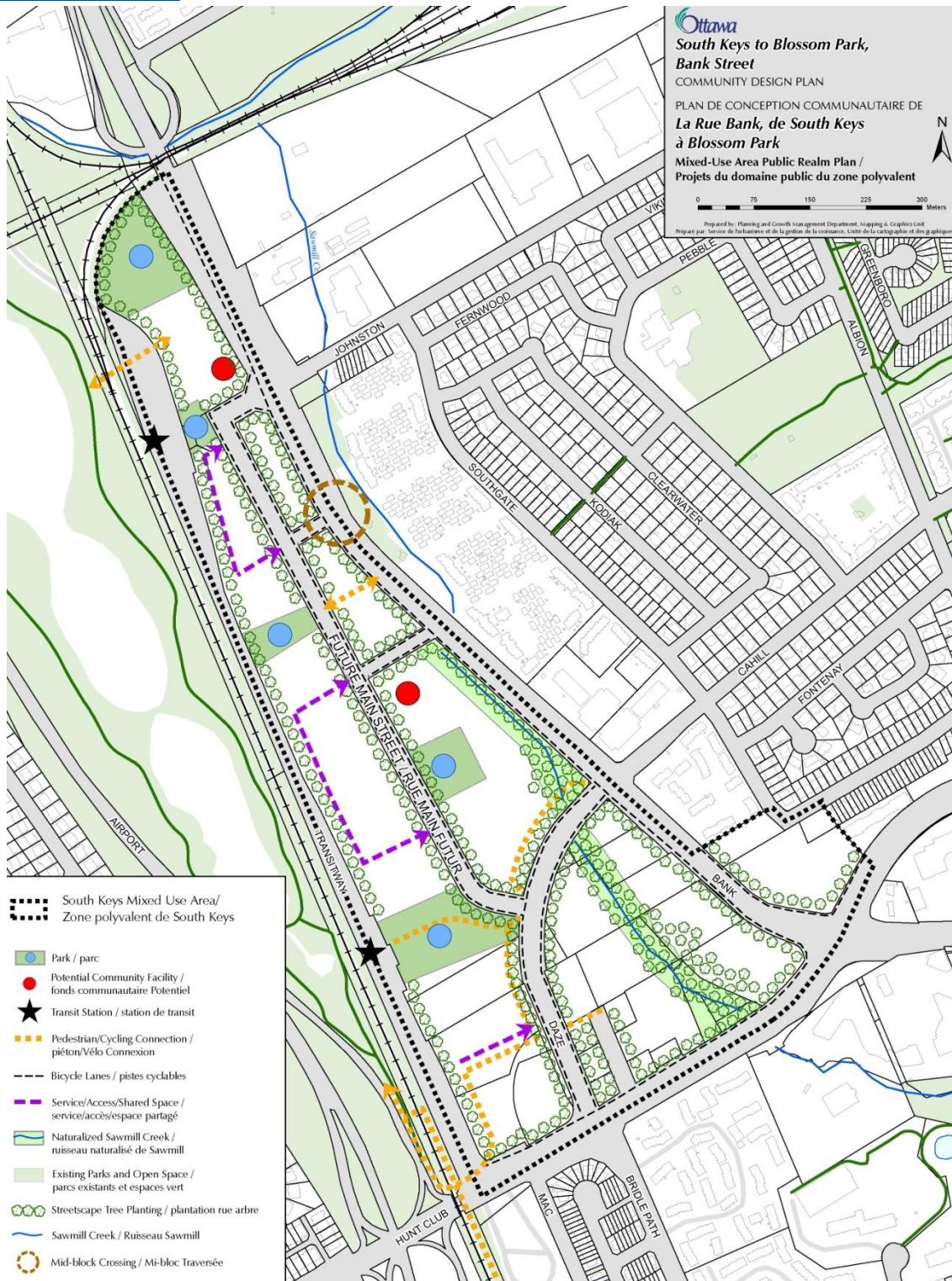


Figure 33 : Plan du domaine public de South Keys

- g) Aucun parc n'est prévu à l'angle nord-est de la rue Bank et du chemin Hunt Club. Ce secteur est à distance de marche d'un parc situé à l'est et, compte tenu de son étendue plus faible, ne peut pas accueillir un nouveau parc d'une taille fonctionnelle. Le règlement financier des frais relatifs aux terrains à vocation de parc sera examiné par la Ville lors de projets de réaménagement de ce secteur de la Zone polyvalente.
- h) Au total, la combinaison des terrains à vocation de parc dans la Zone polyvalente (y compris les carrefours de transport en commun et la place municipale) et de l'espace ouvert naturel longeant le ruisseau Sawmill devrait totaliser environ 20 pour cent de la superficie brute de la Zone polyvalente. Les parcs devraient constituer au moins environ 10 pour cent de la superficie nette à aménager dans la Zone polyvalente, à l'exception du secteur municipal au nord (parc-o-bus) où un pourcentage plus élevé pourrait être affecté à la création de parcs.
- i) Les exigences générales suivantes s'appliquent à l'aménagement de tous les parcs dans la Zone polyvalente :
 - i. L'analyse et le nettoyage des sols potentiellement contaminés seront effectués par le promoteur, à ses seuls frais, avant le transfert du terrain à la Ville.
 - ii. La conception des parcs et des places doit être conforme aux dispositions du présent PCC et aux critères et lignes directrices de conception du *Manuel d'aménagement des parcs et sentiers*, et doit intégrer les

politiques, les normes, les lignes directrices et les mesures de sécurité pertinentes de la Ville, en vigueur au moment de l'aménagement.

- iii. Les parcs et les places continueront de relever, en ce qui concerne l'entretien et la sécurité, de la responsabilité du promoteur pendant la période de garantie et jusqu'à acceptation de la Ville.
- iv. Les parcs et les places ayant une façade sur une voie privée, après approbation de la Ville, doivent être raccordés aux services requis d'électricité, de distribution d'eau et d'égouts sanitaires et pluviaux, à la satisfaction de la Ville.

3.4.9.7 Nouvelles rues

Les nouvelles rues publiques et les nouvelles voies d'accès aux services sont illustrées sur le Plan du domaine public. Les nouvelles rues publiques ont pour objet de créer un environnement favorable à la marche sur une rue principale, de donner accès à la rue Bank, de créer des îlots à aménager plus petits et d'améliorer les liens au sein de la collectivité. Les nouvelles rues sont disposées en quadrillage et suivent vaguement les allées des aires de stationnement et les points d'accès à la rue Bank. Leur tracé sera précisé et adapté aux exigences de la Ville au besoin, au moment des demandes d'approbation des plans d'implantation, des servitudes ou des plans de lotissement.

- a. La rue principale et les rues collectrices doivent être désignées voies publiques sur demande de la Ville. Elles doivent être conçues selon une approche de rue complète, ouverte à tous les usagers mais

accordant la priorité aux piétons et aux modes de transport actifs. Les intersections doivent être très favorables aux piétons, grâce à des indicateurs matériels qui avertiront les automobilistes de la présence de ces zones piétonnières.

- b. La rue principale doit être l'axe culturel et économique de la Zone polyvalente, et contribuer à créer un centre actif et dynamique dans la collectivité. Elle doit disposer d'une emprise large de 26 à 30 m, sous réserve d'une conception détaillée ultérieure. Dans cette emprise, deux voies de circulation, des places de stationnement sur voirie, des pistes cyclables, une zone de mobilier urbain plantée d'arbres ainsi qu'un large trottoir de 4 m des deux côtés de la chaussée doivent être prévus.
- c. La rue principale peut être construite par étapes. Par conséquent, la Ville pourra choisir d'assurer la propriété publique de la chaussée après son achèvement complet. Le calendrier d'acquisition la rue principale et d'autres emprises de la Zone polyvalente sera déterminé à la discrétion de la Ville.
- d. Les voies collectrices sont autant de points d'accès est-ouest dans la Zone polyvalente et permettent de s'orienter jusqu'aux carrefours de transport en commun et à la place municipale depuis la rue Bank. Trois rues collectrices pourraient être aménagées dans le secteur visé par le PCC, notamment dans le prolongement ouest du chemin Johnston et à la hauteur des deux entrées menant à l'emplacement depuis la rue Bank.
- e. L'emprise des voies collectrices doit avoir une largeur comprise entre 22 et 26 m, sous réserve d'une conception détaillée ultérieure. Dans cette emprise, deux voies

de circulation, des trottoirs et des voies réservées aux cyclistes des deux côtés de la chaussée doivent être prévus.

- f. Des voies de desserte doivent permettre d'offrir un accès coordonné et partagé aux futurs bâtiments donnant sur la limite ouest de la Zone polyvalente. L'emprise de ces voies de desserte fera l'objet, au besoin, de servitudes et d'ententes d'entretien et de responsabilité entre les propriétaires bénéficiaires et la Ville, à la discrétion de la Ville au moment de l'approbation des projets d'aménagement. Entre temps et jusqu'à la construction du parc de poche et de l'esplanade de transport en commun, la voie de desserte peut continuer d'exister sur la limite ouest de la Zone polyvalente.

3.5 Politiques générales sur la forme bâtie

Cette section fournit des lignes directrices générales en matière de forme bâtie dans le secteur du PCC, y compris la nouvelle Zone polyvalente. Ces politiques doivent être appliquées parallèlement avec les lignes directrices de conception de la Ville pour l'aménagement des artères principales, les aménagements axés sur le transport en commun, pour les habitations de grande hauteur, etc.

- a. Des formes diverses et des types divers de bâtiment, y compris les maisons en rangée superposées par exemple, doivent être pris en compte pour constituer le socle des bâtiments de hauteur moyenne à élevée.
- b. Les bâtiments ayant une façade plus longue sur la voie publique ne doivent pas, en général, présenter de longs murs sans

aucune forme d'articulation, cour ou autre élément architectural offrant une interruption visuelle sur la longueur.

- c. Les immeubles de grande hauteur doivent, d'une manière générale, être conçus sous la forme d'un socle surmonté d'une tour, afin de donner aux piétons un sentiment de définition et d'enveloppe, et être en retrait d'une distance déterminée après consultation des membres du Comité d'examen du design urbain de la Ville.
- d. Des plans de mise en œuvre par étapes pourraient être requis pour les propriétés les plus grandes, afin de démontrer comment l'emplacement, la volumétrie et la densité des bâtiments seront déterminés au fil des années.
- e. Environ 50 pour cent (au minimum) de la largeur des lots, mesurée depuis le retrait des bâtiments le long de la rue Bank, de la future rue principale et du tronçon sud de la rue Dazé (futur tronçon sud de la rue principale) devraient être constitués d'un ou plusieurs murs afin de créer une façade sur rue bien définie.
- f. Pour les bâtiments donnant sur la rue Bank, la rue principale et le tronçon sud de la rue Dazé (futur tronçon sud de la rue principale), environ 50 pour cent (au minimum) de la façade en rez-de-chaussée devraient être constitués de vitrage transparent et/ou d'entrées actives. Aucune affiche « sociétale » ne doit figurer sur le vitrage.
- g. Le rez-de-chaussée des bâtiments non résidentiels et polyvalents donnant sur la rue Bank, la rue principale et le tronçon sud de la rue Dazé (futur tronçon sud de la rue principale) devrait comprendre, pour chaque occupation commerciale, une entrée active menant au trottoir prévu. Des exceptions sont prévues pour les locations occupant moins de 140 m² de superficie brute de location et occupant un total général inférieur à 25 pour cent de la superficie au sol du bâtiment.
- h. Les bâtiments donnant sur la future rue principale et sur le tronçon sud de la rue Dazé (futur tronçon sud de la rue principale) doivent présenter un retrait maximal de 3 mètres.
- i. Les superficies au sol des bâtiments entourant les carrefours de transport en commun, la place municipale, la rue principale et le tronçon sud de la rue Dazé (futur tronçon sud de la rue principale) doivent présenter un grain plus fin afin d'améliorer la circulation piétonnière et de créer des espaces intimes aux alentours.
- j. Les bâtiments adjacents aux carrefours de transport en commun et à la place municipale doivent contribuer à la création d'un environnement urbain présentant des caractéristiques de « façades actives », avec notamment une implantation à proximité de l'espace, des murs comportant du vitrage transparent et des entrées actives, des terrasses et des cours ainsi que des aires de stationnement dissimilées de la vue.
- k. Les bâtiments adjacents aux parcs, aux carrefours de transport en commun et à la place municipale doivent se trouver à

proximité de l'espace afin de contribuer à la création d'un environnement urbain, mais doivent être en retrait d'au moins 3 mètres.

- I. Des conifères et des arbres à feuilles caduques doivent être plantés près des aires extérieures où se trouvent des bancs, à des fins de confort thermique.

- m. La signalisation commerciale sur la rue Bank, la rue principale et sur le tronçon sur de la rue Dazé (futur tronçon sud de la rue principale) devrait être conçue de manière à s'intégrer dans l'architecture des bâtiments concernés. La conception d'enseignes créant une pollution visuelle dans les emprises est à éviter.

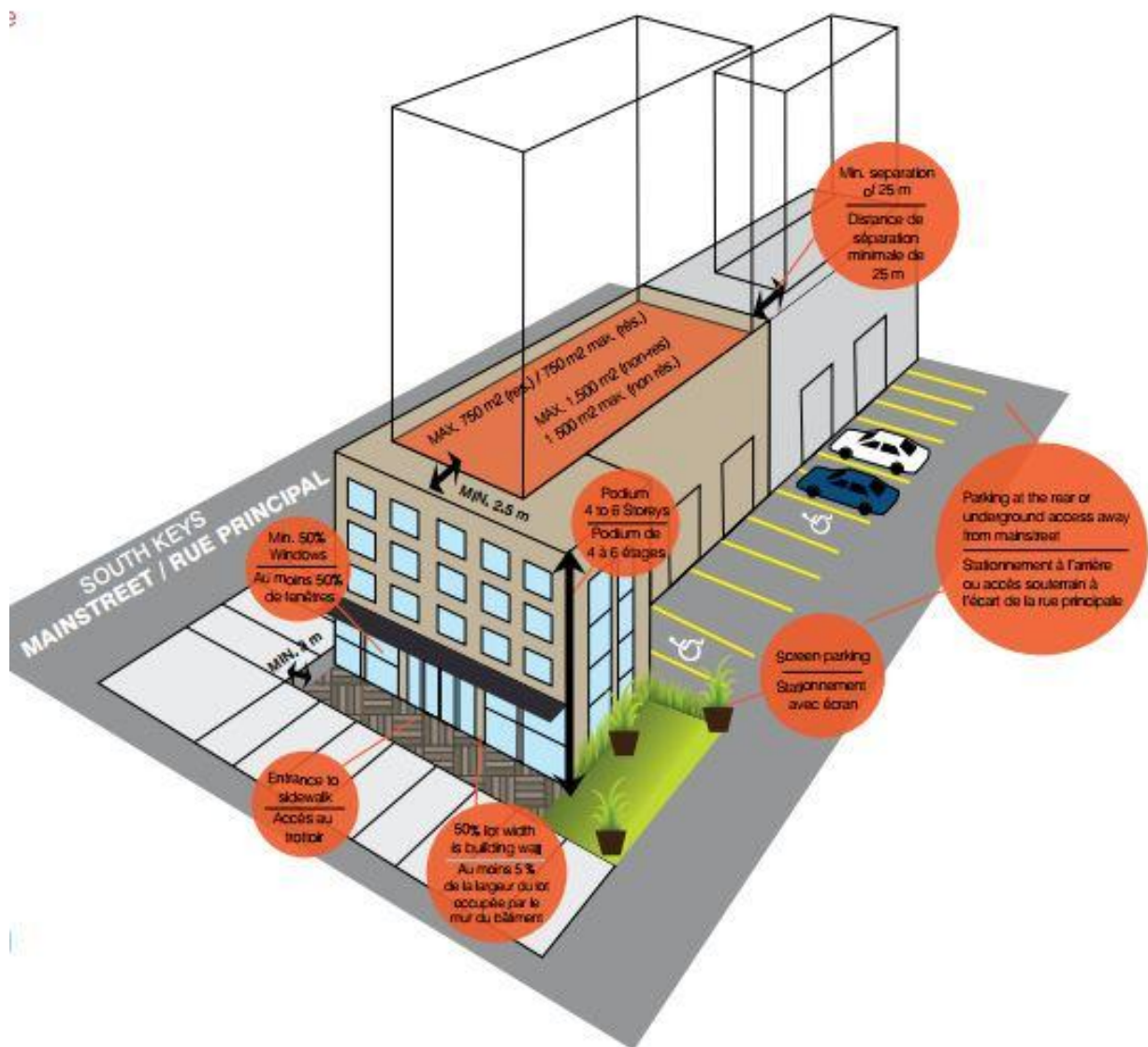


Figure 34 : Illustration de la forme bâtie générale

3.6 Études sur l'utilisation du sol future

Deux emplacements du secteur visé par le PCC doivent faire l'objet d'études supplémentaires afin de déterminer les utilisations du sol qui y seraient appropriées et les hauteurs de bâtiment qui doivent y être autorisées. Le secteur d'emploi du chemin Johnston ainsi qu'une parcelle située du côté nord du chemin Sieveright sont désignés « Étude sur l'utilisation du sol future » dans l'annexe A – Utilisation du sol. D'ici à ce que ces études soient réalisées, les désignations et les zonages actuels du Plan officiel s'appliquent. Ces études seront entreprises et mises en œuvre par la Ville lorsque des plans de travail les exigeront. Une demande de modification au Plan officiel ou au Règlement de zonage présentée dans ces secteurs avant le lancement d'une étude sera considérée comme un déclencheur exigeant une préparation et une réalisation préalables de l'étude. En pareil cas, le propriétaire peut mener l'étude en collaboration avec la Ville, à la discrétion de celle-ci. Les études sur l'utilisation du sol future comprendront des activités de participation du public, qui se grefferont à tout processus public de réalisation des études par le biais de modifications au plan secondaire ou au Règlement de zonage.

3.6.1 Secteur d'emploi du chemin Johnston

Le secteur d'emploi du chemin Johnston, qu'englobe le secteur du PCC, se trouve du côté nord du chemin Johnston, une grande voie collectrice, et à l'est de la rue Bank, une artère servant de couloir prioritaire de transport en commun. Les terrains d'emploi situés dans le secteur du PCC totalisent environ 15 hectares et se

trouvent à moins de 800 mètres de la station Greenboro. Cet emplacement dans la collectivité et sa proximité des services de transport en commun laissent penser que ce secteur pourrait faire l'objet d'une densification future. Son zonage actuel, IL – Zone d'industrie légère, permet une vaste gamme d'utilisations d'industrie légère à faible incidence ainsi que des bureaux et des utilisations connexes, dans des bâtiments d'une hauteur maximale de 18 mètres (environ 6 étages), selon la proximité de zones résidentielles. L'étude sur l'utilisation du sol future permettra ce qui suit :

- a. Déterminer les emplacements susceptibles de pouvoir accueillir des bâtiments plus élevés ou moins élevés au regard des hauteurs maximales autorisées par le zonage et compte tenu de la proximité des quartiers résidentiels adjacents et de leur caractère, de la voie ferrée au nord, de la rue Bank et de la station Greenboro.
- b. Déterminer si l'ajout ou la suppression d'utilisations du sol autorisées seraient appropriés.
- c. Déterminer si l'aménagement de voies publiques et/ou de points d'accès privés partagés supplémentaires menant aux propriétés depuis le chemin Johnston est nécessaire.
- d. Déterminer les retraits requis pour les aménagements longeant le ruisseau Sawmill et la largeur appropriée du couloir de verdure, la nécessité d'une désignation sous-jacente de plaine inondable, la nécessité d'attribuer le couloir de verdure à la Ville et la nécessité d'installer des commodités publiques dans le couloir de verdure.

- e. Fixer à 15 mètres le retrait requis depuis le haut du talus de l'affluent du ruisseau Sawmill longeant la limite nord du secteur d'emploi.
- f. Déterminer les retraits et les mesures de sécurité requis depuis la voie ferrée, ainsi que les retraits et les mesures d'atténuation requis en raison de problèmes de bruit et de vibrations.
- g. Appliquer toute modification requise au PCC, au Plan secondaire et au Règlement de zonage découlant de l'étude.
- b. Déterminer l'utilisation du sol et le zonage appropriés pour le secteur, et si des utilisations d'industrie légère doivent continuer d'être autorisées.
- c. Déterminer les finitions appropriées sur les murs de rez-de-chaussée (fenêtres et portes) afin de créer un environnement à échelle humaine le long de la chaussée et d'éviter les façades aveugles donnant sur les quartiers résidentiels.
- d. Déterminer si un terrain doit être réservé à la création d'un parc ou s'il faut privilégier une compensation financière, compte tenu des utilisations du sol autorisées.

3.6.2 Avenue Sieveright

Le secteur de l'étude sur l'utilisation du sol future de l'avenue Sieveright se trouve du côté nord de l'avenue Sieveright et à l'est de la rue Bank, comme l'illustre l'annexe A – Utilisation du sol. Le secteur d'étude comprend, en tout ou en partie, environ six propriétés et couvre une superficie d'environ 2,8 hectares. Il se trouve à plus de 800 mètres de la station de transport en commun South Keys, mais à proximité de la rue Bank, désignée artère. Son zonage actuel, IL2 – Zone d'industrie légère, permet une hauteur de bâtiment maximale de 14 mètres (environ 4,5 à 5 étages). Le zonage IL2 permet une vaste gamme d'utilisations d'industrie légère à faible incidence, ainsi que des bureaux ou des utilisations similaires. L'étude sur l'utilisation du sol future permettra ce qui suit :

- a. Déterminer les emplacements susceptibles de pouvoir accueillir des bâtiments plus élevés ou moins élevés au regard des hauteurs maximales autorisées par le zonage et compte tenu de la profondeur des lots et de la proximité des quartiers résidentiels adjacents et de leur caractère, et de la rue Bank.
- e. Prendre en compte les éventuelles répercussions sur le transport découlant d'une augmentation de la densité et envisager les mesures permettant d'atténuer ces répercussions.
- f. Appliquer toute modification requise au PCC, au Plan secondaire et au Règlement de zonage découlant de l'étude.

3.7 Espaces verts et écologisation

L'écologisation et la mise en valeur des espaces verts dans le domaine public sont des éléments clés de la structure urbaine décrite dans le PCC, qui soutiennent sa croissance et son habitabilité.

3.7.1 Arbres de rue

L'augmentation du couvert forestier dans tout le secteur du PCC, en particulier le long des artères, est un facteur essentiel d'écologisation.

- a. Des arbres de rue doivent être plantés le long de toutes les emprises, y compris celles situées dans la Zone polyvalente de South Keys et celle de la rue Bank, du chemin Johnston, du chemin Hunt Club, de l'avenue Sieveright et du chemin Albion. Un espace de plantation suffisant doit être prévu afin d'assurer la viabilité des arbres de rue dans ces secteurs.
- b. On retrouve des fils aériens du côté est de la rue Bank, dans le secteur du PCC. Leur présence influera sur la sélection d'arbres plus petits et/ou sur les lieux de plantation et/ou sur la distance de dégagement à prévoir à ces endroits.

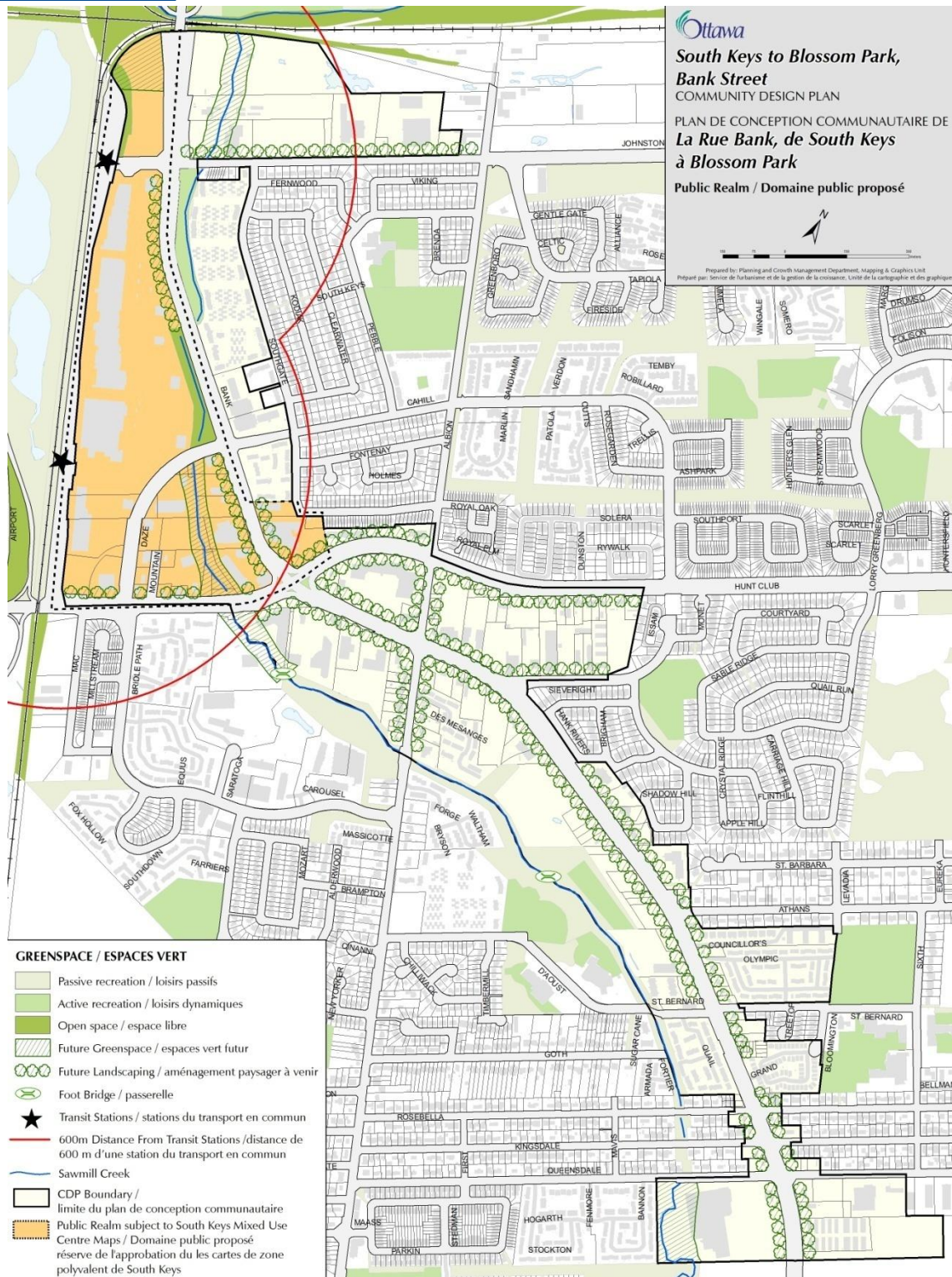


Figure 35 : Carte des espaces verts

3.7.2 Ruisseau Sawmill

Le ruisseau Sawmill est un élément naturel important qui doit être restauré, protégé et mis en valeur afin de garantir son intégrité environnementale fonctionnelle pour de nombreuses années. Le ruisseau doit être protégé car les terres entourant ses rives sont de plus en plus urbanisées et leurs surfaces sont devenues imperméables (aires de stationnement, routes, bâtiments, etc.). La quantité d'eau de ruissellement se déversant dans le ruisseau Sawmill a grandement augmenté. Même les précipitations brèves accroissent considérablement les niveaux d'eau, une situation qui, conjuguée à l'augmentation de la vitesse du débit, entraîne l'érosion des rives. Aux endroits où la zone tampon a été réduite ou supprimée, la végétation est insuffisante pour filtrer et retenir l'eau de ruissellement arrivant des surfaces imperméables. Cette conjugaison de facteurs induit une grande pression d'érosion sur les rives.

Les zones tampons naturelles entre le ruisseau et les aires d'intervention humaine sont extrêmement importantes pour la filtration du surplus de nutriments s'écoulant dans le ruisseau, l'infiltration de l'eau de pluie, la stabilité des rives et l'habitat faunique. Les rivages naturels apportent de l'ombrage dans l'eau, contribuant à conserver des débits de base et à maintenir l'eau fraîche.

- a. Défricher les terrains près du ruisseau afin de créer un couloir naturel assez large pour accueillir un habitat aquatique, aviaire et faunique, assurer la qualité de l'eau, favoriser la pousse de plantes indigènes et garantir l'intégrité fonctionnelle du cours d'eau.
- b. La largeur de certains tronçons du ruisseau est définie par les aménagements actuels.

Celle d'autres tronçons et la nécessité d'attribuer des terrains à la Ville seront sujets à examen au moment de l'approbation des projets d'aménagement et/ou à une étude sur l'utilisation du sol future. Tous les aménagements (bâtiments, parcs de stationnement, aires de chargement, sentiers, etc.) doivent présenter, depuis le ruisseau, un retrait de : (1) 15 m à partir du haut du talus sur les terrains avec ravin; ou (2) 30 m à partir de la ligne naturelle de hautes eaux dans les zones où le cours d'eau est au niveau du sol; ou (3) selon la limite fixée par l'évaluation géotechnique ou de plaine inondable, la valeur la plus forte ayant préséance. Le retrait à respecter sera confirmé dans un rapport présenté à l'appui des demandes d'aménagement.

- c. Les terrains situés dans les limites du retrait depuis le ruisseau doivent être naturalisés et attribués à la Ville, comme il aura été déterminé au moment de l'approbation des projets d'aménagement.
- d. Les utilisations du sol pourraient offrir une vue sur le ruisseau et la zone tampon, tout en continuant de respecter les retraits imposés, afin de permettre aux gens de se rapprocher de la nature. Les formes bâties et les utilisations du sol idéales comprendraient les patios, les terrasses, les balcons, les parcs de poche privés et les liens piétonniers. Les éléments de mobilier comme les poubelles, les bancs et les lampadaires sont des ajouts qui pourraient être disposés à proximité mais à l'extérieur de la zone tampon du ruisseau.

- e. L'aménagement de parcs de stationnement, de surfaces imperméables et d'aires de stockage de la neige le long du ruisseau est déconseillé. Toute aire de stationnement adjacente au couloir du ruisseau doit être au moins séparée par une clôture d'une hauteur de 1,5 m et d'une zone tampon paysagée comportant des buissons et/ou des arbres. La clôture choisie doit être visuellement discrète, contribuer à la mise en valeur générale du design urbain et permettre les déplacements tout en protégeant le couloir contre les véhicules stationnés et la neige stockée. Cette clôture empêchera la neige qui déborde de l'aire de stationnement d'être repoussée dans le ruisseau et de menacer l'intégrité environnementale de cet élément naturel important.

3.7.2.1 Arbres et espèces envahissantes

Environ 20 à 25 pour cent du couvert forestier urbain de la ville sont constitués de trois essences de frêne du genre *Fraxinus*. Ces trois essences sont très sensibles aux effets de l'agrile du frêne, une espèce aujourd'hui endémique à Ottawa et dans l'est de l'Ontario. Les arbres touchés par l'agrile du frêne sont appelés à mourir, sauf s'ils ont été protégés par une injection de pesticide systématique appelé TreeAzin. Ce traitement ne garantit pas la survie des arbres traités, qui nécessiteront un traitement permanent et peuvent requérir des opérations d'élagage pour les empêcher de dépérir.

Le frêne domine une variété de paysages de rue, d'espaces ouverts, de cours privées et de couloirs de cours d'eau un peu partout en ville. Le ruisseau Sawmill ne fait pas exception à cette règle et la présence de frêne s'observe dans plusieurs zones. Les frênes se trouvant dans des aires naturelles

comme le ruisseau Sawmill sont moins susceptibles d'avoir été traités contre l'agrile du frêne et peuvent un jour représenter un danger pour la sécurité du public, notamment près des sentiers et des points d'observation, si aucune approche adéquate n'est adoptée pour gérer les ressources arborées. Sans la mise en place de mesures, les zones touchées par l'agrile du frêne retourneront d'elles-mêmes à un état boisé ou seront la cible d'autres espèces envahissantes comme le nerprun, qui pourraient faire de ces zones des taillis indésirables.

Indépendamment de l'état actuel du couvert forestier, les plus importantes politiques de promotion de sa santé le long du ruisseau Sawmill sont celles associées à la protection contre les autres utilisations du sol et les empiètements. Pour améliorer la santé de la forêt urbaine actuelle et augmenter le couvert forestier global, les politiques suivantes s'appliqueront aux terrains traversant ou longeant le ruisseau Sawmill lors de l'examen des projets d'aménagement :

- a. Soumettre un rapport sur la conservation des arbres, comme il est mentionné sur le site Web de la Ville, qui, outre les exigences mentionnées, indique la présence ou l'absence d'espèces envahissantes pouvant nuire à la santé des arbres. Ce rapport serait présenté avec la demande. L'évaluation des espèces envahissantes doit permettre ce qui suit :
 - i. Déterminer le risque éventuel posé par les arbres malades ou susceptibles de l'être par suite de la présence d'espèces envahissantes.
 - ii. Désigner les arbres présentant ou pouvant présenter un « risque élevé »

pour la santé publique, et qui devraient être abattus aux frais du propriétaire.

- iii. Désigner les arbres présentant un risque plus faible et pouvant être traités, protégés contre un dépérissement plus grand ou abattus.
 - iv. Planifier la suppression et le reboisement des zones touchées, afin de remplacer les arbres perdus et de résoudre les problèmes de sécurité.
- b. Les zones touchées par l'abattage d'arbres doivent être reboisées à la satisfaction de la Ville. La plantation de jeunes pousses ou de semis d'essences indigènes peut être envisagée. Ces plants nécessiteront des années d'entretien afin de limiter la mortalité. À titre d'exemple, les zones englobant le ruisseau Sawmill, plus précisément entre la rue Dazé et le chemin Hunt Club, devront faire l'objet de projets de plantation des rives d'ici deux à cinq ans, en raison des ravages causés par l'agrile du frêne à ces endroits.

Autant que possible, les partenariats dans les efforts de reboisement des terrains traversant ou longeant le ruisseau Sawmill seront encouragés. La Ville d'Ottawa, l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau, Écologie Ottawa et d'autres intendants communautaires sont autant de partenaires éventuels.

3.8 Mobilité et liens

3.8.1 Réseaux piétonnier et cyclable

Les plans du réseau piétonnier (figure 36) et du réseau cyclable (figure 37) s'inspirent du réseau actuel de transport actif et, avec le Plan de la

circulation piétonnière et le Plan sur le cyclisme d'Ottawa, assurent la présence de lien en direction et à destination de la Zone polyvalente et vers les stations de transport en commun. Les futurs liens piétonniers et cyclables ont été prévus de manière à faire passer la priorité du transport dans la Zone polyvalente, et dans le reste du secteur du PCC, de l'automobile vers des modes actifs et durables, afin de garantir les liens vers les quartiers environnants et à l'intérieur du secteur du PCC. De plus, les parcours illustrés sur le Plan du domaine public de la Zone polyvalente (figure 33) permettront de réduire les distances à pied et à vélo vers les stations de transport en commun, aideront à créer un quadrillage piétonnier dans la Zone polyvalente et offriront des liens importants vers le réseau piétonnier et cyclable des environs.

- a. Des **trottoirs** doivent être prévus des deux côtés des futures voies publiques et privées.
- b. Les emprises des **sentiers polyvalents** doivent être larges d'au moins 6 m et asphaltées sur au moins 3 m.
- c. Les **pistes cyclables** sont des installations sur lesquelles les cyclistes sont séparés physiquement de la circulation automobile par un changement de niveau. Dans le secteur du PCC, des pistes cyclables doivent au moins être aménagées sur la rue Bank et le long d'une partie du chemin Hunt Club, du chemin Albion au chemin McCarthy environ.
- d. Les **parcours cyclables** sont des installations (voies cyclables peintes, sentiers polyvalents ou pistes cyclables) qui constituent des espaces réservés aux cyclistes et qui peuvent être séparées

physiquement de la chaussée si le volume et la vitesse de circulation le justifient. Les futurs parcours cyclables constitueront un réseau dans le secteur du PCC et de viendront particulièrement importants puisqu'ils créeront des liens vers les stations South Keys et Greenboro.

- e. Les **parcs de stationnement pour vélos de longue durée** doivent être protégés contre les intempéries et hautement sécurisés car les vélos y sont laissés sans surveillance pendant de longues périodes. Ces installations doivent être bien situées près des stations de transport en commun. Des parcs de stationnement pour vélos de courte durée doivent également être construits près des lieux publics et des commerces.
- f. Les **passages pour piétons améliorés** sont des installations dont la présence et la conception permettent de sensibiliser les automobilistes aux piétons traversant la rue. Parmi les caractéristiques que peuvent présenter les *passages pour piétons améliorés*, mentionnons des durées de traversée plus longues, une meilleure visibilité des marques sur la chaussée (les rayures au sol), une mise en valeur de l'aménagement paysager dans l'emprise, des couloirs de virage intelligents permettant de réduire la vitesse des automobilistes qui tournent à droite, des panneaux de priorité aux piétons, des refuges pour piétons dans les terre-pleins centraux, etc.
- g. Les **passages à mi-pâté** sont des installations qui relient le réseau piétonnier ou cyclable d'un côté à l'autre d'une voie et

rendus nécessaires en raison de la distance entre deux intersections (plus de 250 m). Les passages à mi-pâté le long de la rue Bank doivent être munis de feux activés par les piétons et peuvent comprendre les caractéristiques des *passages pour piétons améliorés*.

- h. Créer un réseau piétonnier interne à même les grandes propriétés commerciales et polyvalentes situées à l'angle du chemin Hunt Club et de la rue Bank (qui engloberait le centre commercial Towngate, le centre commercial Southgate, etc.). Les gens doivent pouvoir se déplacer à pied d'une propriété à une autre voisine sans avoir à revenir sur la rue Bank. Des allées piétonnières devraient relier les passages pour piétons de la rue Bank, permettant ainsi aux gens de traverser facilement sans quitter le réseau piétonnier d'ensemble. L'emplacement des futurs sentiers illustré dans le Plan de la circulation piétonnière et le Plan sur le cyclisme sur ces propriétés est conceptuel. La conception et l'emplacement définitifs de ces sentiers seront déterminés lors de l'approbation des projets de réaménagement.
- i. Le lien piétonnier et cyclable reliant la rue Dazé au croissant Mountain vise à offrir un lien de transport actif puisqu'un lien sur voirie est difficile à créer.
- j. Le lien entre le carrefour des rues Dazé et Bank et l'angle sud-ouest de la Zone polyvalente joue le double rôle de lien hors voirie vers la future passerelle pour piétons et cyclistes, qui sera située du côté est du pont ferroviaire surplombant le chemin

Hunt Club, et d'accès hors voirie à la station South Keys.

- k. Les emprises, les liens, les trottoirs et les sentiers décrits dans le présent PCC peuvent constituer des conditions à des approbations d'aménagement, comme l'exigerait la Ville, en plus des travaux nécessaires de modification de la chaussée et des carrefours, d'installation de feux, de construction de trottoirs, etc.

3.8.1.1 Sentiers reliant Greenboro au ruisseau Sawmill

Un lien piétonnier et cyclable futur reliant le sentier du ruisseau Sawmill à la Zone polyvalente de South Keys est illustré au nord de la station de transport en commun Greenboro, sur le Plan du

réseau piétonnier (figure 36), le Plan du réseau cyclable (figure 37) et le Plan du domaine public de la Zone polyvalente (figure 33). L'emplacement et la fonction définitifs de ce lien devront faire l'objet d'une étude et d'une conception détaillée. Cette étude devra porter, entre autres, sur la nécessité de relier directement la station Greenboro, sur la sécurité publique (compte tenu de la proximité de la Ligne Trillium et des emprises du service de transport en commun par autobus), sur son emplacement et sa fonction tant au sein de la Zone polyvalente de South Keys (et compte tenu des futurs projets de réaménagement dans ce secteur) que du réseau de transport actif de la Ville.

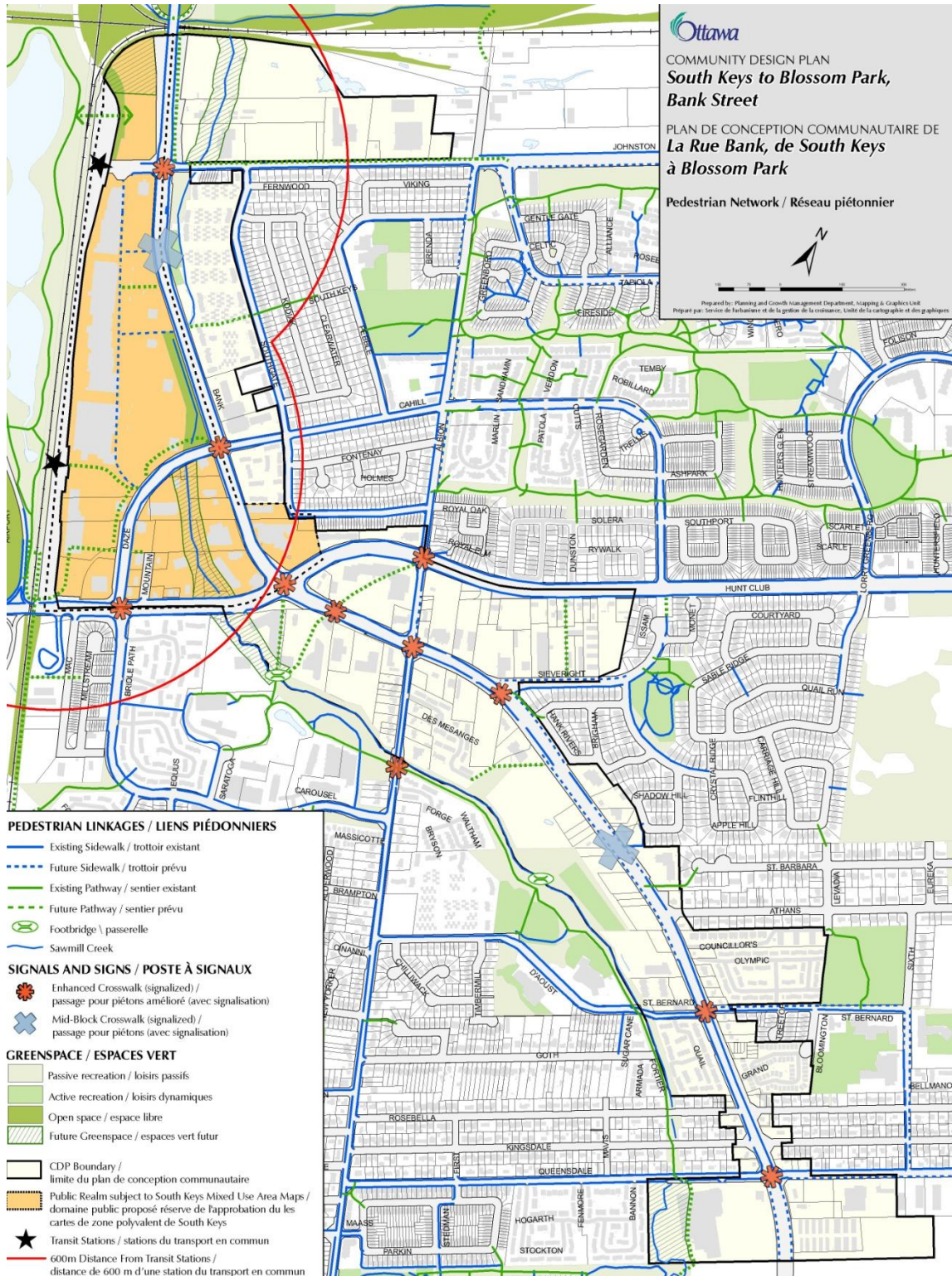


Figure 36 : Plan du réseau piétonnier

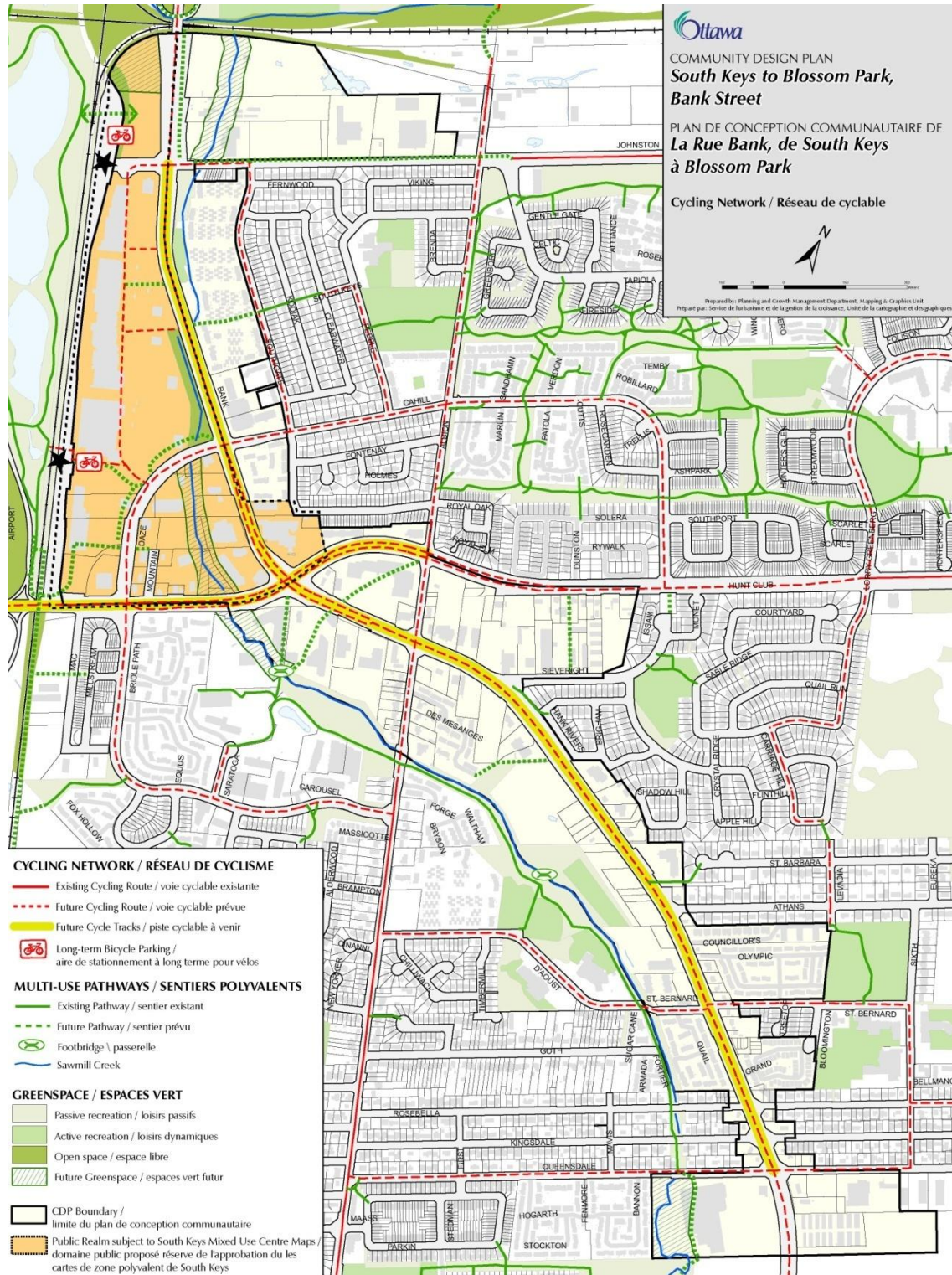


Figure 37 : Plan du réseau cyclable

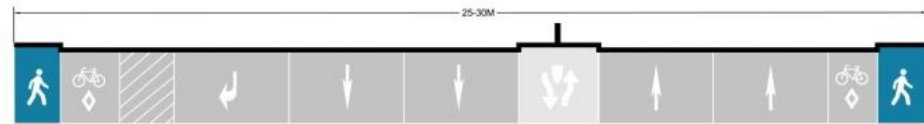
3.8.2 Passages piétonniers à mi-îlot

L'aménagement de deux passages piétonniers à mi-îlot est planifié sur la rue Bank dans le secteur du PCC, à des endroits où la distance séparant des carrefours munis de feux de circulation, prévus ou existants, est supérieure à 300 m et, dans un cas, supérieure à 900 m. Les passages piétonniers à mi-îlot correspondent à des destinations piétonnières environnantes comme des stations de transport en commun, des zones commerciales, des écoles, des parcs, etc., ou à des sentiers et des trottoirs existants ou prévus. Les passages piétonniers à mi-îlot sont illustrés à mi-chemin environ entre la rue St-Bernard et le chemin Sieveright, et entre la rue Cahill / Dazé et le chemin Johnston (figure 36).

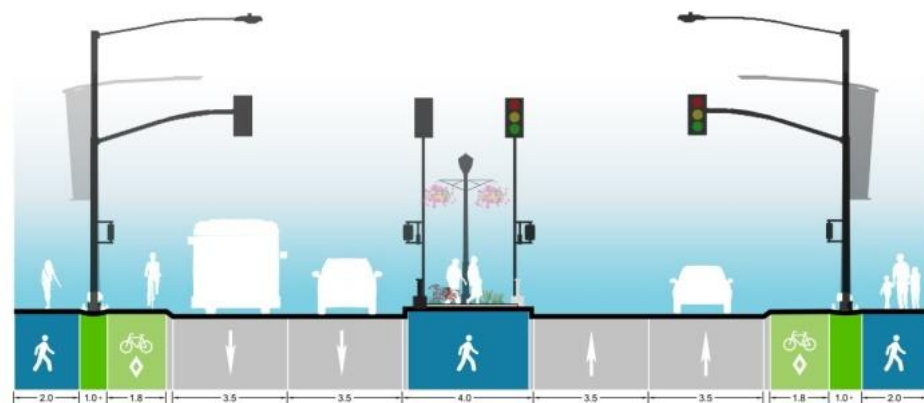
Les passages piétonniers à mi-îlot situés le long de la rue Bank doivent être munis de feux activés par

les piétons, et doivent intégrer des éléments permettant de sensibiliser les automobilistes aux piétons traversant la rue. Parmi les caractéristiques que peuvent présenter les passages piétonniers à mi-îlot, mentionnons des durées de traversée plus longues, une meilleure visibilité des marques sur la chaussée (les rayures au sol), une mise en valeur de l'aménagement paysager dans l'emprise, des couloirs de virage intelligents permettant de réduire la vitesse des automobilistes qui tournent à droite, des panneaux de priorité aux piétons, des refuges pour piétons dans les terre-pleins centraux, etc. (figure 38). L'emprise de la rue Bank et les passages piétonniers à mi-îlot doivent comprendre des refuges pour piétons dans les terre-pleins centraux larges d'environ 4,0 m, et où l'on peut retrouver des feux pour piétons, des lampadaires, des jardinières, etc., afin d'accroître encore la sécurité des piétons dans l'emprise routière.

MID-BLOCK CROSSING - SOUTH KEYS GATEWAY
PASSAGE PIÉTON AU MILIEU DE L'ÎLOT - ZONE D'ACCÈS À SOUTH KEYS



EXISTING CONDITION - SECTION
 CONDITION EXISTANTE - COUPE TRANSVERSALE



PROPOSED CONDITION - ELEVATED SECTION
 AMÉNAGEMENT PROPOSÉ - COUPE EN ÉLÉVATION



PROPOSED CONDITION - PLAN
 AMÉNAGEMENT PROPOSÉ - VUE EN PLAN

Figure 38 : Passage piétonnier à mi-îlot sur la rue Bank

3.8.3 Conception des emprises publiques

Les emprises situées dans le secteur visé par le PCC, qu'elles soient publiques ou privées, doivent contribuer à la création d'une approche de rues complètes. Un espace dans ces emprises sera consacré aux piétons, aux cyclistes et aux éventuels usagers du transport en commun, et servira à l'aménagement de terre-pleins et de refuges, où des arbres et des éléments de mobilier urbain contribueront à créer un environnement sécurisant pour le public.

3.8.3.1 Croissant Mountain

Le croissant Mountain est une voie publique aménagée selon un profil en travers rural, sans trottoir ni bordure. Il s'agit d'une voie sans issue longue d'environ 110 m et large de 24 m, qui donne sur le chemin Hunt Club. Autrefois (avant 1965), sept habitations isolées avaient une entrée donnant sur le croissant Mountain. Aujourd'hui, environ huit propriétés sont contiguës à cette voie et disposent de six accès légaux.

Aucun lien accessible aux véhicules ne relie le croissant à la rue Dazé, située à proximité. La Ville n'est pas favorable à l'aménagement d'un tel lien, et a donc aménagé un terre-plein d'un pied à l'extrémité du croissant Mountain ainsi que le long des propriétés longeant la rue Dazé et donnant sur le croissant Mountain. Cette restriction a été mise en place pour éviter la circulation de transit entre la rue Dazé et le chemin Hunt Club, et en raison des volumes de circulation et des mouvements supplémentaires qui résulteraient d'un tel lien automobile. De plus, un lien à cet endroit entraînerait un problème de distance entre les feux puisque l'espace n'est pas suffisant pour en installer de nouveaux, étant donné l'emplacement des carrefours nord et sud sur Dazé.

- a. Le croissant Mountain et sa voie de remplacement éventuelle devraient être reconfigurés et présenter un profil en travers urbain, convenant ainsi à la présence de nouveaux bâtiments commerciaux. Un lien piétonnier et cyclable devrait être créé entre le croissant Mountain et la rue Dazé, et rejoindre le passage à mi-îlot pour relier l'ouest de la rue principale.
- b. Si l'aménagement d'un carrefour entre le croissant Mountain et la rue Dazé devait être envisagé, un terre-plein central sur la rue Dazé (pour empêcher les virages d'entrée-sortie à droite) serait sans doute requis. Les promoteurs concernés devront étudier la question plus en détail, et l'avis de la Ville pourrait être justifié. La circulation de transit pourrait néanmoins rester problématique.
- c. À long terme, il pourrait être envisagé de fermer le croissant et d'aménager la voie qui le remplacerait à un endroit permettant de maximiser les déplacements locaux. Les propriétaires des terrains adjacents pourraient se voir offrir d'acquérir la partie de terrain devant leur propriété. La circulation de transit provenant du chemin Hunt Club et se dirigeant sur la rue Dazé serait ainsi évitée.

3.8.3.2 Chemin Hunt Club

Le chemin Hunt Club est un couloir de circulation est-ouest clé à Ottawa, et continuera de prendre de l'importance en raison du nouveau raccordement à l'autoroute 417 et de la croissance continue des banlieues sud de la ville. Le tronçon du chemin Hunt Club qui traverse le secteur du PCC est un lien important vers le secteur urbain intérieur

d'Ottawa via la rue Bank et la promenade de l'Aéroport. Le chemin Hunt Club a de tout temps été focalisé sur la circulation automobile, mais on observe une transition à la faveur d'autres modes de transport. L'emprise planifiée sur cette voie restera à 44.5 m, mais la largeur du revêtement sera augmentée pour accueillir de nouvelles installations de transport public et cyclables.

- a. Le Plan directeur des transports (PDT) d'Ottawa de 2013 traite de l'agrandissement proposé du chemin Hunt Club, qui comprendrait des voies réservées au transport en commun et des éléments de priorité au transport en commun entre la promenade Uplands et le chemin Albion, ainsi que le comblement des tronçons manquants de voie cyclable sur le chemin Hunt Club, entre les promenades Riverside et Lorry Greenberg. La première étape de cet agrandissement a été réalisée à l'automne 2014 sur le tronçon reliant la promenade de l'Aéroport à la rue Bank.
- b. Dans les années à venir, on mettra à profit la large emprise du chemin Hunt Club pour construire des deux côtés un trottoir de 2,0 m ou plus, des voies cyclables, des voies réservées au transport en commun (de la promenade Uplands au chemin Albion), divers éléments de priorité au transport en commun (feux et voies d'évitement de file d'attente, si possible) ainsi que deux voies de circulation de 3,5 m dans chaque direction. Des voies de virage supplémentaires de 3,5 m seront aménagées à l'approche des carrefours avec des artères, si les volumes de circulation le justifient. Un terre-plein central continu sera aménagé dans le couloir afin de réduire les risques liés aux virages à

gauche face à la circulation dense venant en sens opposé.

- c. Le chemin Hunt Club est désigné « circuit principal » dans le concept du réseau définitif du Plan sur le cyclisme d'Ottawa de 2013; cette désignation, associée aux volumes et aux vitesses de circulation actuels, justifie l'aménagement de voies cyclables séparées dans ce couloir.
- d. Le concept du réseau définitif du PDT de 2031 (après 2031) prévoit l'élargissement de quatre à six voies du chemin Hunt Club entre la promenade Riverside et la rue Bank. Bien que cette mesure puisse en définitive être justifiée par un accroissement des volumes de circulation arrivant de l'autoroute 417 à l'est et de la croissance des quartiers au sud, l'élargissement de la chaussée prévu à cette fin ne doit pas donner lieu à la suppression ou à la réduction des installations de transport en commun, cyclables ou piétonnières.

3.8.3.3 Rue Bank

Avec le temps, la rue Bank traversant le secteur du PCC sera destinée à répondre aux besoins de tous les usagers, qu'ils aient choisi de circuler à pied, à vélo, en automobile ou en transport en commun. Son emprise restera à 37,5 m (entre les chemins Johnston et Hunt Club) et à 44,5 m (entre le chemin Hunt Club et l'avenue Queensdale), mais elle sera reconstruite selon une approche de rue complète. Des passages piétonniers attrayants, sûrs et munis de feux seront également ajoutés le long de cette rue, à des endroits stratégiques permettant de relier les quartiers aux principales destinations.

La configuration définitive du couloir de la rue Bank est orientée par l'élaboration de la vision du PCC, réalisée par suite du processus d'analyse et de consultation. Plus précisément, la vision du PCC met en évidence un certain nombre de principes que la future emprise devrait traduire :

- a. L'emprise devrait être essentiellement destinée au déplacement de tous, confortablement et en toute sécurité, quel que soit le mode de transport et que ce soit en direction, en provenance ou à l'intérieur du secteur visé par le PCC.
- b. L'environnement piétonnier devrait être accueillant et agréable pour les piétons de tous âges et de toutes capacités. Il convient de prévoir des mesures séparant les usagers vulnérables de la circulation plus rapide.
- c. La circulation à vélo est rendue possible grâce à un réseau sûr et efficace de sentiers et de voies cyclables. Ce réseau offre des parcours continus à travers le secteur et vers les collectivités environnantes, et relie les principales destinations du secteur du PCC.
- d. D'une manière générale, la rue Bank disposera d'une emprise qui comprendra (des deux côtés) un trottoir d'au moins 2 m, une bande verte avec mobilier d'au moins 2 m, une piste cyclable d'au moins 1,8 m (avec une zone tampon la protégeant de la circulation automobile), deux voies de circulation automobile larges chacune d'environ 3,5 m et un terre-plein central large d'environ 1,4 m. Une voie de virage large de 3,0 m pourrait être aménagée à certains endroits si l'emprise le permet.

Reconnaissant qu'un simple concept pourrait ne pas être approprié, l'étude sur le transport du PCC a élaboré trois concepts de profil en travers, un pour chaque secteur à caractère pittoresque (section 2.3.1) longeant la rue Bank, afin d'orienter la transformation future de l'emprise de la rue Bank. Ces profils en travers sont décrits dans les sections ci-dessous.

3.8.3.4 Point d'accès à South Keys

Le secteur à caractère pittoresque du point d'accès de South Keys s'étend sur tout le couloir de la rue Bank entre le pont de la rue Bank au nord du chemin Johnston et l'intersection avec le chemin Hunt Club. Conformément à la vision du PCC qui consiste à permettre la mobilité de tous les usagers et à conserver à cette fin la même emprise que celle précisée dans le Plan officiel, le concept de l'emprise à aménager conserve les deux voies de circulation existantes dans chaque direction, et utilise l'espace restant en largeur pour aménager des pistes cyclables et élargir les trottoirs. En plus de constituer un espace visible et distinct pour les cyclistes, les pistes cyclables servent de zone tampon supplémentaire entre les voies de circulation automobile et les piétons, qui bénéficient ainsi d'un plus grand confort. Les pistes cyclables et les trottoirs seront séparés par une mince zone tampon, où seront installés les poteaux de services publics requis ainsi que quelques jardinières ou éléments végétaux, si possible.

Compte tenu de la demande manifestée à l'égard de passages piétonniers à mi-îlot sur la rue Bank, entre les carrefours existants, le concept d'emprise proposé comprend l'aménagement d'un passage supplémentaire à la hauteur de l'actuelle entrée à droite / sortie à droite du centre commercial. Ce passage à mi-îlot sera muni de feux, et le terre-plein central servira de refuge pour les piétons.

Ce concept de profil en travers, illustré à la figure 38, Passage piétonnier à mi-îlot sur la rue Bank, vise à offrir une continuité dans le secteur du PCC, grâce à une configuration similaire des voies de circulation automobile, des pistes cyclables et des trottoirs, proposée dans le PCC de la rue Bank de 2012, qui visait le secteur compris entre le pont Billings et le parc Ledbury.

3.8.3.5 Pôle d'activité Hunt Club

Le secteur à caractère pittoresque du pôle d'activité Hunt Club comprend le tronçon du couloir de la rue Bank compris entre le chemin Hunt Club et la rue St-Bernard. On retrouve dans ce tronçon une grande concentration de magasins de détail et un fort volume de circulation dans les accès aux propriétés donnant sur la rue Bank. Le concept d'emprise proposé dans cette zone conserve les deux voies de circulation dans chaque direction ainsi que les pistes cyclables et les trottoirs élargis proposés au point d'accès de South Keys, offrant ainsi une continuité dans tout le couloir (figure 39). L'emprise plus large dans ce tronçon permet d'élargir la zone tampon entre les trottoirs et les pistes cyclables et de planter des arbres de rue et d'autres éléments végétaux dans le couloir. Ces installations permettront par ailleurs de combler certains passages vides importants dans les réseaux piétonnier et cyclable actuels, et offriront des liens continus et sûrs pour ces modes de transport dans le couloir.

Puisque la voie centrale partagée de virage à gauche dans ce tronçon a été désignée par de nombreux résidents comme source de mouvements de circulation dangereux, le concept

d'emprise proposé comprend un terre-plein central pour remplacer cette installation partagée, qui permet des voies de virage à gauche plus courtes et face aux entrées des propriétés adjacentes et aux rues secondaires. Cette configuration continuera de permettre l'accès aux magasins de détail longeant ce couloir, tout en limitant le risque de déplacement dangereux de véhicules circulant en continu dans la voie centrale.

MIXED-USE NODE - HUNT CLUB ROAD ACTIVITY NODE
PÔLE D'ACTIVITÉ MIXTE - PÔLE D'ACTIVITÉ DU CHEMIN HUNT CLUB

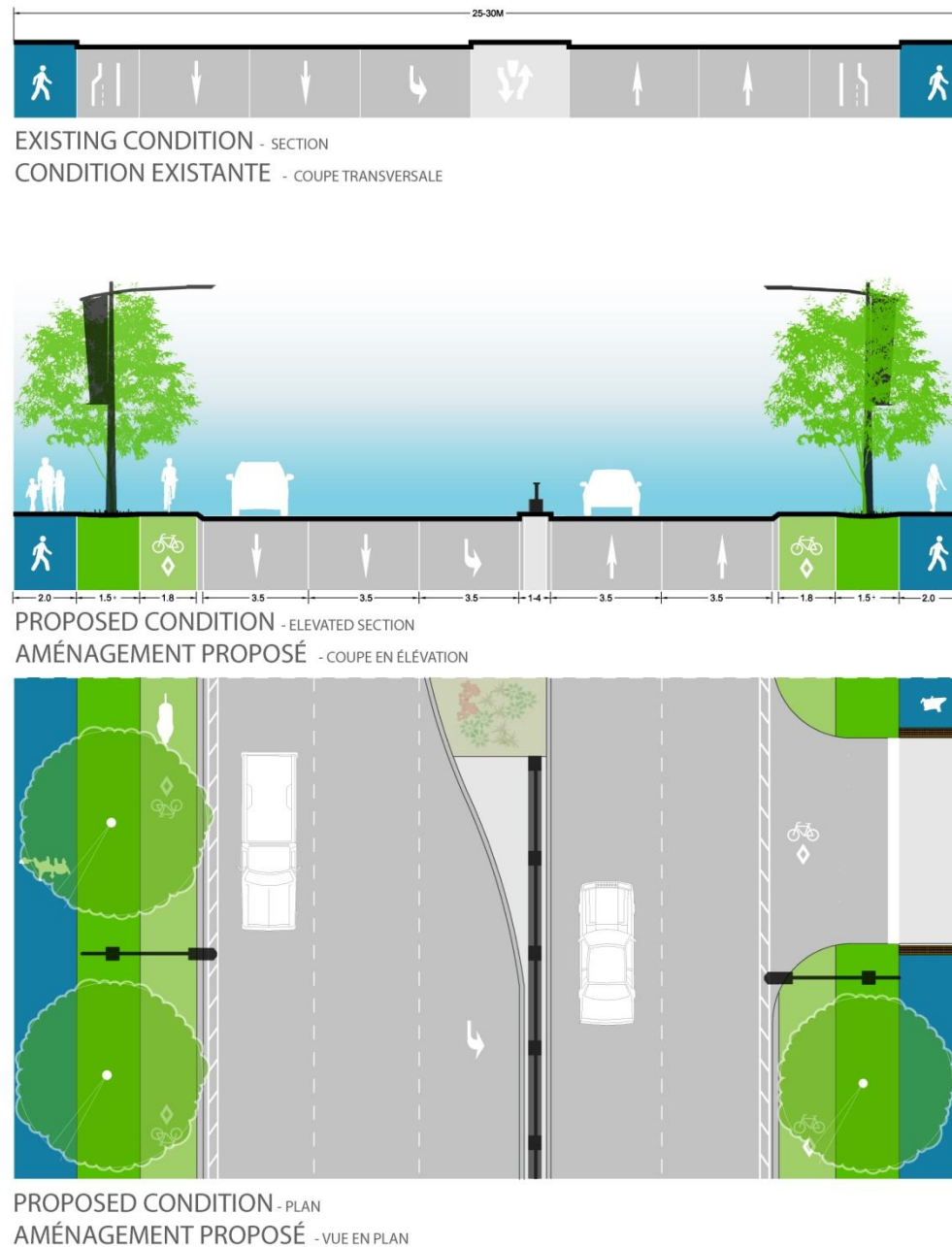


Figure 39 : Profil en travers du pôle d'activité Hunt Club

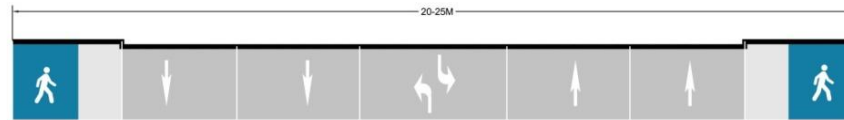
3.8.3.6 Rue principale de Blossom Park

Le secteur à caractère pittoresque de rue principale de Blossom Park s'étend de la rue St-Bernard à l'avenue Queensdale et englobe les vastes propriétés situées au sud de l'avenue Queensdale, dans le secteur du PCC. Le concept d'emprise proposé dans ce tronçon conserve les deux voies de circulation dans chaque direction ainsi que les pistes cyclables et les trottoirs élargis proposés pour chacun des tronçons précédents de Blossom Park, offrant ainsi des installations uniformes et continues pour tous les modes de transport et sur toute la longueur du couloir (figure 40). Le terre-plein central proposé dans le tronçon du pôle d'activité Hunt Club ne se poursuivra pas dans le

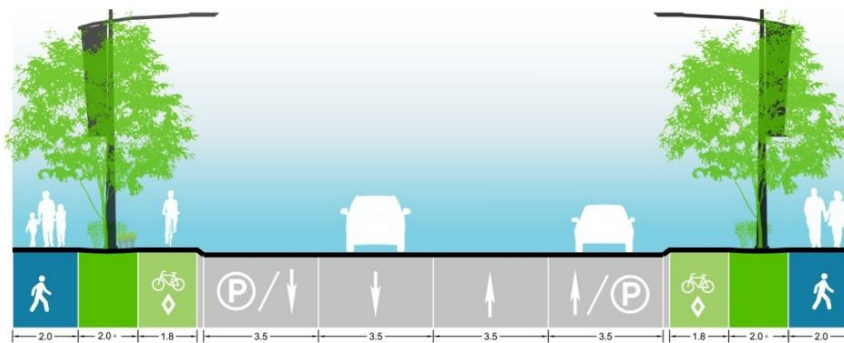
tronçon de Blossom Park, tout comme la voie partagée de virage à gauche prend fin avant ce tronçon; les voies de circulation traversant cette partie du couloir ne seront pas séparées.

Pour favoriser les commerces de détail actuels et futurs à proximité de la rue Bank, le concept d'emprise proposé prévoit des places de stationnement dans les voies en bordure. Compte tenu du rôle joué par le couloir de la rue Bank comme itinéraire de transit pour les collectivités au sud, ces places de stationnement devraient être autorisées en dehors des heures de pointe, afin de préserver la pleine capacité des voies.

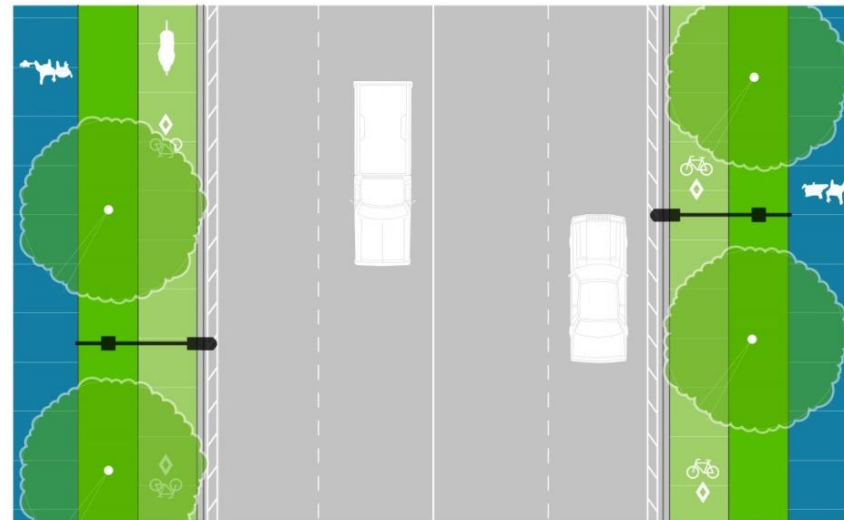
MIXED-USE MAIN STREET - BLOSSOM PARK MAINSTREET
COULOIR POLYVALENT - RUE PRINCIPALE DU PARC BLOSSOM



EXISTING CONDITION - SECTION
 CONDITION EXISTANTE - COUPE TRANSVERSALE



PROPOSED CONDITION - ELEVATED SECTION
 AMÉNAGEMENT PROPOSÉ - COUPE EN ÉLEVATION



PROPOSED CONDITION - PLAN
 AMÉNAGEMENT PROPOSÉ - VUE EN PLAN

Figure 40 : Profil en travers du couloir polyvalent

3.8.4 Évaluation des conditions de circulation futures

Une évaluation des conditions de circulation prévues a été réalisée dans la partie du secteur South Keys visée par le PCC, afin de déterminer les répercussions de la configuration des emprises proposées dans le couloir de la rue Bank et sur les rues environnantes. Cette analyse porte sur le même horizon de durée que le Plan directeur des transports de 2013, c'est-à-dire 2031. D'ici là, toutes les infrastructures de transport du réseau abordable mentionnées dans le Plan directeur des transports, le Plan sur le cyclisme et le Plan de la circulation piétonnière auront été mises en place. Les conditions de circulation futures ont été estimées d'après les prévisions de la Ville d'Ottawa et les déplacements supplémentaires qui devraient provenir du nouvel aménagement dans cet horizon de planification; ces estimations tiennent compte de l'atteinte des objectifs de part modale fixés dans le PDT de 2013, qui sont de 50 pour cent d'automobiles, 9 pour cent de passagers d'automobile, 26 pour cent de transport en commun et 15 pour cent de piétons et de cyclistes.

Les résultats d'analyse de la circulation future sont résumés dans le tableau 4. Ils indiquent que les volumes de circulation futurs dépasseront la capacité de plusieurs intersections, principalement celles de la rue Bank avec les chemins Hunt Club et Albion, ainsi qu'aux accès du centre South Keys à la rue Dazé depuis la rue Bank et le chemin Hunt Club.

Tableau 4 : Rapports V/C et mesures du niveau de service (N.S.) de 2031 (part modale du PDT) avec modifications à la synchronisation des feux de circulation à chaque carrefour, au besoin, et sans aucun changement à la configuration actuelle des intersections.

Intersection	Heure de pointe du matin		Heure de pointe de l'après-midi	
	V/C	N.S.	V/C	N.S.
Rue Bank / chemin Johnston	0,64	B	0,83	D
Rue Bank / centre South Keys	0,40	A	0,66	B
Rue Bank / rue Dazé / promenade Cahill	0,92	E	1,03	F
Rue Bank / chemin Hunt Club	1,04	F	1,07	F
Rue Bank / centre Towngate / Pétro-Canada	0,64	B	0,87	D
Rue Bank / chemin Albion	1,04	F	0,93	E
Rue Bank / rue St-Bernard	0,53	A	0,52	A
Rue Bank / avenue Rosebella	0,52	A	0,51	A
Rue Bank / avenue Queensdale	0,47	A	0,64	B
Chemin Hunt Club / rue Dazé / promenade Bridle Path	1,00	E	1,24	F
Chemin Hunt Club / chemin Albion	0,73	C	0,95	E

Afin de limiter les embouteillages, la nécessité d'ajouter des parts modales a été envisagée pour les nouveaux déplacements générés par le réaménagement futur de South Keys. L'analyse indique qu'au moins 20 pour cent des voyageurs issus du nouvel aménagement du centre South Keys en provenance et à destination du nord et de l'ouest devront choisir des modes plus durables pour maintenir un niveau de service de E ou supérieur dans le couloir de la rue Bank; un changement de 30 pour cent de part des déplacements en automobile devra se produire en provenance et à destination du sud. Cela se traduira par une réduction des objectifs de part modale de l'automobile de 50 à 40 pour cent pour la circulation générée par le nouvel aménagement, en provenance du nord et de l'ouest, et de 35 pour cent en provenance du sud.

On prévoit que l'essentiel de ce changement pourrait être pris en charge par le service amélioré de la Ligne Trillium provenant du nord et du sud et par les correspondances vers Barrhaven et les secteurs à l'ouest via Riverside-Sud / Leirtrim. La réduction possible des répartitions modales de l'automobile doit s'accompagner d'une hausse correspondante de l'utilisation des modes de transport durables, afin de rendre plus agréables et sûrs des déplacements des piétons et des cyclistes. Cette situation sera possible grâce à une association d'investissements publics au moment des grands travaux routiers et d'investissements privés lors des approbations d'aménagement. Les niveaux de service prévus avec cette répartition modale sont résumés dans le tableau 5.

L'approche en matière de transport est fondée sur l'atteinte de parts modales plus élevées des transports publics et actifs, et sur l'acceptation de

rapports v/c plus élevés pour la circulation automobile, mais en tenant compte de la nécessité d'améliorer les conditions d'ensemble de la circulation à pied et à vélo. L'étude d'impact sur les transports entreprise au moment de l'approbation de l'aménagement déterminera si des améliorations doivent être apportées à la circulation des piétons, des cyclistes, des usagers du transport en commun et des automobilistes une fois réalisé l'aménagement proposé.

Tableau 4 : Rapports V/C et mesures du niveau de service (N.S.) de 2031 (part modale de l'automobile réduite) avec modifications à la synchronisation des feux de circulation à chaque carrefour, au besoin, et sans aucun changement à la configuration actuelle des intersections.

Intersection	Heure de pointe du matin		Heure de pointe de l'après-midi	
	V/C	N.S.	V/C	N.S.
Rue Bank / chemin Johnston	0,64	B	0,83	D
Rue Bank / centre South Keys	0,40	A	0,66	B
Rue Bank / rue Dazé / promenade Cahill	0,85	D	0,93	E
Rue Bank / chemin Hunt Club	0,97	E	1,00	E
Rue Bank / centre Towngate / Pétro-Canada	0,64	B	0,87	D
Rue Bank / chemin Albion	0,97	E	0,93	E
Rue Bank / rue St-Bernard	0,50	A	0,48	A

Rue Bank / avenue Rosebella	0,49	A	0,48	A
Rue Bank / avenue Queensdale	0,43	A	0,61	B
Chemin Hunt Club / rue Dazé / promenade Bridle Path	0,98	E	0,98	E
Chemin Hunt Club / chemin Albion	0,73	C	0,90	D

Au fur et à mesure que le secteur se densifie, la Ville continuera de surveiller le débit de la circulation dans le couloir de la rue Bank et sera en mesure de planifier des zones d'embouteillage à l'aide des évaluations d'impact sur la circulation, requises dans le cadre du processus d'approbation des projets d'aménagement. Le choix de mesures permettant d'atteindre une répartition modale (et les changements de comportement de déplacement) nécessite un examen détaillé des habitudes de déplacement dans une zone plus vaste que le secteur du PCC. La Ville peut choisir d'élaborer un Plan de mise en œuvre de la gestion du transport pour le secteur, ce document offrant un cadre approprié permettant de découvrir comment accroître la part des modes de transport durables propres au couloir de la rue Bank.

3.8.5 Améliorations recommandées aux carrefours

L'analyse des conditions futures de circulation tenait compte de la conservation de toutes les voies de virage actuelles à chaque carrefour, seule la synchronisation des feux étant modifiée. Toutefois, la nécessité d'apporter d'autres améliorations aux carrefours pourrait apparaître lors d'étapes spécifiques d'aménagement dans le secteur du PCC. Compte tenu des niveaux de service prévus aux intersections et de l'accessibilité d'un service multimodal, les modifications supplémentaires suivantes sont recommandées dans le couloir :

- a. L'intersection de la **rue Bank et du chemin Albion** pourrait être équipée d'un feu de circulation en direction sud, qui comprendrait une flèche de virage à gauche, qui permettra de prolonger la durée

du feu vert à cette approche très fréquentée.



Figure 41 : Angle rue Bank / chemin Albion, 2014

- b. Le **terre-plein central de la rue Bank** au sud de l'intersection avec le chemin Hunt Club s'étend actuellement sur toute la longueur du passage pour piétons à cet endroit, et ne peut pas être contourné à pied sans empiéter sur une voie de circulation. Ce terre-plein représente un danger pour les piétons se déplaçant avec un appareil d'aide à la mobilité et devrait être muni de bateaux pour en permettre la traversée.
- c. Les **passages pour piétons** de tous les carrefours du secteur du PCC doivent être reconfigurés à l'aide de rayures au sol ou de marques « en échelle », similaires à celles dessinées à l'angle de la rue Bank et de l'avenue Cahill, afin d'accroître la visibilité de ces passages. Le personnel de la Ville d'Ottawa a commencé la mise en place de nouvelles normes pour les passages pour piétons, qui augmenteront la

durée de traversée. Ces normes devraient concerner les passages pour piétons du couloir au fur et à mesure que la Ville procédera à l'examen de la durée des feux de circulation.



Figure 42 : Angle rue Bank / chemin Hunt Club

Il pourrait être nécessaire d'améliorer encore les intersections au fur et à mesure que des aménagements sont réalisés dans le secteur du PCC, et les évaluations des incidences sur la circulation réalisées dans le cadre du processus d'approbation des aménagements indiqueront les emplacements précis où des embouteillages sont possibles une fois qu'auront été déterminés les nouvelles utilisations du sol et leurs accès. Voici quelques points qui pourraient être soulevés lors du processus d'approbation des aménagements :

- d. La nécessité d'installer un feu de circulation à l'angle de la rue Bank et de l'avenue Sieveright;

- e. La nécessité d'aménager des voies de virage auxiliaires à l'angle de la rue Bank et de la rue Dazé / avenue Cahill, et à l'angle du chemin Hunt Club et de la rue Dazé / promenade Bridle Path, afin d'accueillir la circulation supplémentaire générée par le nouvel aménagement proposé du centre commercial South Keys.

3.8.6 Pont de la rue Bank – améliorations recommandées

Le pont de la rue Bank qui surplombe le couloir ferroviaire du CN présente un profil en travers à quatre voies avec des trottoirs étroits et un mince terre-plein central. Ces trottoirs étroits et l'absence de voie cyclable rendent le pont peu accueillant pour ces modes de transport. En raison de contraintes géométriques et structurelles, il n'est pas possible de reconfigurer la structure afin d'élargir les trottoirs ou d'aménager des installations cyclables. Du fait de cette limitation, la mise en place des mesures d'atténuation suivantes est recommandée afin d'améliorer le niveau de confort des usagers de modes de transport actif sur ce pont :

À court terme, il est recommandé de peindre des « chevrons vélos » et/ou des voies « l'un derrière l'autre » en bordure de la chaussée de ce pont. Ces mesures ont été appliquées dans de nombreux couloirs à Ottawa et permettent d'attirer l'attention sur la présence de vélos sur la voie en bordure et de dissuader les automobilistes de doubler les cyclistes si ces mouvements sont limités.

Si la fin de durée de vie du pont dépasse la période de planification du PCC, il est recommandé de réaliser une étude afin de déterminer la faisabilité d'un sentier polyvalent traversant à niveau le couloir ferroviaire, sous le pont. Ce passage

relierait idéalement la boucle de la rue Bank sous le pont au trottoir et à la voie cyclable situés au sud du pont; des passages pour cyclistes devraient être aménagés à l'angle de la rue Bank et du chemin Johnston afin de relier cette installation aux pistes cyclables existantes et proposées le long de la rue Bank ainsi qu'à la voie cyclable du secteur Greenboro.

Si la fin de durée de vie du pont et le remplacement du tablier sont prévus dans l'horizon de planification du PCC, il est recommandé de concevoir le nouveau tablier en prévoyant une largeur suffisante pour accueillir des pistes cyclables et des trottoirs plus larges, assurant ainsi une continuité avec les installations proposées sur la rue Bank, des deux côtés du pont.

3.8.7 Accès au 2079, place Bank – améliorations recommandées

La proximité de l'entrée du 2079, place Bank, actuellement occupée par Artistic Landscaping Designs, et de l'intersection de la rue Bank et du chemin Johnston donne lieu à des mouvements de virage en direction et en provenance de cet endroit, qui traversent l'approche en direction ouest de ce carrefour. Cette configuration risque d'engendrer des conflits ou des retards lorsque des files d'attente se forment sur le chemin Johnston en direction ouest.

Si l'accès actuel au 2079, place Bank est conservé, il est recommandé de limiter les mouvements de circulation en direction et en provenance de cet accès aux virages à droite uniquement, afin d'éviter que les véhicules en direction est attendant pour tourner à gauche pour entrer sur le site ne bloquent ceux en direction sud sur la rue Bank et tournant à gauche sur le chemin Johnston. Cette mesure risque de requérir la construction d'un terre-plein

central ou d'une barrière entre les voies est et ouest du chemin Johnston, devant l'entrée, à des fins de conformité réglementaire. Cette configuration permettrait de réduire en partie les risques liés à la circulation, mais elle limiterait en revanche l'accès à cette propriété.

Il serait plus avantageux, en ce qui concerne les mouvements de circulation et l'accès au site, de déplacer l'entrée du 2970, place Bank aussi loin que possible à l'est sur le chemin Johnston, soit en partageant une entrée avec la propriété adjacente (1255, chemin Johnston), soit en créant un nouvel accès plus à l'est. Il est recommandé que la Ville consulte les propriétaires concernés et d'autres parties intéressées (OPNVR), afin de déterminer si une telle entente pourrait être conclue. La décision quant à l'approche à adopter sera prise dans le cadre de l'étude sur l'utilisation du sol qui visera le secteur d'emploi du chemin Johnston (section 3.6.1).

3.8.8 Gestion de la demande en transport

La gestion de la demande en transport (GDT) est un ensemble de programmes et d'initiatives qui peuvent concerner différentes échelles, allant d'une ville entière à un employeur unique, et qui visent à promouvoir l'utilisation d'autres modes de transport pour le navettage et les déplacements personnels. Un programme de GDT, récemment été mis en place à Ottawa pour l'ouverture du parc Lansdowne, a réussi à générer un grand nombre de déplacements en transport en commun et à vélo vers ce stade de 24 000 places, et à offrir un service de navette pendant les événements.

Le Plan directeur de réaménagement du centre commercial South Keys propose de densifier les utilisations résidentielles, d'emploi et de vente au détail sur l'emplacement actuel du centre

commercial South Keys. La concentration des déplacements qui en résulterait serait idéale pour appliquer les mesures du PDT visant à promouvoir les autres modes de transport afin de contrebalancer l'utilisation du réseau routier et des carrefours du secteur visé par le PCC, en s'appuyant sur le réseau de transport actif existant et de la proximité des stations Greenboro et South Keys.

Il est recommandé que le processus d'approbation des demandes visant le réaménagement du centre commercial South Keys comprenne un volet exigeant l'élaboration d'un plan de GDT propre à l'emplacement. Ce plan de GDT devrait exiger à son tour la formation d'une association de gestion du transport (AGT), constitué d'un groupe de représentants des résidents, des employeurs et des commerçants de l'emplacement. L'association serait responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre des initiatives de GDT, et de la diffusion d'information concernant les programmes et les projets aux résidents, aux employés et aux clients. L'AGT devrait également comprendre des représentants de la collectivité environnante ou d'associations commerciales, afin d'intégrer les initiatives de GDT menées au centre commercial South Keys aux besoins des collectivités voisines. L'adhésion à l'AGT serait obligatoire pour les propriétaires de tout aménagement futur au centre commercial South Keys et aux alentours. Toutes les approbations d'aménagement sur ces terrains devraient comprendre un plan de GDT propre à l'emplacement pouvant servir à déterminer les besoins de chaque projet et à orienter l'intégration des nouveaux aménagements dans l'AGT. L'AGT serait soutenue par la participation non financière d'un employé de la Ville d'Ottawa, qui pourrait fournir de l'information sur les programmes de GDT

utilisés sur le territoire de la ville, et servir de lien entre l'AGT et les autres services de la Ville d'Ottawa (OC Transpo, Stationnement et Règlements municipaux, SPO, etc.).

Voici quelques initiatives de GDT susceptibles de promouvoir l'utilisation d'autres modes de transport en direction et en provenance du centre commercial South Keys :

- Mise en place d'exigences visant les installations de fin de parcours (vestiaires, douches, casiers) à l'intention des employés utilisant des modes de transport actifs;
- Mise en place de nouvelles installations de stationnement pour vélos sur place;
- Agrandissement des installations de vélo-partage au centre-ville afin d'en prévoir à South Keys, particulièrement près des stations de transport en commun et des accès au sentier du ruisseau Sawmill;
- Aménagement de places de stationnement réservées à VRTUCAR ou à des services similaires d'autopartage;
- Promotion du service de mise en relation de covoitureurs et renseignements sur la participation à ce service de la Ville d'Ottawa, ottawaridematch.com;
- Installation sur place d'un kiosque d'OC Transpo, pour fournir de l'information sur les services de transport en commun offerts et vendre des cartes Presto et des laissez-passer;

- Mise en place d'un service de navette local ou augmentation du service local d'OC Transpo entre le centre commercial South Keys et les stations de transport en commun et la collectivité environnante, si la demande le justifie;
- Promotion d'options de télétravail et de flexibilité des heures de travail chez les employeurs, afin de réduire le navettage ou le déplacer en dehors des heures de pointe.

4.0 MISE EN ŒUVRE

Le PCC sera mis en œuvre progressivement, au fur et à mesure que des projets de réaménagement seront menés. Bien que la demande du marché ait une grande incidence sur le calendrier des changements apportés aux terrains privés (et puisse rendre difficiles des prévisions exactes de réaménagement de ces propriétés), un investissement de la Ville est également nécessaire pour que se concrétisent d'importants éléments du PCC.

L'approche de mise en œuvre implique des changements aux politiques et aux règlements, notamment des modifications au Plan officiel et au Règlement de zonage ainsi que des améliorations aux infrastructures et des investissements dans les projets d'immobilisations. Les partenariats sont également encouragés dans le cadre de la mise en œuvre du PCC. La section du PCC consacrée à la mise en œuvre désigne plusieurs projets qui pourront être menés dans cinq à dix ans, 10 à 20 ans ou plus de 20 ans.

4.1 Modifier l'annexe B – Plan des politiques en milieu urbain du Plan officiel de la Ville

L'orientation en matière de conception évoquée dans le PCC implique les modifications suivantes au Plan officiel :

- i. Inclure un nouveau plan secondaire visant le secteur du PCC, comme décrit à la section 4.2.
- ii. Supprimer la désignation d'artère principale dans la partie de la rue Bank située à l'intérieur et à proximité de la nouvelle Zone

polyvalente (entre la voie ferrée et le chemin Hunt Club).

- iii. Supprimer de la figure 2.3 l'exigence de densité minimale s'appliquant à la rue Bank dans le tronçon encore désigné artère principale, au sud du chemin Hunt Club, conformément à la nouvelle orientation de politique pour ce secteur dans le Plan secondaire et compte tenu du fait que la nouvelle Zone polyvalente sera le principal foyer de croissance et de densification du secteur.
- iv. Mettre à jour les annexes 5 et 6 du Plan officiel afin de tenir compte du PCC et du Plan secondaire approuvés, respectivement.

4.2 Préparer et adopter un plan secondaire

Un plan secondaire du secteur du PCC doit être élaboré pour renforcer certaines des orientations de politique énoncées dans le PCC. Ce plan secondaire contient des cartes, des annexes sur les hauteurs et des politiques s'appliquant à la nouvelle Zone polyvalente de South Keys et au reste du secteur du PCC le long de la rue Bank. Les points saillants des principaux éléments de ce plan secondaire sont décrits plus bas. Des orientations réglementaires figureront dans les modifications au Règlement de zonage correspondantes.

- i. Créer une nouvelle Zone polyvalente pour les terrains situés à moins de 800 m environ des stations Greenboro et South Keys.
- ii. Créer des annexes d'utilisations du sol et de hauteur de bâtiment maximale autorisée, et

les politiques connexes, pour la nouvelle Zone polyvalente et pour le reste du secteur du PCC.

- iii. Imposer une exigence de densité minimale de 200 personnes et emplois par hectare brut dans la nouvelle Zone polyvalente.
- iv. Créer une annexe et des politiques sur le domaine public de la Zone polyvalente, permettant d'orienter l'aménagement des espaces publics.
- v. Prévoir des politiques visant les futures voies publiques et installations communautaires de la Zone polyvalente.
- vi. Désigner la Zone polyvalente secteur prioritaire de conception en exigeant une conformité aux présentes orientations de politiques et à d'autres issues des politiques du Plan officiel sur le Centre polyvalent.
- vii. Créer le cadre de processus appliqué aux études sur l'utilisation du sol future pour le secteur d'emploi du chemin Johnston et le terrain longeant le côté nord de l'avenue Sieveright

Toutefois, certains secteurs où auront lieu des changements nécessiteront des modifications de zonage afin de favoriser les objectifs de la Ville en matière de croissance et de mettre en valeur la compatibilité d'utilisation du sol dans le secteur du PCC. La liste qui suit résume, d'une manière générale, les modifications de zonage nécessaires à la mise en œuvre du présent PCC et du Plan secondaire. Le rapport sur les modifications au Règlement de zonage (document distinct du présent PCC) exposera en détail les dispositions techniques et les conditions :

- i. **Faire passer de 8 étages (25 m) à 9 étages (30 m) la hauteur de bâtiment maximale autorisé des propriétés longeant la rue Bank dans le secteur du PCC et dont le zonage est Zone d'artère principale (AM)** afin de mettre en place une politique existante du Plan officiel qui autorise une hauteur pouvant atteindre 9 étages dans une Zone d'artère principale. La hauteur maximale autorisée est soumise aux dispositions du Règlement de zonage sur les transitions de hauteur de bâtiment, qui limitent la hauteur des bâtiments adjacents aux zones résidentielles de plus faible densité.
- ii. **Zone polyvalente de South Keys**
 - a) **Autoriser des hauteurs de bâtiment** variant entre 12 et 21 étages en mettant en place une annexe de zone (« Sxxx ») correspondant aux hauteurs de bâtiment autorisées du présent PCC (figure 32).
 - b) **Faire appel à une « exception » de zonage, comme [xxx1], pour les propriétés de la Zone polyvalente, aux fins suivantes :**

4.3 Modifier le Règlement de zonage

La majorité des désignations de zonage du secteur du PCC est conforme à la vision de l'utilisation du sol et de la forme bâtie énoncée pour le secteur. À titre d'exemple, les propriétés dont le zonage est AM – Artère principale sur la rue Bank, entre le chemin Hunt Club et l'avenue Queensdale, conserveront ce zonage AM. D'autres terrains du secteur du PCC conserveront également leur désignation de zonage. Mentionnons par exemple le cimetière et plusieurs zones résidentielles qui donnent sur la rue Bank.

- Réglementer les distances de séparation minimales et les superficies de plancher maximales des tours des immeubles de grande hauteur (plus de 9 étages).
 - Appliquer à la nouvelle Zone polyvalente les exigences de stationnement minimales du Secteur central et les exigences de stationnement maximales du centre-ville. Les taux de places de stationnement dans ces secteurs sont inférieurs à ceux du secteur suburbain, qui s'applique actuellement. Les exigences de taux de places de stationnement minimales sont ceux de la section 101, tableau 101, colonne II, secteur A à l'annexe 1, nonobstant l'emplacement du terrain à l'annexe 1. Le nombre de places de stationnement maximal est celui de la section 103, tableau 103, colonne III, secteur B à l'annexe 1, nonobstant l'emplacement du terrain à l'annexe 1.
 - Autoriser l'aménagement d'une place de stationnement requise pour un lot sur un autre lot du même îlot, ou directement de l'autre côté de la rue.
 - Autoriser des utilisations du sol supplémentaires et/ou imposer des règles supplémentaires au zonage de certaines propriétés.
- c) Utiliser un symbole d'aménagement différé pour les propriétés de la Zone polyvalente longeant la rue Bank et la future rue principale / partie sud de la rue Dazé et autoriser sa suppression après approbation des plans de soutien et des rapports techniques requis, si la Ville détermine que la phase d'aménagement proposée respecte les orientations générales de design urbain et de façade active, décrites dans le Plan secondaire et le Plan de conception communautaire de la rue Bank, de South Keys à Blossom Park, et notamment :**
- La préparation de rapports sur l'environnement, le transport et les infrastructures.
 - L'aménagement de parcs, de places, de rues, de voies de service et d'accès, de parcours piétonniers et cyclables et d'installations connexes (parcs de stationnement pour vélos, panneaux d'orientation, etc.).
 - Les bâtiments de grande hauteur longeant la rue Bank, la future rue principale, la partie sud de la rue Dazé (future partie sud de la rue principale) ainsi que les lignes de lot des carrefours de transport en commun et de la place municipale doivent, d'une manière générale, être conçus avec une tour et un socle, afin d'offrir aux piétons un sentiment de définition et de confort, et de permettre aux bâtiments de toutes hauteurs de présenter des

façades dont le retrait est déterminé après examen des membres du Comité d'examen du design urbain de la Ville.

- Environ 50 pour cent (minimum) de la largeur des lots mesurée depuis le retrait des bâtiments de la rue Bank, de la future rue principale, de la partie sud de la rue Dazé (future partie sud de la rue principale) ainsi que les lignes de lot des carrefours de transport en commun et de la place municipale doivent être occupés par un ou plusieurs murs de bâtiment.
- Environ 50 pour cent (minimum) de vitrage transparent et/ou d'entrées actives au rez-de-chaussée des bâtiments donnant sur la rue Bank, la future rue principale, la partie sud de la rue Dazé (future partie sud de la rue principale).
- Si une station-service, un lave-auto et un poste d'essence sont des utilisations autorisées, les environs de la propriété nécessaires à la fonction des utilisations sont dispensés de l'exigence de présenter au moins 50 pour cent de leur largeur occupés par un ou plusieurs murs de bâtiment, et les bâtiments servant à ces utilisations sont dispensés de l'exigence de présenter au moins 50 pour cent de vitrage transparent et/ou d'entrées actives.
- Les bâtiments longeant la future rue principale et la partie sud de la rue Dazé (future partie sud de la rue principale) devraient présenter un retrait maximal de 3 mètres.
- Les bâtiments adjacents aux carrefours de transport en commun et à la place municipale devraient contribuer à la création d'un environnement urbain avec des caractéristiques de « façades actives » comme la proximité des bâtiments, des murs comprenant du vitrage transparent, des entrées actives, des terrasses et des cours ainsi que des aires de stationnement associées dissimulées de la vue des passants.
- Les bâtiments adjacents aux carrefours de transport en commun et à la place municipale devraient être construits près de l'espace public afin de contribuer à la création d'un environnement urbain, mais respecter un retrait d'au moins 3,0 mètres.
- Les aires de stationnement de surface ne devraient pas être aménagées entre les bâtiments et la rue principale, la rue Bank, le chemin Hunt Club ou le ruisseau Sawmill. Elles devraient toutes être bien dissimulées de la vue depuis la rue principale, la rue Bank, le chemin Hunt Club, le ruisseau Sawmill et le Transitway.

Des exceptions à l'exigence de supprimer la disposition d'aménagement différé pour procéder à un aménagement seront accordées dans les cas de changement d'utilisation et pour l'agrandissement de bâtiments existants, si cet agrandissement n'excède pas 600 m² de surface de plancher hors œuvre brute ou 25 pour cent de la surface de plancher hors œuvre brute existante, la valeur la plus élevée ayant préséance.

d) Modification du zonage du parc-o-bus dans la Zone polyvalente, qui passerait :

- De AM1[384] à O1[384] au 2100, rue Bank (partie nord). (Zone AA)
- De AM1[384] à MC[xxx1] Sxxx au 2100, rue Bank (partie sud). (Zone A)
 - Les utilisations supplémentaires autorisées de parc d'attractions, de concessionnaire automobile, d'agence de location d'automobiles, de station-service, de gîte touristique, de lave-auto, d'établissement de traiteur, d'habitation convertie, de salon funéraire, de poste d'essence, de parc et de chambre s'appliquent à la propriété dont le zonage est MC[xxx1].
 - La hauteur de bâtiment minimale ne s'applique pas à la station-service et au lave-auto (le poste d'essence est déjà dispensé).
 - La distance de séparation minimale entre les tours et la surface de plancher maximale pour les tours de

grande hauteur s'appliquent, tout comme les taux de stationnement minimaux et les maximaux réduits et les dispositions relatives aux places de stationnement partagées.

e) Modification du zonage du centre commercial dans la Zone polyvalente, qui passerait :

- De GM24 F(1.0) H(25) à MC[xxx2]-h Sxxx au 2200, rue Bank. (Zone B)
 - La distance de séparation minimale entre les tours et la surface de plancher maximale pour les tours de grande hauteur s'appliquent, tout comme les taux de stationnement minimaux et les maximaux réduits et les dispositions relatives aux places de stationnement partagées.
 - Utilisations du sol supplémentaires autorisées (issues du zonage GM 24) : une station-service, un lave-auto et un poste d'essence.
 - La hauteur de bâtiment minimale ne s'applique pas à la station-service et au lave-auto (le poste d'essence est déjà dispensé).
 - Les dispositions d'aménagement différé visant le design urbain et les éléments de façade active s'appliquent.
- De GM24 F(1.0) H(25) à EP dans le couloir du ruisseau Sawmill.

f) Modification du zonage de bureau et de stationnement dans la Zone polyvalente, qui passerait :

- De GM24 F(1.5) H(25) à MC[xxx2]-h Sxxx aux 1131, 1135 et 1145, chemin Hunt Club. (Zone C)
 - La distance de séparation minimale entre les tours et la surface de plancher maximale pour les tours de grande hauteur s'appliquent, tout comme les taux de stationnement minimaux et les maximaux réduits et les dispositions relatives aux places de stationnement partagées.
 - Utilisations du sol supplémentaires autorisées (issues du zonage GM 24): une station-service, un lave-auto et un poste d'essence.
 - La hauteur de bâtiment minimale ne s'applique pas à la station-service et au lave-auto (le poste d'essence est déjà dispensé).
 - Les dispositions d'aménagement différé visant le design urbain et les éléments de façade active s'appliquent.
- g) Modifier le zonage GM24** de manière à supprimer (24) (c) (iii) et supprimer (24) (d) au 2200, rue Bank et aux 1135 et 1145, chemin Hunt Club.
- h) Modification du zonage des propriétés de la Zone polyvalente situées à l'est de la rue Dazé, qui passerait :**
 - De GM F(1.5) à MC[xxx3]-h Sxxx, aux 1, 20 et 30, croissant Mountain. (Zone E)
 - De GM[165] F(3.30) à MC[xxx3]-h Sxxx au 40, croissant Mountain. (Zone F)
- Les utilisations supplémentaires autorisées de gîte touristique, d'établissement de traiteur, de salon funéraire et de chambre s'appliquent à [xxx3].
- La distance de séparation minimale entre les tours et la surface de plancher maximale pour les tours de grande hauteur s'appliquent à [xxx3], tout comme les taux de stationnement minimaux et les maximaux réduits et les dispositions relatives aux places de stationnement partagées.
- Les dispositions d'aménagement différé visant le design urbain et les éléments de façade active s'appliquent à [xxx3].
- De GM F(1.0) à MC[xxx5] Sxxx au 2400, rue Bank (partie ouest donnant sur la rue Dazé). (Zone G)
- De GM F(1.5) à MC[xxx5] Sxxx au 1187, chemin Hunt Club. (Zone D)
 - Les utilisations supplémentaires autorisées de gîte touristique, d'établissement de traiteur, de salon funéraire et de chambre s'appliquent à [xxx5]
 - La distance de séparation minimale entre les tours et la surface de plancher maximale pour les tours de grande hauteur s'appliquent à [xxx5], tout comme les taux de stationnement minimaux et les maximaux réduits et les dispositions

relatives aux places de stationnement partagées.

i) Modification du zonage des propriétés de la Zone polyvalente situées à l'ouest de la rue Bank, qui passerait :

- De AM à MC [xxx6]-h Sxxx aux 2300, 2380 et 2430, rue Bank. (Zone H)
 - Les utilisations supplémentaires autorisées de parc d'attractions, de concessionnaire automobile, d'agence de location d'automobiles, de station-service, de gîte touristique, de lave-auto, d'établissement de traiteur, d'habitation convertie, de salon funéraire, de poste d'essence, de parc et de chambre s'appliquent à tout.
 - La hauteur de bâtiment minimale ne s'applique pas à la station-service et au lave-auto (le poste d'essence est déjà dispensé).
 - La distance de séparation minimale entre les tours et la surface de plancher maximale pour les tours de grande hauteur s'appliquent, tout comme les taux de stationnement minimaux et les maximaux réduits et les dispositions relatives aux places de stationnement partagées.
 - Les dispositions d'aménagement différé visant le design urbain et les éléments de façade active s'appliquent.

- De AM[472] à MC[472]-h Sxxx assortie des règles relatives à l'exception 472 reportées et des nouvelles dispositions d'exception touchant le 2400, rue Bank (partie est) et le 2420, rue Bank. (Zone J)

- Les utilisations supplémentaires autorisées de parc d'attractions, de concessionnaire automobile, d'agence de location d'automobiles, de station-service, de gîte touristique, de lave-auto, d'établissement de traiteur, d'habitation convertie, de salon funéraire, de poste d'essence, de parc et de chambre s'appliquent à tout.
- La hauteur de bâtiment minimale ne s'applique pas à la station-service et au lave-auto (le poste d'essence est déjà dispensé).
- La distance de séparation minimale entre les tours et la surface de plancher maximale pour les tours de grande hauteur s'appliquent, tout comme les taux de stationnement minimaux et les maximaux réduits et les dispositions relatives aux places de stationnement partagées.
- Les dispositions d'aménagement différé visant le design urbain et les éléments de façade active s'appliquent.

Dispositions de l'exception 472 existante :

- Utilisation supplémentaire autorisée : un entrepôt
- Un entrepôt est autorisé à condition d'être situé dans un bâtiment abritant au rez-de-chaussée des utilisations commerciales autorisées sur une surface de plancher hors œuvre brute d'au moins 2 000 m².
- La surface de plancher hors œuvre brute d'une unité d'entrepôt individuelle ne peut excéder 80 m².
- Le taux de places de stationnement d'un entrepôt doit être d'une place par tranche de 1 000 m² de surface de plancher hors œuvre brute.
- La distance de séparation minimale entre les tours et la surface de plancher maximale pour les tours de grande hauteur s'appliquent, tout comme les taux de stationnement minimaux et les maximaux réduits et les dispositions relatives aux places de stationnement partagées.
- Nonobstant le tableau 191 – Dispositions de zonage MC, sous-alinéa (d), (i), le retrait de cour latérale intérieure minimal le long d'un lot d'une zone résidentielle est de 6,0 mètres.
- Les dispositions d'aménagement différé visant le design urbain et les éléments de façade active s'appliquent.

j) Modification du zonage des propriétés de la Zone polyvalente situées à l'est de la rue Bank, qui passerait :

- De AM[72] F(1.0) S116 à MC[xxx4]-h Sxxx au 2425, rue Bank. (Zone I)
 - Les utilisations supplémentaires autorisées de parc d'attractions, de concessionnaire automobile, d'agence de location d'automobiles, de station-service, de gîte touristique, de lave-auto, d'établissement de traiteur, d'habitation convertie, de salon funéraire, de poste d'essence, de parc et de chambre s'appliquent à tout.
 - La hauteur de bâtiment minimale ne s'applique pas à la station-service et au lave-auto (le poste d'essence est déjà dispensé).
- De AM à MC[xxx6]-h Sxxx au 2401, rue Bank. (Zone H)
 - Les utilisations supplémentaires autorisées de parc d'attractions, de concessionnaire automobile, d'agence de location d'automobiles, de station-service, de gîte touristique, de lave-auto, d'établissement de traiteur, d'habitation convertie, de salon funéraire, de poste d'essence, de parc et de chambre s'appliquent à tout.
 - La hauteur de bâtiment minimale ne s'applique pas à la station-service et au lave-auto (le poste d'essence est déjà dispensé).

- La distance de séparation minimale entre les tours et la surface de plancher maximale pour les tours de grande hauteur s'appliquent, tout comme les taux de stationnement minimaux et les maximaux réduits et les dispositions relatives aux places de stationnement partagées.
- Les dispositions d'aménagement différé visant le design urbain et les éléments de façade active s'appliquent.

iii. Modification du zonage des propriétés du chemin Albion, qui passerait :

- De R1W à R3Y[xx10] aux 3548, 3556, 3558, 3560, 3568, 3572, 3580, 3582 et 3588, chemin Albion. (Zone L)
- Nonobstant le tableau 160A – dispositions de la sous-zone R3, sous-zone « Y » et tableau 160B – Dispositions supplémentaires et dans le cas des habitations isolées existantes : la cour avant minimale est de 4,5 m, la cour arrière minimale est de 6,0 m et la cour latérale intérieure minimale est de 1,0 m; la largeur de lot minimale d'une habitation en rangée est de 5,0 mètres.
- De R1WW à R3Y[xx11] aux 3565 et 3573, chemin Albion. (Zone O)
- Nonobstant le tableau 160A – dispositions de la sous-zone R3, sous-zone « Y » et tableau 160B – Dispositions supplémentaires et dans le cas des habitations isolées existantes : la cour latérale intérieure minimale est

de 1,0 m et largeur de lot minimale d'une habitation en rangée est de 5,0 mètres.

- De R1WW à R3Y[xxx7] au 3581, chemin Albion. (Zone N)

Nonobstant le tableau 160A – dispositions de la sous-zone R3, sous-zone « Y » et tableau 160B – Dispositions supplémentaires et dans le cas des habitations isolées existantes : la cour latérale intérieure minimale est de 1,0 m et largeur de lot minimale d'une habitation en rangée est de 5,0 mètres.

- Utilisation du sol supplémentaire autorisée : un centre de jour

- De R1WW à R3Y[xxx8] au 3591, chemin Albion. (Zone M)

- Nonobstant le tableau 160A – dispositions de la sous-zone R3, sous-zone « Y » et tableau 160B – Dispositions supplémentaires et dans le cas des habitations isolées existantes : la cour latérale intérieure minimale est de 1,0 m et largeur de lot minimale d'une habitation en rangée est de 5,0 mètres.

- Utilisations du sol supplémentaires autorisées : un lieu de culte ou un lieu de rassemblement

iv. Modification du zonage des propriétés de la rue Bank au sud du chemin Hunt Club, qui passerait :

- De R1W à R4ZZ[xxx9] aux 2785, 2797, 2807, 2813, 2821, 2831, 2837 et 2845, rue Bank. (Zone Q)
- Nonobstant le tableau 162A – dispositions de la sous-zone R4, sous-zone « ZZ » et tableau 162B – Dispositions supplémentaires, les dispositions du tableau 156A – dispositions de la sous-zone R1, sous-zone « W » s’appliquent aux habitations isolées existantes.

v. Modification du zonage des propriétés donnant sur le chemin Hunt Club et longeant le chemin Albion à l’est de la rue Bank, qui passerait :

- De IL à GM16[xx12] aux 3511 et 3513, chemin Albion, aux 2555 et 2559, rue Bank (parties nord) et aux 1406, 1408, 1410, 1426, 1434, 1438, 1444, 1450, 1452, 1460, 1470 (partie nord) et 1480, chemin Hunt Club. (Zone P)
- Nonobstant le tableau 187 – dispositions de la zone GM, paragraphe (f), Hauteur de bâtiment maximale, la hauteur de bâtiment maximale sur toute propriété située jusqu’à 20 mètres inclusivement d’une limite de propriété contiguë à une zone R1, R2, R3 ou R4 est de 11 mètres. Sur toute autre propriété, la hauteur de bâtiment maximale est de 18 mètres.

4.4 Examen des projets d’aménagement

Projets importants soumis au Comité d’examen du design urbain de la Ville d’Ottawa. Le Comité d’examen du design urbain est un comité consultatif indépendant formé de professionnels

bénévoles qui procède à un examen par les pairs objectif des projets d’aménagement municipaux et privés dans les secteurs de conception prioritaire de la ville. Le Comité est un élément important du processus officiel d’examen du design urbain de la Ville et vise à optimiser les capacités de la Ville à atteindre l’excellence en matière d’architecture et de design urbain.

Les projets d’aménagement devant être menés dans la nouvelle Zone polyvalente de South Keys doivent être soumis au Comité d’examen du design urbain, qui s’assurera qu’ils sont conformes au PCC, qu’ils visent des normes élevées de design urbain et qu’ils contribuent globalement à la mise en valeur du domaine public. Les projets d’aménagement le long de la rue Bank sont également soumis à cet examen car l’artère principale est considérée comme un secteur de conception prioritaire.

4.5 Projets d’immobilisations

Réfection de la rue Bank : La réfection de la rue Bank, selon le profil en travers et les concepts de paysage de rue évoqués dans le PCC, qui comprennent des pistes cyclables, des commodités piétonnières et un aménagement paysager. En 2008, un rapport de conception préliminaire visant la réfection de la rue Bank, entre Riverside et Walkley, avait déjà été rédigé. Ce projet devrait se poursuivre pour que les travaux puissent débuter et atteindre le secteur du *PCC de la rue Bank, de South Keys à Blossom Park*.

4.6 Mesures devant rester en vigueur

Les restrictions actuellement appliquées à la circulation en direction est à l’angle Cahill / Dazé (interdiction de circulation en direction est sur

Cahill à partir du centre commercial) resteront en vigueur.

4.7 Mobilité

Pour garantir une approche de mise en œuvre cohérente, un calendrier d'exécution des initiatives énoncées dans le présent PCC a été dressé. Le déroulement des diverses initiatives a été planifié pour correspondre aux trois phases du projet établies dans le Plan directeur des transports

d'Ottawa de 2013 : court terme (2014-2019), moyen terme (2020-2025) et long terme (2026-2031 et au-delà). Certains projets proposés seront déclenchés par d'autres projets ou d'autres aménagements, et sont identifiés le cas échéant.

Le tableau ci-dessous résume les étapes de mise en œuvre des initiatives et du projet proposés dans le cadre du présent PCC, ainsi que celles des projets du PDT selon ces échéances.

Tableau 5 : Projets prioritaires et échéancier correspondant

Échéancier	Initiatives et projets
Court terme (2014-2019)	<ul style="list-style-type: none"> • Installer des panneaux « Partagez la route » ou peindre des « chevrons vélos » sur le pont de la rue Bank surplombant le couloir ferroviaire du CN. • Mettre en place des voies de virage à gauche en direction sud depuis le chemin Albion vers la rue Bank. • Mettre à jour la synchronisation des feux dans le couloir de la rue Bank afin de tenir compte des nouvelles normes de temps de traversée des piétons. <p>Projets du PDT dans la même période :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Élargissement de la promenade de l'Aéroport, entre les chemins Brookfield et Hunt Club • Voie cyclable du secteur Hunt Club – liens entre la rue Bank et le chemin Johnston
Moyen terme (2020-2025)	<ul style="list-style-type: none"> • Entreprendre un Plan de mise en œuvre de la gestion du transport si nécessaire. • Lancer la conception détaillée du couloir de la rue Bank correspondant à l'aménagement (demandes remplies et acceptées à ce jour), en fonction des concepts d'emprise proposés. <p>Projets du PDT dans la même période :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Élargissement du chemin Lester, de la promenade de l'Aéroport à la rue Bank. • Bandes cyclables dans le secteur Hunt Club, de la rue Bank à la promenade Lorry Greenberg. • Voie cyclable du secteur Hunt Club – prolongement jusqu'au pont de la promenade de l'Aéroport. • Prolongement de la Ligne Trillium jusqu'à Letrim / Riverside-Sud.
Long terme (2026-2031 et au-delà)	<ul style="list-style-type: none"> • Aménager des bandes cyclables sur voirie et élargir les trottoirs sur la passerelle de la voie ferrée du CN surplombant la rue Bank. <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Facteur de déclenchement</i> : réfection ou remplacement du pont en raison de sa fin de vie utile. • Si les projets à court et à moyen terme ne sont pas terminés à échéance, la priorité doit être accordée par le biais d'un plan de mise en œuvre. <p>Projets du PDT dans la même période :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Élargissement de la promenade de l'Aéroport pour le passage de voies de transport en commun – du chemin Hunt Club à l'aéroport

APPENDICE A : CE QUE NOUS AVONS ENTENDU

Après examen des commentaires émis, divers thèmes ont été désignés après chaque réunion portes ouvertes. Le tableau ci-dessous décrit ces thèmes et paraphrase l'information reçue.

	Thème	Résumé des commentaires
	<p>Commentaires issus des renseignements présentés lors de la première réunion portes ouvertes, organisée le 23 février 2014.</p> <p><i>La réunion avait pour objet de présenter le projet du PCC, de confirmer les possibilités et les enjeux dans le secteur visé par le plan, de valider la vision du projet et de désigner les lacunes dans l'information présentée.</i></p>	
1.	<p>Utilisations du sol / utilisations commerciales</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Besoin de vendeurs au détail plus indépendants et plus petits - Il faut une plus grande variété d'utilisations et de commerces - Il faut davantage d'endroits où sortir / terrasses - On trouve déjà de bons vendeurs au détail sur Bank - Créer des activités 24 heures sur 24 - Les véhicules circulent trop près des magasins et des gens - Trop d'aires de stationnement sous-utilisées dans le secteur visé par le plan - Le Walmart et le Loblaws devraient être des magasins autonomes - Il faut privilégier les utilisations résidentielles sur l'avenue Sieveright
2.	<p>Trottoirs</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Trottoirs en mauvais état ou manquants sur la rue Bank - Il faut des trottoirs plus larges - Intégrer les centres commerciaux à l'angle de Hunt Club et Bank à l'aide des futurs liens piétonniers - Il faut des trottoirs en meilleur état - Il faut une passerelle pour piétons ou un tunnel à la hauteur de Hunt Club - Il faut déneiger le sentier derrière la place Saratoga

	Thème	Résumé des commentaires
3.	Vélos	<ul style="list-style-type: none"> - Sentiers pour vélos en mauvais état ou manquants - Il faut de meilleurs parcours cyclables - Hunt Club est un obstacle - Il faut de meilleures installations à l'angle de Cahill et Johnston (passage supérieur ou inférieur) - Il faut un parc de stationnement pour vélos sécurisé aux stations de transport en commun - Il faut répondre aux besoins de tous les cyclistes, que ce soit pour une utilisation de navettage ou pour le loisir - Il faut des pistes cyclables surélevées le long de Bank - Il faut des liens vers la station South Keys - Veiller à ce que les bandes cyclables se terminent aux intersections, le cas échéant
4.	Automobiles	<ul style="list-style-type: none"> - Elles seront toujours populaires - Il faut détourner la circulation de la rue Bank - La circulation et les embouteillages augmenteront avec la densification - Il faut améliorer le carrefour de Bank et Johnston - Il faut résoudre l'opposition au Plan manifestée par les automobilistes - Embouteillages sur Hunt Club et Johnston

	Thème	Résumé des commentaires
5.	Stationnement	<ul style="list-style-type: none"> - Les vendeurs au détail doivent fournir assez de places de stationnement pour les résidents - Les parcs de stationnement doivent être souterrains - Il faut davantage de parcs de stationnement accessibles - Il ne faut pas perdre de places de stationnement au profit des espaces verts - Il ne faut pas concentrer les places de stationnement aux extrémités nord et sud du centre commercial - Il faut des places de stationnement pour les épiceries
6.	Paysage de rue	<ul style="list-style-type: none"> - L'aspect « Old towne » est privilégié - Il faut de nouvelles lampadaires - Il faut des poubelles - Il faut un terre-plein central - Supprimer la voie centrale unique de virage - Limiter la signalisation commerciale dans le couloir
7.	Accès adéquat	<ul style="list-style-type: none"> - Vers le Transitway - Vers l'aéroport - Vers la rue Bank - Vers le Queensway
8.	Espaces verts / aménagement paysager	<ul style="list-style-type: none"> - Il faut davantage d'aménagement paysager - Il faudrait un meilleur couvert forestier - Des espaces verts devraient faire face aux magasins - Il faut davantage d'espaces verts où se détendre
9.	Ruisseau Sawmill	<ul style="list-style-type: none"> - Bien aménagé - Il faut davantage de possibilités de profiter du ruisseau - Il faut davantage de sentiers le long du ruisseau - Possibilité de centre de sensibilisation à l'environnement

	Thème	Résumé des commentaires
10.	Centre commercial South Keys	<ul style="list-style-type: none"> - Une rue principale interne convient bien - Préoccupation autour de la circulation en cas de densification - Limiter l'accès des automobiles au centre commercial South Keys - Créer un parcours nord-sud plus efficace sur place - Créer un véritable « village urbain »
11.	Résidents	<ul style="list-style-type: none"> - Le réaménagement doit respecter les quartiers résidentiels - Des personnes âgées habitent le secteur - Manque d'identité communautaire dans le plan de secteur
13.	Rue Bank	<ul style="list-style-type: none"> - Ne devrait plus jouer le rôle d'itinéraire principal des automobiles - Ressemble à une voie de transit pour automobiles, ce qui n'est pas bien - N'est pas une rue principale
14.	Durabilité	<ul style="list-style-type: none"> - Intégrer dans le PCC un design urbain plus durable, novateur et sensible au climat - Les notions d'hydrologie urbaine, de géométrie urbaine et de foresterie urbaine devraient être incluses - Aménager des lits d'infiltration des eaux pluviales le long de l'emprise - L'orientation nord-sud de la rue Bank convient pour l'énergie solaire
15.	Parc-o-bus Greenboro	<ul style="list-style-type: none"> - Une aire d'arrêt minute est préférable à un parc-o-bus - Le parc-o-bus devrait être agrandi sur deux niveaux - Préoccupation entourant la réduction de superficie du parc-o-bus

	Thème	Résumé des commentaires
16.	Ponts	<ul style="list-style-type: none"> - Supprimer le pont de la rue Bank Sud pour permettre la construction d'une route est-ouest vers la promenade de l'Aéroport - Ajouter une passerelle pour piétons entre Albion Nord et Sud - Rendre le pont de la rue Bank Sud plus attrayant pour les piétons et les cyclistes
	Généralités	<ul style="list-style-type: none"> - Ajouter des caméras de surveillance - Ajouter des trottoirs roulants le long des chemins Albion et Johnston - Les virages à l'angle de Rosebella sont difficiles - Relier l'avenue Sieveright au chemin Hunt Club - Mieux tenir compte des besoins des collectivités dont les résidents se rendent en automobile au CCSK - Prolonger les durées de traversée pour les personnes âgées - Enfouir les fils électriques
<p>Commentaires issus des renseignements présentés lors de la deuxième réunion portes ouvertes, organisée le 23 juin 2014.</p> <p><i>La réunion avait pour objet de présenter les recommandations proposées pour le projet de PCC, et concernant notamment les utilisations du sol et les types de bâtiment dans le secteur, les sentiers et les liens piétonniers et cyclables, le plan de gestion des automobiles et de la circulation, les futurs espaces verts de quartier, le Plan directeur de réaménagement du centre commercial South Keys et du secteur environnant ainsi que les approches préliminaires de mise en œuvre et d'échelonnement du PCC.</i></p>		

	Thème	Résumé des commentaires
1.	Sieveright et Hunt Club	<ul style="list-style-type: none"> - Un feu de circulation à l'angle de Bank devrait être installé en cas de réaménagement important - Les immeubles de six étages proposés le long de Sieveright sont trop élevés - Préoccupation entourant la circulation supplémentaire engendrée par suite de la densification - Manque d'espace pour la construction de parcs de stationnement associés aux nouveaux aménagements - Prévoir une transition de hauteur des nouveaux bâtiments sur Sieveright – les hauteurs devraient généralement être limitées à cinq étages - Il serait préférable que les hauteurs de bâtiment actuelles soient réduites de neuf étages (à l'angle de Bank) à trois étages - La circulation est trop rapide sur Sieveright - Il serait préférable que les nouvelles habitations soient des copropriétés plutôt que des locations
2.	Blossom Park	<ul style="list-style-type: none"> - Il faut construire des trottoirs dans le secteur (le long d'Athans) - Il faut remettre en état les infrastructures (égouts pluviaux, abribus, lampadaires, etc.)

	Thème	Résumé des commentaires
3.	Secteur du centre commercial South Keys	<ul style="list-style-type: none"> - Préoccupation entourant les embouteillages et la gestion de la circulation dans le secteur, en raison de la densification - Le stationnement doit rester gratuit - Il faut installer des supports pour vélos - Il faudra quand même des places de stationnement pour répondre aux besoins des épiceries, etc. - Réduire le nombre d'aires de stationnement de surface - Il faudrait privilégier l'installation de magasins plus petits, avec une plus grande variété d'utilisations du sol - Les passages pour piétons devraient être plus visibles - Le parc proposé (au sud de Dazé) n'est pas justifié - Les aires de stationnement devraient être plus éloignées des espaces verts et des piétons - La station de transport en commun South Keys doit être remise en état afin de la rendre plus attrayante et plus sûre
4.	Piétons	<ul style="list-style-type: none"> - Les durées de traversée sont trop courtes à l'angle de Johnston et Bank - Prévoir de l'espace entre les piétons et les véhicules, et entre les cyclistes et les piétons
5.	Modifications de zonage proposées	<ul style="list-style-type: none"> - Permettre la poursuite des utilisations du sol actuelles en cas de modification de zonage des propriétés
6.	Rue Bank	<ul style="list-style-type: none"> - Il serait préférable que des petits centres commerciaux occupent toutes les aires de stationnement
7.	Circulation	<ul style="list-style-type: none"> - Préoccupation entourant les embouteillages aux alentours de Hunt Club - Les idées soumises au sujet de la gestion de la circulation doivent être éclaircies

	Thème	Résumé des commentaires
8.	Modification du tracé de la rue Dazé	<ul style="list-style-type: none"> - Veiller à ce que les propriétés adjacentes ne soient pas enclavées en cas de modification de tracé - La modification de tracé proposée aura des répercussions négatives sur la viabilité des commerces des terrains adjacents - Risque de circulation parasite si un accès pour véhicules est aménagé entre le croissant Mountain et la rue Dazé - Préoccupation entourant une augmentation de la circulation dans les quartiers situés à l'est de la rue Bank (à la hauteur de Cahill)
9.	Parc-o-bus Greenboro	<ul style="list-style-type: none"> - Le parc-o-bus est bien utilisé et ne doit pas être réaménagé - Risque d'afflux de véhicules en stationnement dans les quartiers si le parc-o-bus est réaménagé
10.	Ruisseau Sawmill	<ul style="list-style-type: none"> - Le ruisseau doit être rendu accessible entre Hunt Club et Dazé, afin d'améliorer l'expérience de plaisir - Les abords du ruisseau doivent être mis en valeur grâce à l'installation de poubelles, de bancs, etc. - Tout déversement dans le ruisseau doit être interdit et des mesures doivent être mises en place à cet effet
11.	Généralités	<ul style="list-style-type: none"> - La faune touchée par le nouvel aménagement se déplacera vers les propriétés adjacentes - Perte générale préoccupante d'espaces verts dans le secteur élargi
<p>Commentaires issus des renseignements présentés lors de la troisième réunion portes ouvertes, organisée le 25 novembre 2014.</p> <p><i>La réunion avait pour objet de présenter les recommandations proposées actualisées pour le projet de PCC, notamment celles visant les utilisations du sol et les types de bâtiment dans le secteur, les sentiers et les liens piétonniers et cyclables, le plan de gestion des automobiles et de la circulation, les futurs espaces verts de quartier, le Plan directeur de réaménagement du centre commercial South Keys et du secteur environnant ainsi que les approches préliminaires de mise en œuvre et d'échelonnement du PCC.</i></p>		

	Thème	Résumé des commentaires
1.	Sieveright et Hunt Club	<ul style="list-style-type: none"> - Les immeubles de six étages proposés sur Sieveright sont trop élevés et pourraient entraîner une dévaluation des propriétés du secteur. - Grande préoccupation entourant les répercussions éventuelles d'un aménagement de plus forte densité sur la valeur des propriétés environnantes. - Crainte que les passages pour piétons arrêtent ou ralentissent la circulation sur Hunt Club
2.	Secteur du centre commercial South Keys	<ul style="list-style-type: none"> - La réalisation d'une étude sur l'utilisation de l'automobile démontrerait une chute de ce mode de transport au Canada, comme ce fut le cas en Europe, et dissiperait les craintes d'embouteillages attribuables à une densification. - Intégrer le logement dans le secteur. - Concentrer les aires de stationnement en étage ou sous terre. - Les parcours cyclables partant de ce secteur vers le nord et l'est doivent être améliorés. - La conception devrait encourager la prévention du crime, la paix et les possibilités d'interactions sécuritaires.
3.	Piétons et cyclistes	<ul style="list-style-type: none"> - Les durées de traversée sont trop courtes à l'angle du chemin Johnston et de la rue Bank. - Les bandes cyclables doivent être repeintes sur le pont de la rue Bank afin d'améliorer la sécurité des cyclistes. - Il faut aménager un lien cyclable sur le chemin Albion. - Prévoir un lien cyclable traversant la station Greenboro; veiller à ce que les cyclistes n'aient pas à descendre de vélo pour traverser la station. - Il faut un passage pour vélos entre les parties nord et sud d'Albion

	Thème	Résumé des commentaires
4.	Modifications de zonage proposées	<ul style="list-style-type: none"> - Le zonage peut-il limiter le nombre de concessionnaires automobiles dans le secteur? - Opposition au zonage GM16 proposé (en remplacement du zonage IL2) le long du chemin Hunt Club et demande d'utilisation d'une autre sous-zone GM permettant de limiter les immeubles d'appartements de faible et moyenne hauteur.
5.	Rue Bank	<ul style="list-style-type: none"> - Il faut des trottoirs du côté est de Bank, au sud de Sieveright.
6.	Circulation	<ul style="list-style-type: none"> - L'intersection Johnston / place Bank doit être déplacée rapidement, blocage de la circulation en direction est depuis la rue Bank. - Crainte que le plan ne dévie le problème de circulation sur la rue Bank en direction sud. Il faut appliquer des mesures d'atténuation de la circulation sur Queensdale. Il faut mettre en place un service de transport en commun dans le secteur de Queensdale. Le plan tient compte des embouteillages ailleurs, mais pas dans le secteur de Queensdale. - L'intersection d'Albion et Hunt Club devrait être redessinée afin d'améliorer les lignes de vue lors des virages à gauche sur Albion.
7.	Modification du tracé de la rue Dazé	<ul style="list-style-type: none"> - Crainte d'une augmentation de la circulation dans les quartiers situés à l'est de Bank (à la hauteur de Cahill) - La rue Dazé sert de soupape pour les automobilistes qui tentent d'éviter l'intersection de Hunt Club. - Quadrillage de Dazé apprécié – il est très favorable aux déplacements à pied. Il serait bien de pouvoir compter sur un service de navette par autobus entre le parc-o-bus et les autres secteurs du centre commercial. - Tracé actuel de Dazé apprécié.

	Thème	Résumé des commentaires
8.	Généralités	<ul style="list-style-type: none"> - Le ruisseau Sawmill devrait être un lieu de réflexion sereine. - Merci à la Ville d'avoir élaboré ce PCC, en espérant une mise en œuvre rapide.

APPENDICE B : ÉVALUATION DU NOUVEAU TRACÉ DE LA RUE DAZÉ

Évaluation des répercussions du nouveau tracé proposé pour la rue Dazé

Préparé par MMM Group – le 10 avril 2015

Le Plan directeur de réaménagement du centre commercial South Keys (juin 2014), préparé par HOK dans le cadre d'une charrette de conception organisée en collaboration avec la Ville d'Ottawa et des intervenants de la collectivité, propose d'intégrer dans le réaménagement des lieux un réseau routier interne, centré autour de la rue principale qui traverse dans un axe nord-sud tout l'emplacement. La configuration de cette rue principale proposée comprendrait la modification du tracé de la rue Dazé, actuellement courbe et qui adopterait la forme de deux segments droits et perpendiculaires reliant les intersections du chemin Hunt Club / promenade Bridle Path et de la rue Bank / chemin Cahill, et se rejoignant pour former un nouveau carrefour sur place.

Bien que le Plan directeur de réaménagement du centre commercial South Keys ait désigné plusieurs avantages à la reconfiguration du réseau routier, la consultation des groupes de parties intéressées a également permis de désigner des problèmes concernant les répercussions de ce changement de tracé de la rue Dazé sur les propriétés adjacentes. Le présent document technique vise à déterminer les répercussions éventuelles du nouveau tracé et à fournir une analyse comparative entre les répercussions de ce projet et le maintien de la configuration actuelle.

Conditions actuelles

La rue Dazé suit un tracé courbe et recoupe la rue Bank de l'autre côté du chemin Cahill et recoupe le chemin Hunt Club en face de la promenade Bridle Path. La rue Dazé comporte deux voies de circulation dans chaque direction, en plus de voies de virage à l'approche des carrefours et des accès aux propriétés. L'une des entrées principales du centre commercial South Keys croise la rue Dazé à mi-chemin environ, à un carrefour muni de feux de circulation; ce carrefour donne également accès au centre commercial des 1001-1009, rue Dazé, du côté sud-est de la rue. Sur presque toute sa longueur, la rue Dazé est divisée par un terre-plein central continu sauf à quelques endroits pour permettre les virages à gauche vers les commerces de détail longeant la rue; on retrouve une interruption plus longue de ce terre-plein près de l'extrémité sud de la rue, qui permet des déplacements complets en direction et en provenance des entrées du centre vers le restaurant Keys et le 1145, chemin Hunt Club.



Figure 1 : Tracé actuel de la rue Dazé (GeoOttawa)

La rue Dazé est désignée rue locale dans le Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa, mais sert davantage de route collectrice donnant accès au centre commercial South Keys et aux commerces de détail et immeubles de bureaux adjacents. La rue Dazé sert également de voie de transit entre la rue Bank et le chemin Hunt Club, permettant aux automobilistes d'éviter le carrefour très fréquenté de ces deux artères. La largeur de son emprise varie de 30 à 34 m environ, sur toute sa longueur; les restaurants Montana's et KS on the Keys sont très près de la limite de cette emprise.

Nouveau tracé proposé de la rue Dazé

Le Plan directeur de réaménagement du centre commercial South Keys rédigé par HOK en 2014 propose une vision pour tout le réaménagement du secteur du centre commercial South Keys, y compris le terrain situé au sud-est de la rue Dazé. La disposition proposée est concentrée autour d'une rue principale centrale reliant la station Greenboro au chemin Hunt Club en traversant le centre de l'emplacement. La partie sud de cette rue principale correspond au nouveau tracé de la rue Dazé, qui redresse la courbe actuelle pour en faire deux tronçons droits reliant le chemin Hunt Club à la rue Bank pour se rejoindre à un carrefour en T sur l'emplacement. Une esplanade de transport en commun serait aménagée dans l'espace entre ce nouveau carrefour et la station South Keys, afin d'améliorer la circulation des piétons et des cyclistes en direction et en provenance de cette installation, et d'offrir un couloir visuel sur la station depuis la nouvelle rue principale South Keys et l'entrée de la rue Bank.

La rue principale de South Keys proposée, y compris le nouveau tronçon de la rue Dazé reliant le chemin Hunt Club, est configurée avec une emprise de 30 m contenant une voie de circulation, une voie d'autobus et de stationnement sur voirie et une bande cyclable dans chaque direction. L'espace restant de chaque côté pourrait être piétonnier, avec de larges trottoirs et une zone végétalisée séparant les piétons des cyclistes et des automobilistes. Un retrait de bâtiment d'au moins 3 m des deux côtés de l'emprise permettra d'élargir encore l'espace piétonnier, tout en permettant l'aménagement de



Figure 2 : Concept de l'emplacement imaginé dans le Plan directeur de réaménagement du centre commercial South Keys (HOK)

terrasses et d'autres installations sans empiéter sur l'espace réservé au trottoir.

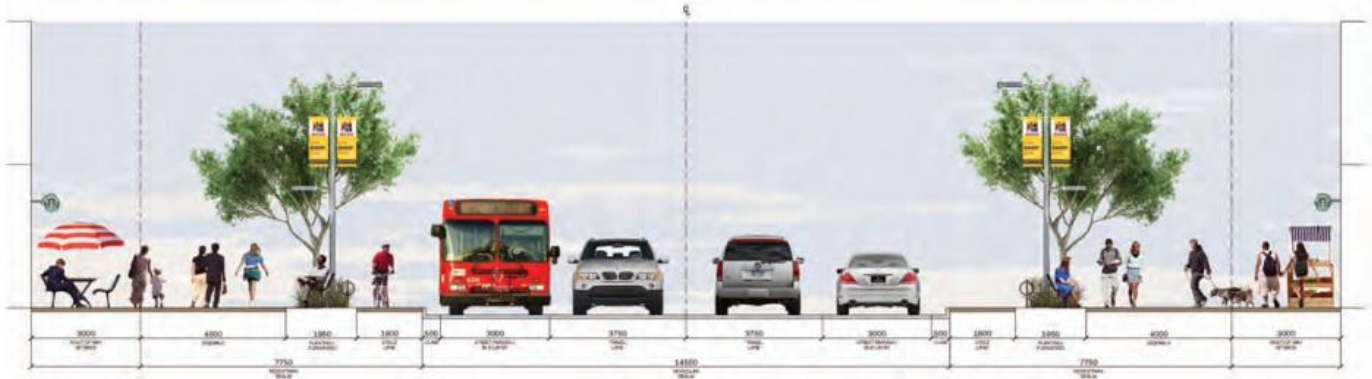


Figure 3 : Profil en travers proposé pour la « Rue principale » (HOK)

La largeur de l'emprise du tronçon du nouveau tracé de la rue Dazé reliant la rue Bank devant la promenade Cahill serait de 26 m, et comprendrait une voie de circulation automobile de 3,5 m, une voie de stationnement sur voirie de 2,6 m et une bande cyclable de 1,5 m dans chaque direction. Comme pour le profil en travers de la rue principale proposée, la largeur restante de l'emprise sera réservée à de larges trottoirs et à des espaces plantés d'arbres et d'arbustes.

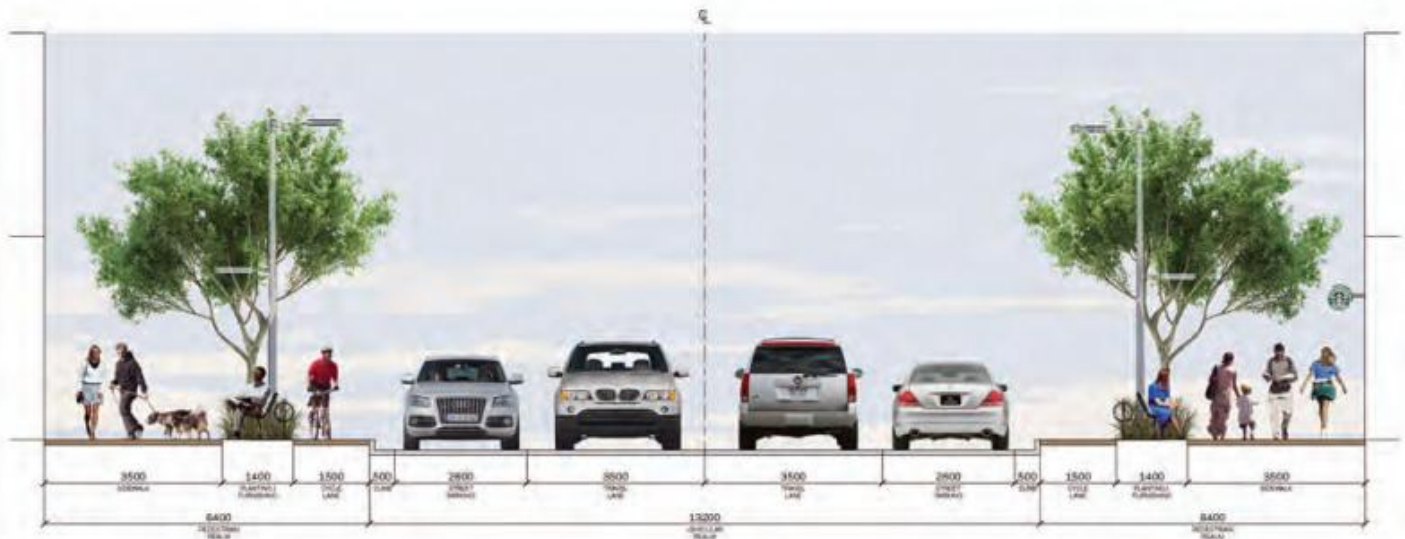


Figure 4 : Profil en travers proposé pour la « rue collectrice » (HOK)

Le nouveau tracé proposé de la rue Dazé s'inscrit dans la première phase du Plan directeur de réaménagement du centre commercial South Keys élaboré par HOK, et tient compte de l'aménagement de la partie de l'emplacement située au sud du magasin WalMart.






Figure 5 : Phase 1 du Plan directeur de réaménagement du centre commercial South Keys (HOK)

Analyse comparative des répercussions

Le nouveau tracé de la rue Dazé proposé dans le cadre du Plan directeur de HOK vise à favoriser le réaménagement de l'emplacement en exposant des terrains supplémentaires à l'aménagement de la partie sud des lieux et en formant un réseau routier en quadrillage, permettant ainsi de faciliter l'orientation et l'accès des piétons et des cyclistes. Toutefois, le tracé actuel joue un rôle important dans la répartition de la circulation locale, qui risque d'être perturbée par le tracé proposé.

Afin de déterminer les répercussions globales du tracé proposé, le tracé actuel de la rue Dazé et celui proposé ont été évalués en fonction de certains critères ayant trait aux répercussions sur le transport et les propriétés des environs. Chaque option s'est vue attribuer l'une des appréciations suivantes :

Option présentant d'importants avantages	
Option présentant certains avantages et certains inconvénients	
Option présentant d'importants inconvénients	

La comparaison détaillée des deux options est résumée pour chaque critère dans le tableau ci-dessous.

Accessibilité des piétons	
Ne rien faire	Nouveau tracé de la rue Dazé
<p>La rue Dazé comprend des trottoirs des deux côtés de la chaussée entre la rue Bank et le chemin Hunt Club. Ces trottoirs sont adjacents à la bordure, mais une zone tampon longe le côté nord-ouest du tronçon situé entre la rue Bank et l'entrée du centre South Keys. Des passages pour piétons munis de feux traversent la rue Dazé à la hauteur de la rue Bank, du chemin Hunt Club et de l'entrée du centre South Keys. Des trottoirs aménagés sur l'emplacement du centre South Keys permettent de relier la rue Dazé, les magasins de détail et la station South Keys du Transitway, bien que la configuration des magasins de détail oblige les piétons à traverser le parc de stationnement pour y accéder.</p>	<p>Le nouveau tracé de la rue Dazé offrirait aux piétons des trottoirs des deux côtés de la rue, séparés de la circulation automobile par des bandes cyclables et des zones tampons végétalisées. On prévoit que le tracé proposé fera mieux correspondre les lignes de désir des piétons aux liens physiques, et que des passages pour piétons seront aménagés dans le carrefour interne des nouveaux tronçons de la rue Dazé, sur place, jusqu'à l'esplanade de transport en commun menant à la station South Keys. Le nouveau tracé et le profil en travers proposé devraient permettre de mieux gérer la vitesse des véhicules et, par conséquent, d'améliorer la sécurité des piétons dans le couloir.</p>

Accessibilité des cyclistes	
Ne rien faire	Nouveau tracé de la rue Dazé
<p>La rue Dazé est actuellement désignée « circuit suggéré » dans le Plan sur le cyclisme d'Ottawa. On n'y retrouve aucune installation réservée en tant que telle aux cyclistes, mais cette voie constitue un lien plus agréable entre la bande cyclable en direction sud de la rue Bank et les nouvelles voies cyclables longeant le chemin Hunt Club. La désignation de « circuit suggéré » se poursuit au-delà de la rue Dazé le long de la promenade Bridle Path et de l'avenue Cahill, et ce parcours donne accès aux collectivités</p>	<p>Le réseau routier interne proposé sur l'emplacement du centre South Keys serait constitué de pistes cyclables réservées le long des principales voies d'accès internes, y compris la rue Dazé selon son nouveau tracé. Cette modification de tracé devrait par ailleurs permettre de mieux gérer la vitesse des véhicules sur place et ainsi d'améliorer encore la sécurité des cyclistes. Les installations cyclables proposées relieraient l'esplanade de transport en commun menant à la station South Keys, facilitant ce lien ainsi que ceux</p>

<p>environnantes. Aucune installation cyclable ne relie actuellement la rue Dazé au centre commercial South Keys ou à la station du Transitway; les cyclistes sont obligés d'emprunter les rues internes ou de traverser les parcs de stationnement pour atteindre ces destinations. Toutefois, le pont du sentier polyvalent nouvellement construit au-dessus de la promenade de l'Aéroport permet d'arriver entre la station South Keys et le quartier à l'ouest de la promenade, ou encore d'atteindre le sentier du ruisseau Sawmill qui se prolonge vers le nord jusqu'au chemin Brookfield. Le Plan sur le cyclisme d'Ottawa désigne la rue Dazé et le lien vers la station South Keys comme faisant partie du lien vers la voie cyclable proposée à Greenboro.</p>		<p>au-delà, vers le sentier du ruisseau Sawmill et la passerelle de la promenade de l'Aéroport.</p>	
---	--	---	--

Accès la station South Keys du Transitway

<p>Ne rien faire</p>	<p>Nouveau tracé de la rue Dazé</p>
-----------------------------	--

<p>La station South Keys du Transitway est en retrait d'environ 180 m par rapport à la rue Dazé. On y accède en automobile par l'entrée du centre commercial South Keys qui donne sur la rue Dazé, par un carrefour interne avec panneaux d'arrêt toutes directions et via une allée se trouvant juste au sud du magasin WalMart. Ce parcours est bordé d'un trottoir qui mène à la station. Le retrait, le tracé de la rue Dazé et le parcours d'accès local tortueux empêchent une visibilité claire sur la station depuis la rue Dazé. Les éléments d'orientation et les possibilités d'installer une signalisation claire sur les voies internes du centre commercial sont limités.</p>	○	<p>Bien que le nouveau tracé proposé de la rue Dazé ne permette pas de modifier la distance de retrait de la station South Keys depuis la rue, la place proposée entre la nouvelle rue et la station South Keys ainsi que la modification du tracé de la rue permettront d'améliorer la visibilité depuis la rue Dazé et depuis la rue Bank. Ces caractéristiques faciliteront l'orientation et permettront un meilleur accès à pied et à vélo entre la station et le réseau routier du centre commercial. La place proposée menant à la station South Keys améliorera l'accès à cette installation par les usagers non véhiculés, mais éloignera l'arrêt minute de la station.</p>	●
---	---	---	---

Répercussions et perturbations liées aux travaux

Ne rien faire	Nouveau tracé de la rue Dazé
<p>Le fait de ne pas intervenir sur la rue Dazé n'aura aucune répercussion sur les éléments enfouis de services publics. Les améliorations apportées à la fonction de la rue Dazé dans le cadre de l'aménagement de la voie cyclable dans le secteur Greenboro le seront à même le budget du Plan sur le cyclisme d'Ottawa.</p>	<p>Le nouveau tracé de la rue Dazé tel qu'il est proposé dans le Plan directeur de réaménagement du centre commercial South Keys nécessitera la suppression et la reconstruction de la chaussée ainsi que l'excavation et le déplacement des éléments de services publics services qui se trouvent sous certains tronçons. Ces travaux nécessiteront l'accès de véhicules de nouveaux raccordements de services publics afin de continuer de desservir les propriétés environnantes, des interventions qui pourraient entraîner des interruptions d'accès des véhicules et de services publics pendant les travaux.</p>

Répercussions sur les bâtiments existants

Ne rien faire		Nouveau tracé de la rue Dazé	
La conservation du tracé actuel de la rue Dazé n'aura aucune répercussion sur les bâtiments existants.	●	L'emprise qui serait occupée par la rue Dazé, selon son nouveau tracé, aura des répercussions sur l'emplacement du restaurant Montana's à l'ouest de la rue Dazé; ce bâtiment devra être démolé pour permettre la construction de la nouvelle rue. De plus, l'emprise du tracé proposé passerait très près de la Banque Royale du Canada située au nord de la rue; des modifications de conception de la rue proposée pourraient être nécessaires afin de conserver ce bâtiment lors de la réalisation du projet.	○

Répercussions sur les propriétés adjacentes			
Ne rien faire		Nouveau tracé de la rue Dazé	
<p>Un certain nombre de bâtiments commerciaux et de vente au détail donnent sur la rue Dazé et ont leur accès directement sur cette voie; cette configuration permet une grande visibilité et un accès de qualité. Des interruptions du terre-plein central sur la rue Dazé permettent actuellement l'accès dans les deux sens de la circulation.</p> <p>La Ville d'Ottawa a indiqué que la géométrie actuelle de la rue Dazé et les vitesses de circulation qu'on y observe limitent les possibilités d'accès supplémentaires. Cette contrainte empêche de relier la rue Dazé au croissant Mountain, un lien qui aurait permis d'améliorer l'accessibilité du croissant Mountain et d'ouvrir les parties internes du 2420, rue Bank en vue d'un aménagement éventuel.</p>	◐	<p>Le Plan directeur de réaménagement du centre commercial South Keys propose le remplacement à long terme des bâtiments situés dans le couloir de la rue Dazé par des immeubles plus hauts et polyvalents donnant sur la rue Dazé dans son nouveau tracé. Le plan ne précise aucun accès en particulier à ces nouveaux immeubles, mais laisse supposer qu'on en retrouvera directement sur la rue Dazé ou sur les voies internes reliées à la rue Dazé.</p> <p>Si le nouveau tracé de la rue Dazé est réalisé alors que les bâtiments longeant le couloir restent en place, plusieurs d'entre eux, plus particulièrement ceux de la place située aux 1001-1009, rue Dazé, se retrouveront très éloignés de la rue et nécessiteront de plus longues voies d'accès à l'emplacement, réduisant par</p>	<p>◐ ou ● *</p>

	<p>conséquent la visibilité dont les propriétaires profitent actuellement.</p> <p>Le tracé proposé de la rue Dazé remplacera le tracé curviligne actuel par une intersection en forme de T avec la « rue principale » proposée, permettant ainsi à quelques propriétés supplémentaires d’être réaffectées aux propriétaires adjacents. Ces terrains pourraient offrir de nouvelles possibilités d’amélioration des accès actuels. À titre d’exemple, mentionnons la possibilité d’un lien entre la nouvelle rue Dazé et le croissant Mountain, une option qui permettrait d’aménager davantage la zone centrale du 2420, rue Bank. Ce nouveau tracé libérera par ailleurs plusieurs fragments de parcelle se trouvant dans l’emprise actuelle de la rue Dazé, à des fins d’aménagement éventuel.</p> <p>*L’acquisition des propriétés au sud-est de la rue Dazé avant la modification du tracé permettra d’atténuer une partie des répercussions sur les propriétés adjacentes découlant de retraits plus importants.</p>	
--	---	--

Répercussions sur la circulation – circulation interne

Ne rien faire	Nouveau tracé de la rue Dazé
<p>L’intersection de la rue Dazé devant l’entrée du centre South Keys et de la place située aux 1001-1009, rue Dazé accueille environ 530 et 1 250 véhicules aux heures de pointe du matin et de l’après-midi, respectivement.</p> <p>L’aménagement proposé dans le cadre de</p>	<p>Se reporter aux commentaires de l’option « Ne rien faire ».</p>

la phase 1 du Plan directeur de réaménagement du centre commercial South Keys, s'il est réalisé dans sa totalité, offre le potentiel de doubler voire de tripler les volumes de circulation horaires empruntant la rue Dazé pour accéder aux aménagements proposés. Que l'option de statu quo ou celle de modifier le tracé de la rue Dazé soit retenue, la capacité des voies et des intersections dépendra grandement de la disposition des accès aux bâtiments environnants et du nombre résultant des véhicules effectuant des virages. Dans les deux cas, la nécessité de modifier les carrefours ou d'aménager des voies de virage sera déterminée par des évaluations des répercussions sur la circulation devant être réalisées lorsque les projets d'aménagement auront été pleinement définis. La modification du tracé de la rue Dazé, si elle est effectuée, donnera l'occasion de protéger suffisamment d'emprise et de concevoir adéquatement la disposition des carrefours afin de faire face à la demande future en matière de circulation résultant des nouveaux aménagements lorsqu'ils auront été pleinement définis.

Il convient de noter que le nouveau tracé proposé de la rue Dazé croiserait la « rue principale » proposée de South Keys qui longera l'emplacement réaménagé dans un axe nord-sud. Bien que l'option « Ne rien faire » ne permette pas un lien linéaire identique à travers l'emplacement, l'aménagement d'un lien jusqu'à la « rue principale » proposée serait également possible avec la configuration actuelle de

l'intersection (c.-à-d. la voie d'accès nord du carrefour du centre commercial menant au magasin WalMart.			
---	--	--	--

Répercussions sur la circulation – réseau routier local

Ne rien faire	Nouveau tracé de la rue Dazé
<p>La rue Dazé offre actuellement une solution de rechange attrayante à la traversée du carrefour entre la rue Bank et le chemin Hunt Club, en particulier aux heures de pointe, lorsque les niveaux d'embouteillage sont considérés comme élevés à ce carrefour. Cette configuration est l'une des quelques solutions mises en place pour améliorer la circulation à l'angle Bank/Hunt Club. La conservation du tracé actuel de la rue Dazé permettra de maintenir en place cette solution de rechange attrayante (voie de contournement) et, par conséquent, pourrait réduire la densité de la circulation à l'angle Bank/Hunt Club.</p>	<p>● Le nouveau tracé de la rue Dazé réduira son attractivité comme voie de contournement pour éviter le carrefour de la rue Bank et du chemin Hunt Club, puisque les parcours directs actuels le long du couloir seraient remplacés par des mouvements en virage pour traverser la nouvelle intersection formée par les deux rues, et seraient donc plus longs à effectuer. Même si les durées de déplacement de la circulation actuelle ne devraient pas changer beaucoup, la circulation accrue en raison des aménagements occasionnera des retards supplémentaires et dissuadera de plus en plus les automobilistes d'emprunter la rue Dazé pour contourner le carrefour Bank/Hunt Club. Ainsi, la densité de la circulation supplémentaire se retrouverait à l'angle de la rue Bank et du chemin Hunt Club.</p> <p>○ Avec les volumes de circulation actuels, la nouvelle intersection créée par suite du changement de tracé de la rue Dazé devrait prendre la forme d'un carrefour muni d'arrêts toutes directions ou d'un carrefour giratoire. Toutefois, on prévoit que cette intersection devra un jour être équipée de feux afin de mieux gérer la circulation issue du nouvel aménagement</p>

de l'emplacement.

Répercussions sur la circulation – circulation de transit dans le quartier

Ne rien faire		Nouveau tracé de la rue Dazé	
<p>Aucun aménagement futur sur l'emplacement du centre South Keys ne devrait nécessiter la suppression de l'interdiction de circulation de transit entre la rue Dazé et l'avenue Cahill. Toutefois, avec la conservation de son tracé actuel, la rue Dazé continuera de servir de solution de rechange (voie de contournement) à la traversée du carrefour entre la rue Bank et le chemin Hunt Club, particulièrement aux heures de pointe. Comme mentionné précédemment, cette solution de contournement réduit la pression à ce carrefour entre deux artères et permet une capacité supplémentaire pour les virages depuis la rue Bank vers le nord et depuis le chemin Hunt Club vers l'est.</p>	●	<p>Le nouveau tracé de la rue Dazé et les retards associés aux virages supplémentaires dans le nouveau carrefour de la rue Dazé pourraient inciter les usagers à éviter l'intersection Bank / Hunt Club au fur et à mesure que s'accroît la circulation issue des aménagements. Les embouteillages supplémentaires à l'angle de la rue Bank et du chemin Hunt Club, engendrés par les automobilistes évitant la rue Dazé, pourraient inciter certains usagers en direction et en provenance du chemin Hunt Club vers l'est à emprunter l'avenue Cahill pour traverser l'intersection Bank / Hunt Club. Même si les carrefours le long de l'avenue Cahill sont généralement bien en deçà de leur capacité, il pourrait être utile de procéder à une surveillance permanente de la circulation et de mettre en place des mesures pour supprimer la circulation parasite et garantir la protection des résidents du secteur contre toute répercussion négative sur la circulation.</p>	○

La comparaison des facteurs liés au transport et à l'utilisation du sol dans le projet de modification du tracé de la rue Dazé indique qu'un réseau routier en quadrillage offrirait des possibilités de gérer les vitesses de circulation et de mieux faire correspondre le réseau de transport aux lignes de désir des déplacements locaux. Le nouveau tracé proposé présentera pour les piétons et les cyclistes des avantages particuliers, car l'accès à ces modes de déplacement sera amélioré sur place ainsi qu'en provenance et à destination de la station South Keys du Transitway grâce à l'esplanade de transport en commun proposée, et parce que le ralentissement de la circulation automobile offrira un environnement plus sûr. Le nouveau tracé de la rue Dazé offrira une

superficie d'aménagement supplémentaire à l'angle sud-est du nouveau carrefour de la rue Dazé créé sur place, et augmentera les possibilités de relier le croissant Mountain aux zones d'aménagement du terrain ceinturé par la rue Dazé, le chemin Hunt Club et la rue Bank.

Malgré ces améliorations, la comparaison des deux options suggère également que le nouveau tracé de la rue Dazé réduira l'efficacité de son rôle actuel de voie de contournement du carrefour très achalandé de la rue Bank et du chemin Hunt Club. L'augmentation progressive des volumes de circulation engendrée par l'aménagement du centre South Keys mettra une pression supplémentaire à l'angle de la rue Bank et du chemin Hunt Club, une situation qui pourrait inciter les usagers à emprunter l'avenue Cahill pour contourner ce carrefour. Il pourrait être utile de procéder à une surveillance permanente de la circulation et de mettre en place des mesures pour protéger le quartier résidentiel voisin de toute circulation parasite éventuelle. Le nouveau tracé nécessite l'acquisition du terrain actuellement occupé par le restaurant Montana's, et donnera lieu à un retrait plus important de la chaussée pour les propriétés situées au sud et à l'est de la rue Dazé. La modification du tracé de la rue Dazé entraînera également des dépenses d'infrastructure, avec notamment le déplacement éventuel des services publics et leur raccordement aux bâtiments existants.

La préparation de la grille d'évaluation et la synthèse des répercussions citées plus haut servent à décrire les répercussions générales associées aux options de ne rien faire ou d'aller de l'avant avec le nouveau tracé de la rue Dazé. En examinant ces répercussions, la Ville voudra peut-être pondérer chacune d'elles individuellement afin de fournir une évaluation quantitative générale des avantages nets. De plus, de nouvelles discussions avec les intervenants internes de la Ville et les membres de la collectivité pourraient aider à obtenir et à partager des commentaires sur les diverses répercussions désignées à ce jour.

Recommandations à court terme

La première phase du Plan directeur de réaménagement du centre commercial South Keys de HOK regroupe la modification du tracé de la rue Dazé avec le réaménagement complet de toute la partie de l'emplacement située au sud du magasin Walmart, y compris les propriétés ceinturées par la rue Bank, le chemin Hunt Club et la rue Dazé selon son nouveau tracé, mais n'établit pas de calendrier plus précis ou d'ordre de priorité des travaux. Même si la configuration finale de la Phase 1 permet d'obtenir le maillage souhaité des rues et des propriétés adjacentes, la modification du tracé de la rue Dazé pourrait entraîner certaines répercussions sur les commerces situés au sud-est, tant et aussi longtemps qu'ils resteront à cet endroit.

Si l'on tient compte de la progression de la mise en œuvre de la Phase 1, la zone de l'aménagement proposé peut être divisée en trois sous-zones, comme l'illustre la Figure 6.



Figure 6 : Sous-zones de la Phase 1 de l'aménagement de South Keys (contexte : HOK)

La zone 1A comprend toutes les propriétés situées à l'ouest du nouveau tracé de la rue Dazé, y compris le cinéma Cineplex et les magasins de détail contigus, ainsi que l'immeuble de bureaux du 1145, chemin Hunt Club. Tout réaménagement de cette zone, notamment l'esplanade de transport en commun proposée, devrait avoir lieu avant la modification du tracé de la rue Dazé. L'immeuble du 1145, chemin Hunt Club appartient à un propriétaire différent de celui du centre commercial South Keys; l'accès à cette propriété peut être maintenu depuis la rue Dazé qu'elle soit réaménagée en même temps que le centre South Keys ou plus tard. Tout réaménagement de cette zone avant la modification du tracé de la rue Dazé devra tenir compte d'éventuels changements d'emplacement des services publics enfouis sous la rue Dazé.

La zone 1B englobe toutes les propriétés ceinturées par la rue Bank, le chemin Hunt Club et le nouveau tracé de la rue Dazé; cette zone inclut les propriétés donnant actuellement sur la rue Bank, le chemin Hunt Club ainsi que celles qui longent le côté sud-est du tracé courbe actuel de la rue Dazé. Le réaménagement de cette zone selon la disposition prévue dans le Plan directeur de South Keys proposé par HOK tient compte du nouveau tracé de la rue Dazé afin de libérer les parcelles occupées par l'emprise actuelle de la rue Dazé; toutefois, si la modification de tracé est effectuée avant le réaménagement des propriétés adjacentes, les structures commerciales qui donnent actuellement sur la rue Dazé seront beaucoup plus en retrait depuis la chaussée.

La zone 1C couvre le Southway Inn, situé à l'angle nord-est de la rue Bank et du chemin Hunt Club. La possibilité de réaménager cette propriété, comme le propose le Plan directeur de South Keys, n'est pas concernée par le calendrier de modification du tracé de la rue Dazé, et son réaménagement pourra débuter dès que la propriété sera acquise.

Cette analyse démontre clairement que la plupart des travaux de réaménagement proposés dans le cadre de la Phase 1 du Plan directeur de South Keys proposé par HOK peuvent être mis en œuvre indépendamment du calendrier de modification du tracé de la rue Dazé; ce n'est que dans la zone 1B que cette modification de tracé devra avoir lieu avant toute intervention selon le concept du Plan directeur. La modification du tracé de la rue Dazé avant le réaménagement des propriétés adjacentes entraînera toutefois une augmentation du retrait des propriétés donnant actuellement sur la rue Dazé, jusqu'à ce qu'elles soient disponibles pour être réaménagées. Sur la base de cette analyse, il est recommandé de respecter les étapes suivantes pour la mise en œuvre de la Phase 1 du Plan directeur de South Keys :

1. La largeur de l'emprise des deux tronçons du nouveau tracé de la rue Dazé sera protégée par la Ville d'Ottawa préalablement à tout réaménagement de Phase 1 proposé au centre South Keys. Cette mesure garantira la disponibilité de l'emprise lorsqu'il sera question de configurer l'emplacement; elle permettra par ailleurs de définir les bordures de tout réaménagement réalisé au centre South Keys ou au 1145, Hunt Club (zone 1A sur le plan ci-dessus) et susceptible de donner un jour sur la nouvelle rue Dazé. Il pourrait être prudent de prolonger cette réserve de manière à englober toute la rue principale de South Keys proposée dans le Plan directeur de HOK, en vue d'un aménagement futur de l'emplacement;
2. La réception par la Ville d'une demande de réaménagement des propriétés situées aux 1001-1009, rue Dazé (partie arrière de la propriété dont l'adresse municipale est 2400, rue Bank) doit servir de déclencheur à la prise en compte d'une modification du tracé de la rue Dazé. Il sera ainsi possible de coordonner le plus étroitement possible les travaux nécessaires au réaménagement de la propriété qui dépendent le plus du nouveau tracé de la rue Dazé et la mise en œuvre de ce nouveau tracé en tant que tel, tout en maintenant la plus grande proximité possible des bâtiments existants avec la chaussée.

Bien que la modification du tracé de la rue Dazé offre des avantages considérables en ce qui concerne la circulation non motorisée et qu'elle renforce le rôle de la station South Keys grâce à une réorientation des accès et à l'amélioration de la visibilité offerte par l'esplanade transport en commun de la station South Keys,

bon nombre de ces caractéristiques pourraient également être mises en place avec la disposition actuelle des voies et de la station, dans le cadre du réaménagement prévu lors de la Phase 1A. Cela permettrait d'améliorer les liens vers le transport en commun et l'orientation avant le déclenchement du processus entourant la rue Dazé. Une illustration conceptuelle de quelques-unes des améliorations possibles avec le tracé actuel de la rue Dazé est proposée à la Figure 7 ci-dessous.

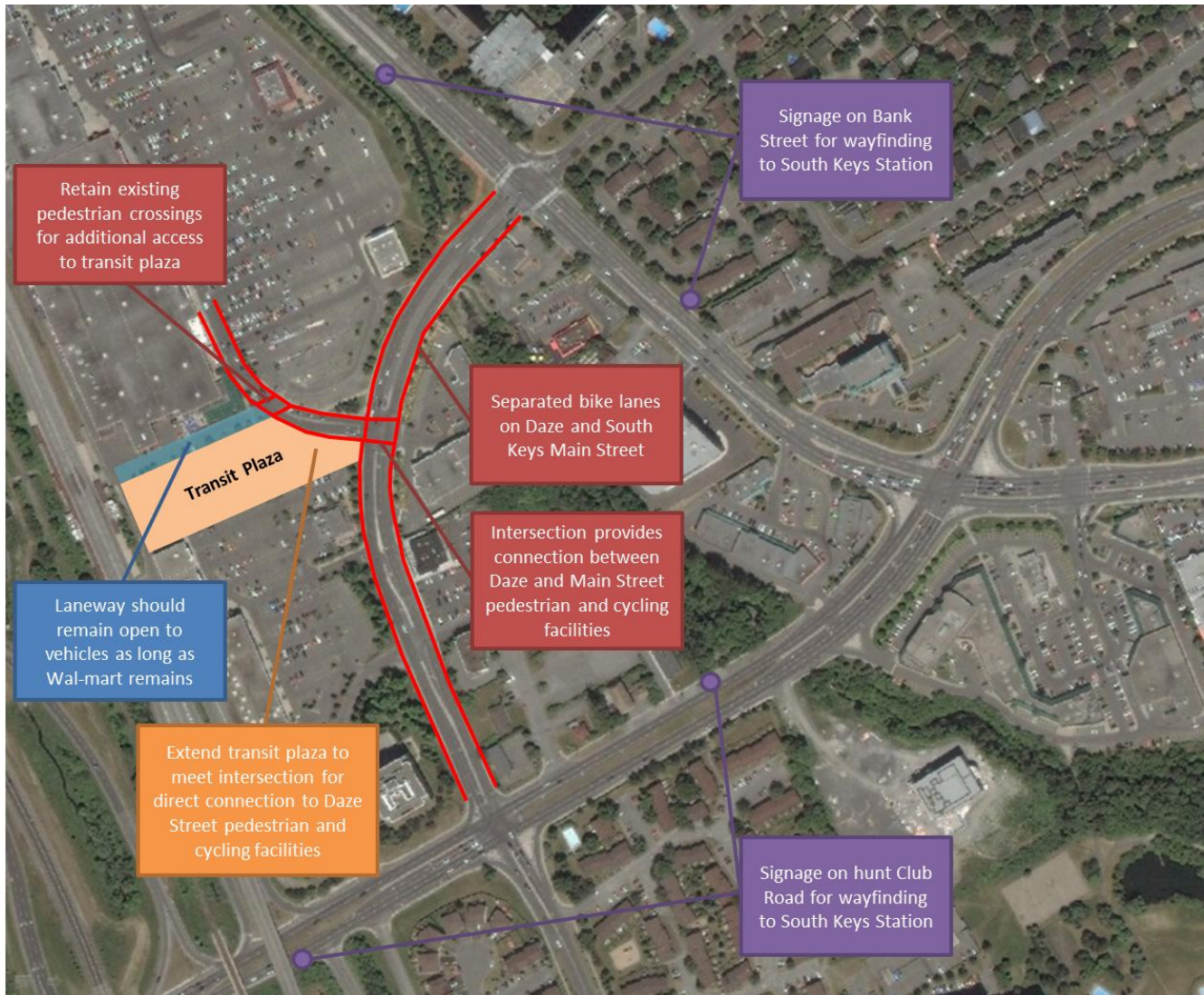


Figure 7 : Concept de la rue Dazé – tracé actuel avec améliorations au transport actif

Le Plan directeur de réaménagement du centre commercial South Keys propose pour le nouveau tracé de la rue Dazé un concept d'emprise de « rue collectrice » de 26 m, des bandes cyclables séparés, de larges trottoirs, un espace pour une zone tampon végétale séparant les installations piétonnière et cyclable, et deux

voies de circulation automobile dans chaque direction; les voies pour véhicules proposées comprennent une voie de circulation de 3,5 m et une voie de stationnement de 2,6 m. Une version modifiée de ce profil en travers serait possible avec le tracé actuel de la rue Dazé, en conservant les bandes cyclables mais en modifiant partiellement les largeurs de trottoir proposées pour permettre l'aménagement de deux voies de circulation dans chaque direction. La largeur de l'emprise actuelle de la rue Dazé varie de 30 à 34 m, une largeur qui serait suffisante pour ce concept de profil en travers et qui laisserait assez d'espace pour aménager au besoin des voies de virage auxiliaires. La mise en place de ce concept de profil en travers sur la rue Dazé permettrait l'aménagement d'espaces réservés aux piétons et aux cyclistes, qui seraient séparés de la voie de circulation automobile et entre elles, offrant ainsi une plus grande sécurité aux usagers de modes de transport actif tout en préservant dans le couloir un flux de circulation adéquat pour les carrefours environnants.

On prévoit que la rue principale de South Keys sera construite selon le concept d'emprise de 30 m proposé dans le Plan directeur de réaménagement du centre commercial South Keys. Si le tracé actuel de la rue Dazé est conservé, la rue principale de South Keys suivra le tracé de l'accès sud au centre commercial South Keys et tournera vers l'est pour croiser la rue Dazé au carrefour muni de feux de circulation. Cette configuration permettra de conserver l'accès à la rue principale de South Keys et aux commerces situés aux 1001-1009, rue Dazé, et offrira de relier les installations cyclable et piétonnière de la rue Dazé à celles proposées sur la rue principale de South Keys.

Le concept prévoyant de préserver le tracé actuel de la rue Dazé comprend l'aménagement de l'esplanade de transport en commun à l'approche de la station South Keys, proposée dans le Plan directeur de réaménagement. La configuration de cette esplanade de transport en commun a été déplacée au sud de l'emplacement proposé dans le Plan directeur de réaménagement; elle permettra ainsi de donner directement accès au carrefour de la rue Dazé et de la rue principale de South Keys, de diriger la traversée des piétons et des cyclistes à cet endroit, et de maintenir ouverte l'allée longeant la limite sud du magasin Walmart. Puisque le réaménagement de la partie du centre South Keys où se trouve le magasin Walmart n'est pas prévu avant l'étape finale du Plan directeur de réaménagement, il serait souhaitable que cette allée continue de desservir le centre auto du magasin Walmart au sud du bâtiment ainsi que les quais de chargement situés à l'arrière. Le carrefour non muni de feux entre cette allée et la rue principale de South Keys peut vraisemblablement continuer d'être contrôlé par des panneaux d'arrêt, et les passages pour piétons de ce carrefour serviront de point de passage supplémentaire pour les piétons et les cyclistes entre l'esplanade de transport en commun South Keys et le côté est de la rue principale de South Keys.

Selon la configuration actuelle de l'emplacement, la végétation le long de la rue Dazé et du sentier piétonnier à l'approche de la station South Keys bloque presque entièrement la vue sur la station depuis la rue Dazé, au croisement avec la rue principale de South Keys. L'aménagement de l'esplanade de transport en commun proposée permettra d'offrir la vue souhaitée sur la station depuis la rue Dazé, facilitant ainsi l'orientation des usagers du transport en commun. Il serait possible d'apercevoir la station depuis la rue Dazé à l'approche de la rue Bank, mais dans une mesure qui dépendra grandement de la hauteur de la végétation plantée le long du

couloir. Il est recommandé, afin de faciliter encore l'orientation, d'ajouter des panneaux de signalisation le long de la rue Bank et du chemin Hunt Club à l'approche des carrefours avec la rue Dazé.

Recommandations à long terme

Comme mentionné précédemment, l'élément déclencheur d'une modification du tracé de la rue Dazé selon le quadrillage proposé par HOK dans son Plan directeur de réaménagement du centre commercial South Keys devrait être le réaménagement de la vaste propriété commerciale située au sud-est de la rue Dazé. Le fait de protéger préalablement l'emprise de ce nouveau tracé permettra de limiter au minimum les répercussions sur l'aménagement des propriétés situées à l'ouest du nouveau tracé du couloir, et permettra de relier directement ce nouveau tracé à la rue principale, qui se prolonge vers le nord de l'emplacement. Bien que cette approche permette d'atténuer les répercussions sur les propriétés, il faut prendre en compte le fait que la modification du tracé de la rue Dazé pourrait réduire la portée de son rôle de voie de contournement du carrefour de la rue Bank et du chemin Hunt Club, une situation qui pourrait aggraver les embouteillages à cette intersection et accroître le risque de circulation parasite dans les quartiers adjacents.

La prise en compte de la modification du tracé de la rue Dazé devrait comprendre la réalisation d'une étude détaillée de la circulation locale permettant de déterminer le niveau de référence de la circulation empruntant l'intersection de la rue Bank et du chemin Hunt Club au moment de cette étape d'aménagement, les volumes de circulation prévus dans le couloir du nouveau tracé de la rue Dazé et la différence de durée de trajet entre le parcours empruntant la rue Dazé et celui traversant le carrefour Bank-Hunt Club. Ces données donneront une indication des répercussions sur la circulation sur la rue Bank et le chemin Hunt Club, ainsi qu'aux entrées du centre South Keys et du carrefour entre la rue principale interne et la rue Dazé, qui contribuera à la prise de décision entourant cette modification de tracé.

Conclusions et principales considérations

Malgré sa désignation de route municipale locale, la rue Dazé joue un rôle beaucoup plus important dans le réseau routier plus global du secteur. Du point de vue du transport, l'option de modification de tracé réduit le rôle actuel de la rue Dazé dans la circulation locale, qui consiste à délester le carrefour de la rue Bank et du chemin Hunt Club. Cette modification de tracé offrira toutefois des possibilités d'améliorer l'orientation et la circulation des piétons et des cyclistes circulant sur la rue Dazé et ceux en direction ou en provenance du centre commercial South Keys et de la station du Transitway. S'il est réalisé à court terme, ce nouveau tracé touchera les propriétés avoisinantes et forcera une mise en retrait supplémentaire de plusieurs commerces longeant la rue Dazé, entraînant ainsi une perte de visibilité ou une démolition totale, comme dans le cas du restaurant Montana's.

Il est recommandé de suspendre le projet de modification du tracé de la Dazé jusqu'à ce que les propriétés situées au sud-est du couloir, en particulier le centre commercial des 1001-1009, rue Dazé, fassent l'objet d'un réaménagement, de manière à maintenir les commerces adjacents à proximité immédiate de la chaussée tant qu'ils existeront. Aussi longtemps que l'emprise définitive prévue est protégée par la Ville d'Ottawa, ce calendrier ne devrait pas empêcher le réaménagement des propriétés situées à l'ouest du nouveau tracé du

couloir. En fonction du calendrier de réaménagement des propriétés longeant le côté sud-est de la rue Dazé, le promoteur pourrait mettre en place dans le tracé actuel des mesures améliorant l'orientation et la circulation des piétons et des cyclistes sur la rue Dazé, et leur accès au centre South Keys, dans le cadre de la Phase 1A de réaménagement, si ces améliorations sont souhaitées entre-temps.

Lorsqu'un plan d'implantation détaillé des terrains se trouvant au sud-est de la rue Dazé aura été réalisé, la réévaluation de la faisabilité de ce nouveau tracé pourra s'appuyer sur une compréhension solide du potentiel de production de circulation et des accès prévus à l'emplacement. Cette réévaluation servira de base pour une évaluation détaillée des répercussions sur la circulation et permettra de déterminer l'incidence de la circulation à l'angle du chemin Hunt Club et de la rue Bank ainsi qu'aux carrefours munis de feux avoisinants. Le promoteur, responsable financier de la modification du tracé, sera en meilleure position pour détailler les coûts nécessaires si les travaux sont menés à ce moment, et préciser l'emprise requise pour la rue principale de South Keys sur toute la longueur de l'aménagement. La Ville et le promoteur seraient également en mesure de déterminer un arrangement approprié pour échanger la propriété requise pour le nouveau tracé de la chaussée contre les parcelles devenues disponibles à la suite de cette modification de tracé.

Il convient de noter que le réaménagement du centre commercial South Keys devra faire l'objet d'approbations d'aménagement et de plans d'implantation détaillés; ces plans d'implantation seront nécessaires pour déterminer précisément les volumes de circulation et l'activité aux carrefours le long de la rue Dazé et aux intersections situées dans le centre South Keys tout au long du processus d'aménagement. Néanmoins, il serait souhaitable que les aménagements proposés au centre South Keys intègrent le principe fondamental de la perméabilité de l'emplacement, offrant si possible de nombreux accès en automobile depuis la rue Bank, la rue Dazé et le chemin Hunt Club, afin d'éviter la convergence en un seul point de tout le trafic entrant ou sortant. Ces accès seraient fournis grâce à une combinaison de mouvements de circulation complets en provenance et à destination des voies centrales et d'entrées à droite / sorties à droite vers la rue Bank et le chemin Hunt Club.