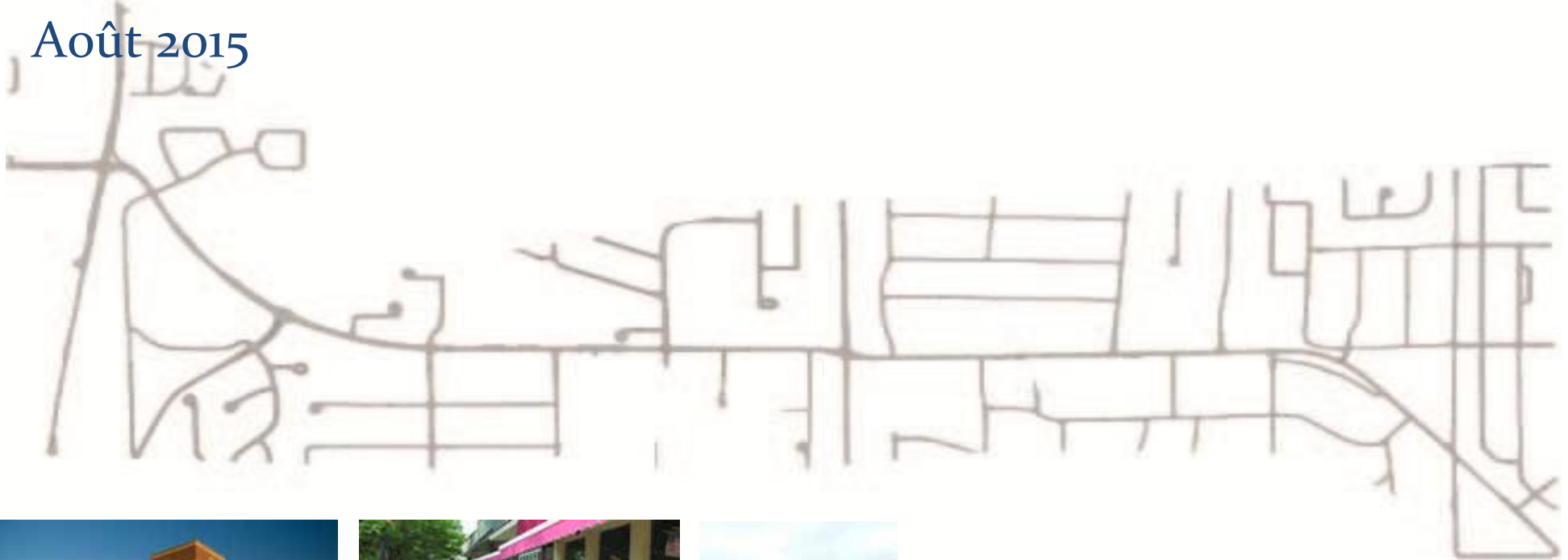


# Plan de conception communautaire de la rue Stittsville Main

Août 2015



## Vivre le village!

Visit us: [Ottawa.ca/planning](http://Ottawa.ca/planning)

Visitez nous : [Ottawa.ca/urbanisme](http://Ottawa.ca/urbanisme)

**CONSEIL MUNICIPAL D'OTTAWA**  
Le mercredi 26 août 2015, 10 h  
Salle Andrew-S.-Haydon, 110, avenue Laurier Est  
**PROCÈS VERBAL 16**

8. PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE, MODIFICATION AU PLAN OFFICIEL ET MODIFICATION AU RÈGLEMENT DE ZONAGE - RUE STITTSVILLE MAIN (DE L'AVENUE NEIL À LA RUE BELL) - DIVERSES ADRESSES

**RECOMMANDATIONS MODIFIÉES DU COMITÉ**

Que le Conseil approuve :

1. l'utilisation du Plan de conception communautaire de la rue Stittsville comme orientation du Conseil dans l'aménagement futur du secteur, comme il est stipulé dans le document 2, tel qu'il est modifié par ce qui suit :

Que les modifications suivantes soient apportées au Document 2 (Plan de conception communautaire) du rapport :

- a. Les limites du Plan de conception communautaire, telles qu'illustrées aux Appendices A à G et dans les plans généraux et images connexes, doivent être modifiées pour tenir compte de celles illustrées dans le rapport du personnel et la modification proposée au Plan officiel;
- b. Retirer la mention « traditional mainstreet to be removed » (rue principale traditionnelle à enlever) de la carte et de la légende à l'Appendice C pour tenir compte de la modification proposée au Plan officiel;
- c. Dans les images 5, 6 et 7, remplacer « Carp Road Node » (nœud du chemin Carp) par « Crossing Bridge »;

**Veillez noter : Les modifications a, b et c ont été incorporées dans le Document 2 – Plan de conception communautaire**

2. des modifications au Plan officiel, décrites dans le document 3, notamment l’ajout du Plan secondaire de la rue Stittsville Main et
3. une modification au Règlement de zonage 2008-250 en vue de mettre en œuvre le Plan secondaire de la rue Stittsville Main, comme exposé en détail et illustré dans le document 4.

ADOPTÉE

## Table des matières

- 1.0 Introduction – 1
  - 1.1 Secteur à l'étude – 1
  - 1.2 Qu'est-ce qu'un PCC? – 1
  - 1.3 Comment utiliser ce PCC - 1
  - 1.4 Le PCC et le cadre de planification – 3
  - 1.5 Contexte du PCC – 3
  - 1.6 But et objectifs de l'étude – 5
  - 1.7 Croissance de la rue Stittsville Main – 5
  - 1.8 En quoi la rue Stittsville Main est-elle unique – 8
  
- 2.0 Conditions existantes – 9
  - 2.1 Ressources patrimoniales – 9
  - 2.2 Réseau d'espaces verts – 9
  - 2.3 Infrastructure – 9
    - 2.3.1 Système de collecte des eaux usées – 10
    - 2.3.2 Réseau d'alimentation en eau – 11
    - 2.3.3 Réseau de collecte des eaux pluviales – 11
  - 2.4 Installations de transport – 13
  
- 3.0 Stratégies d'utilisation du sol, de hauteur et de conception – 17
  - 3.1 Stratégie globale du couloir de rue principale traditionnelle – 17
  - 3.2 Secteur Crossing Bridge – 19
  - 3.3 Secteur du ruisseau Poole – 22
  - 3.4 Secteur du centre du Village – 24
  - 3.5 Secteur Southern Gateway – 26

- 4.0 Stratégie de mise en œuvre – 27
  - 4.1 Plan officiel – Désignation de rue principale traditionnelle – 27
  - 4.2 Zonage – 28
  - 4.3 Patrimoine bâti – 29
  - 4.4 Logement abordable et accessible – 30
  - 4.5 Améliorations des infrastructures – 30
  - 4.6 Cible de densification – 30
  - 4.7 Améliorations des espaces verts – 32
  - 4.8 Améliorations apportées au réseau de transport – 33
    - 4.8.1 Directives en matière de coupes transversales dans les couloirs – 34
      - 4.8.1.1 Secteurs Crossing Bridge et du ruisseau Poole – 34
      - 4.8.1.2 Secteurs du centre du Village et Southern Gateway – 35
  - 4.9 Projets d'amélioration des immobilisations – 37
  - 4.10 Zone d'amélioration commerciale – 39
  - 4.11 Lignes directrices sur l'aménagement de la rue Stittsville Main – 40
    - 4.11.1 Forme bâtie – 40
    - 4.11.2 Orientation architecturale – 42
    - 4.11.3 Conception du paysage/paysage de rue – 43
    - 4.11.4 Piétons et cyclistes – 44
    - 4.11.5 Véhicules et stationnement – 45
    - 4.11.6 Aires de service et services publics – 46
- Annexe 1 : Exemples de conception, d'architecture et de conversion des sites appropriées – 47
- Annexe 2 : Consultation publique et processus de planification – 50
- Annexe 3 : Analyse du transport – 53
- Annexe 4 : Diagramme sur la transition de hauteur – 57
- Annexe 5 : Directives en matière de coupes transversales dans les couloirs – 58
- Annexe 6 : Rendus d'architecture de la rue Stittsville Main – Secteur du centre du Village – 62

Appendice A : Limite du PCC/secteurs – 65  
Appendice B : Analyse de conception urbaine – 66  
Appendice C : Désignations du Plan officiel/Plan directeur des transports – 67  
Appendice D : Secteur Crossing Bridge – 68  
Appendice E : Secteur du ruisseau Poole – 69  
Appendice F : Secteur du centre du Village – 70  
Appendice G : Secteur Southern Gateway – 71  
Appendice H : Largeur des emprises existantes – 72  
Appendice I : Réseau piétonnier et cyclable – 73  
Appendice J : Débits de circulation actuels aux intersections aux heures de pointe – 74  
Appendice K : Volumes des liens actuels à l'heure de pointe du matin en semaine – 75  
Appendice L : Volumes des liens actuels à l'heure de pointe du milieu de la journée – 76  
Appendice M : Volumes des liens actuels à l'heure de pointe de l'après-midi en semaine – 77  
Appendice N : Améliorations de la capacité des transports communautaires – 78

Nota : Tous les chiffres contenus dans ce document sont présentés à des fins d'illustration seulement et ne sont pas exacts en ce qui a trait aux dimensions d'une propriété ou d'un emplacement donné.

vi

Gestionnaire de projet : Mark Young, MCIP, RPP, Charles Lanktree, MCIP, RPP, AAPC, OALA  
Comité de consultation publique : Barbara Bottriell, David Jenkins, Marilyn Jenkins, John McManus, Nancy Therrien, Rev, Steve Stuart, Ross Webley, Sandra Edwards, Tanya Hein, Wayne Beaten, Zeyad Kassis, Roxanne Bronsard  
Comité consultatif technique : Amy MacPherson, Diane Emmerson, Kathy Rygus, Mike Schmidt, Lesley Collins, Justin Swan, Bob Streicher, Joseph Zagorski, Riley Carter, Mike Russett, Matthew Hayley  
Couloir de la rue Stittsville Main : Répercussions possibles sur la circulation de la cible de densification minimale proposée, Ron Jack, Parsons, Ottawa  
Les rendus d'architecture illustrés à l'Appendice A ont été créés par Barry J. Hobin & Associates Architects



## 1.0 INTRODUCTION

### 1.1 Secteur à l'étude

Le Plan de conception communautaire (PCC) porte sur le secteur de la rue Stittsville Main. Le secteur à l'étude est limité par l'avenue Neil à l'extrémité nord et la rue Bell à l'extrémité sud. Le secteur à l'étude comprend également des rues perpendiculaires, comme le chemin Carp au nord et la rue Abbott au centre du village historique. La Figure 1 représente une carte du secteur à l'étude.

### 1.2 Qu'est-ce qu'un PCC?

Un Plan de conception communautaire (PCC) permet d'établir une vision d'avenir et un cadre de planification pour des secteurs de la Ville stratégiquement situés, susceptibles de connaître des phases de croissance et de changement. Il applique les politiques générales décrites dans le Plan officiel de la Ville au niveau du quartier. Entre autres choses, le PCC aide à préparer le terrain pour le réaménagement en mettant en œuvre des modifications de zonage, en concrétisant les propositions de réaménagement et en établissant l'ordre de priorité des projets d'immobilisations nécessaires, comme l'aménagement du paysage de rue et des parcs, afin de contribuer à l'habitabilité du secteur. Ces modifications devraient commencer dans un proche avenir, mais elles se dérouleront sur plusieurs années, à mesure que le

réaménagement se fait sur les terres publiques et privées. Étant donné qu'un PCC est généralement mis en œuvre lentement, au fil du temps, en fonction de la demande du marché, il a un horizon de planification de plus de 20 ans. Le PCC permettra au final de modéliser tous les changements physiques apportés aux terrains privés et publics, garantissant ainsi la création d'un tissu urbain souhaitable qui représente la vision d'avenir de la collectivité pour ce secteur. Un PCC n'est pas destiné aux quartiers qui désirent empêcher des secteurs de changer. Le PCC repose sur les principes du développement communautaire collectif, qui mobilise les résidents, les propriétaires fonciers, les entreprises et les groupes des secteurs résidentiels concernés.

### 1.3 Comment utiliser ce PCC

Le PCC de la rue Stittsville Main est un document de politique approuvé par le Conseil qui documente le processus de planification, recommande des modifications au Plan officiel et l'incorporation de nouvelles politiques dans un Plan secondaire particulier au secteur à l'étude. Le PCC sera utilisé par le personnel de la Ville, les membres de la communauté et les promoteurs afin de faciliter la planification et l'examen des propositions d'aménagement concernant des terres publiques et privées dans le secteur à l'étude. Il constitue également la base pour le zonage futur du terrain. Le Plan aide également à identifier et à établir les priorités

des projets d'immobilisations entrepris par les services de la Ville.

Consultez ce PCC lors du : processus d'examen des demandes d'aménagement, processus d'acquisition de parcs, processus de renouvellement des infrastructures, etc. Étant donné que les professionnels se conforment aux politiques du PCC dans leur travail, la vision et les objectifs du PCC seront finalement réalisés.

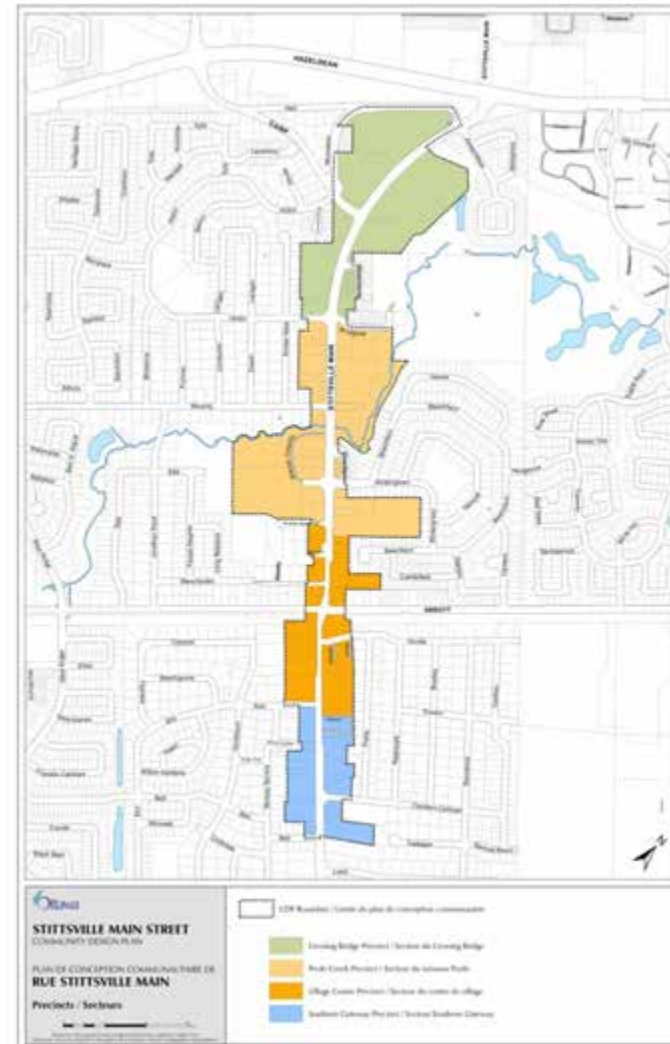


Figure 1 (Appendice A) : Secteur visé par le PCC



#### 1.4 Le PCC et le cadre de planification

Lors de l'adoption du Plan officiel en 2003, la Ville a fourni un cadre de planification qui désignait une partie de la rue Stittsville Main comme « rue principale traditionnelle ». Avec la finalisation d'un nouveau Règlement de zonage général en 2008, la Ville adoptait une approche de zonage des rues principales généralement fondée sur les politiques du Plan officiel. L'objectif de ce PCC consiste à examiner ces décisions d'aménagement génériques pour la rue Stittsville Main afin de déterminer si elles demeurent pertinentes pour cette rue principale. Le Plan officiel de la Ville prévoit une démarche de planification plus détaillée afin d'orienter l'aménagement le long du couloir d'une rue principale dans les sections 2.5.6 et 3.6.3 du Plan officiel comme suit :

*Le Plan officiel prévoit que la plupart des changements dans la ville surviendront dans le secteur central, les centres-villes, les centres polyvalents, les collectivités en développement et les rues principales... À cette fin, le Plan propose une approche de développement communautaire collectif qui privilégie les valeurs et les obligations mutuelles partagées par la collectivité et qui renforce la confiance et la responsabilité au sein de la communauté. ...*

*Les plans de conception communautaire serviront de fondements à tout changement d'envergure dans une communauté... Le plan de conception communautaire vise à adopter les politiques et les principes du Plan officiel à l'échelle communautaire. (section 2.5.6)*

*... les artères principales, ou certaines portions de celles-ci, représentent des aires importantes pour l'élaboration de plans de conception communautaire (section 3.6.3)*

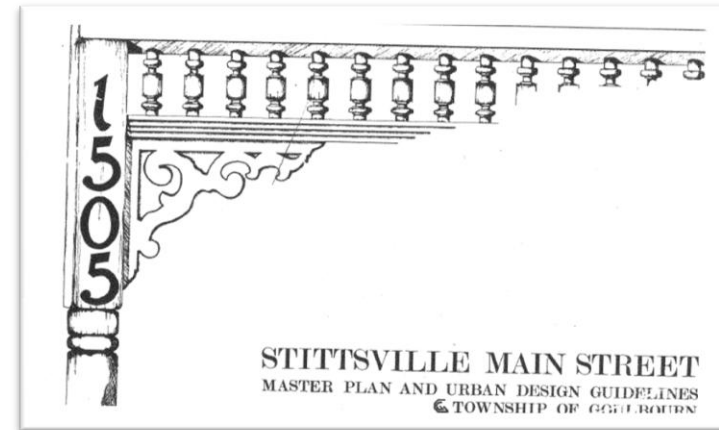
*Les plans de conception communautaire seront déployés au moyen de mécanismes divers... Ils seront approuvés par le Conseil municipal et pourront être mis en œuvre en tant que plans secondaires à la suite d'une modification au présent Plan [officiel]. ... Une fois que le Conseil municipal aura approuvé un plan de conception communautaire ou un document d'orientation exhaustif, le document approuvé guidera l'aménagement futur des lieux. (section 2.5.6)*

#### 1.5 Contexte du PCC

L'orientation stratégique du Plan officiel (PO) est axée sur des zones précises de densification des aménagements dans le secteur urbain, comme les rues principales traditionnelles, afin de créer des environnements denses, polyvalents et accessibles à

ped, favorables au transport en commun, au vélo et à la marche. La rue Stittsville Main est désignée rue principale traditionnelle et fait par conséquent l'objet d'une orientation stratégique explicite quant à la forme d'aménagement souhaitée.

En ce qui concerne la rue Stittsville Main, cette orientation est toutefois modifiée par une politique précise du PO, qui renvoie au Plan directeur et aux Lignes directrices sur l'aménagement urbain de l'ancien Canton de Goulbourn. Cette politique stipule que « toute nouvelle construction de bâtiments ou de structures, ou tout changement ou ajout à un bâtiment ou à une structure en place, ayant pour effet de modifier le caractère extérieur de la rue Stittsville Main doit faire l'objet d'une évaluation au regard... » du Plan directeur de la rue Stittsville Main et des Lignes directrices sur l'aménagement urbain (mai 1988) ainsi qu'aux Lignes directrices sur l'aménagement de la rue Stittsville Main (Totten, Sims, Hubicki Associates). Ces directives tentent de maintenir à un étage et demi la hauteur des aménagements réalisés dans le centre historique (secteur du centre du Village, Appendice A), avec des secteurs au nord et au sud où des hauteurs allant jusqu'à trois étages sont autorisées, mais avec un caractère plus ouvert et rural.



Le lien entre cette politique et l'orientation principale de la désignation de rue principale traditionnelle dans le PO a créé une certaine ambiguïté quant au caractère normatif des plans directeurs de l'ancien Canton de Goulbourn et à leur interprétation. Le 24 novembre 2010, le conseiller Shad Qadri déposait au Conseil municipal une motion demandant au Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance de réaliser un plan de travail afin d'élaborer des directives en matière de conception propres au site ou un plan de conception communautaire pour la rue Stittsville Main, ainsi qu'une analyse raisonnée sur le document le plus pertinent à produire pour un cadre d'aménagement. On a décidé qu'un nouveau PCC serait le meilleur outil de planification pour clarifier ce conflit et fournir un cadre d'aménagement.

Ce PCC est destiné à fournir une nouvelle orientation stratégique qui s'harmonise avec les orientations

stratégiques prépondérantes du PO, tout en respectant le caractère communautaire existant. Les mesures de zonage et les autres mesures de mise en œuvre devraient naturellement suivre cette orientation.

### 1.6 But et objectifs de l'étude

Ce plan vise à proposer une vision large et intégrée sur 20 ans et à orienter la croissance du secteur. Les objectifs de ce Plan de conception communautaire sont fondés sur les objectifs et les principes de conception du Plan officiel (section 2.5.1), les considérations relatives à la conception figurant à l'Annexe 3 et les « Directives en matière de conception pour l'aménagement des grandes rues traditionnelles ». Bien que le plan analyse la possibilité d'un aménagement complet des terres disponibles dans le secteur à l'étude, il est probable que le scénario de croissance décrit dans ce plan évoluera lentement au-delà du calendrier prévu.

Malgré le rythme de croissance soutenu dans ce couloir de rue principale, ce plan offrira une orientation stratégique d'où découleront les conditions permettant un aménagement durable et il sera suffisamment détaillé pour orienter les changements apportés aux domaines public et privé, mis en place par l'entremise des Lignes directrices sur l'aménagement urbain, des projets d'immobilisations et des dispositions du Règlement de zonage. Les objectifs et les résultats attendus suivants sont jugés importants pour l'atteinte de ce but :

- créer une vision pour l'aménagement futur de la rue principale;
- fournir une stratégie de conception urbaine encadrant notamment les éléments de forme urbaine, les espaces ouverts, les parcs, les bâtiments (retrait, hauteur, encombrement, volumétrie) et le paysage de rue;
- évaluer les conditions de transport pour la rue Stittsville Main en tenant compte des installations pour piétons et cyclistes, des transports en commun et des capacités routières et fournir des orientations pour les améliorations futures des routes;
- évaluer la capacité des égouts et du réseau de distribution d'eau, et la gestion des eaux pluviales;
- entreprendre une enquête environnementale sur les zones sensibles, les répercussions et les mesures d'atténuation;
- résoudre les éventuels conflits observés dans le cadre stratégique existant et touchant le secteur à l'étude et
- formuler une stratégie de mise en œuvre, accompagnée des règlements de zonage et des directives en matière de conception en découlant.

### 1.7 Croissance de Stittsville

La région de Stittsville a été colonisée vers le début du 19<sup>e</sup> siècle. Initialement vendue en parcelles de 100

acres, la terre a été plus tard divisée en petits lots à mesure que de nouveaux colons arrivaient. Jackson Stitt, immigrant irlandais et cordonnier, est venu s'installer dans la région vers le milieu du 19<sup>e</sup> siècle. Il a ouvert un magasin et est devenu, en 1854, le premier maître de poste. En 1857, le site a été officiellement nommé Stitt's Corner et renommé Stittsville plus tard.

Stittsville s'est tout d'abord développé le long de la route (maintenant le chemin Hazeldean). Cependant, en 1870, un incendie a balayé le village, détruisant presque l'ensemble des bâtiments. La même année, le chemin de fer Canada Central Railroad, reliant la Place Carleton à Ottawa, était achevé. Cela a stimulé la reconstruction du village, et la croissance rapide du nouveau village était axée sur le chemin de fer. Cette chaîne d'événements a fait en sorte que la majorité des plus vieux bâtiments de Stittsville se trouvent aujourd'hui autour du passage à niveau. La jonction de la rue Stittsville Main et de la rue Abbott à la hauteur du passage à niveau est devenue le centre de développement du village à partir de la moitié du 19<sup>e</sup> siècle. La croissance a été assez lente au cours de cette période, comme le montre une comparaison des cartes de 1879, de 1906 et de 1925 (Figure 2).

Le centre du village contenait la gare, le bureau de poste, un hôtel, des magasins et une activité industrielle limitée. Jusque dans les années 1950, il y avait deux zones distinctes : le village traditionnel de chemin de fer et l'intersection avec le chemin Hazeldean vers le nord. Le

développement le long de la rue principale de Stittsville découle de l'importance changeante de ces deux zones d'un point de vue commercial.

Le taux de croissance a augmenté dans les années 1950. On voit bien l'augmentation du nombre de résidences en particulier dans la comparaison des cartes de 1958 et de 1983 (Figure 2) et surtout entre 1983 et aujourd'hui, période pendant laquelle une rapide croissance s'est produite dans la banlieue de la communauté. (Figure 3)

La croissance des commerces de détail se concentre à l'extrémité nord du secteur à l'étude sous forme de centres commerciaux linéaires et d'hypermarchés alimentaires qui servent la communauté résidentielle en pleine croissance.

Comparativement au taux de croissance des quartiers entourant la rue Stittsville Main, le taux de croissance résidentiel sur la rue Stittsville Main elle-même au cours des 20 dernières années a été relativement faible. En tout, 132 logements ont été construits depuis 1994, y compris 58 logements pour personnes âgées, ce qui représente un taux moyen de 6,6 logements/année. Cette tendance suggère qu'il n'y a pas de forte demande pour un aménagement résidentiel sur la rue Stittsville Main et que la croissance future sur cette rue pourrait être lente et progressive.



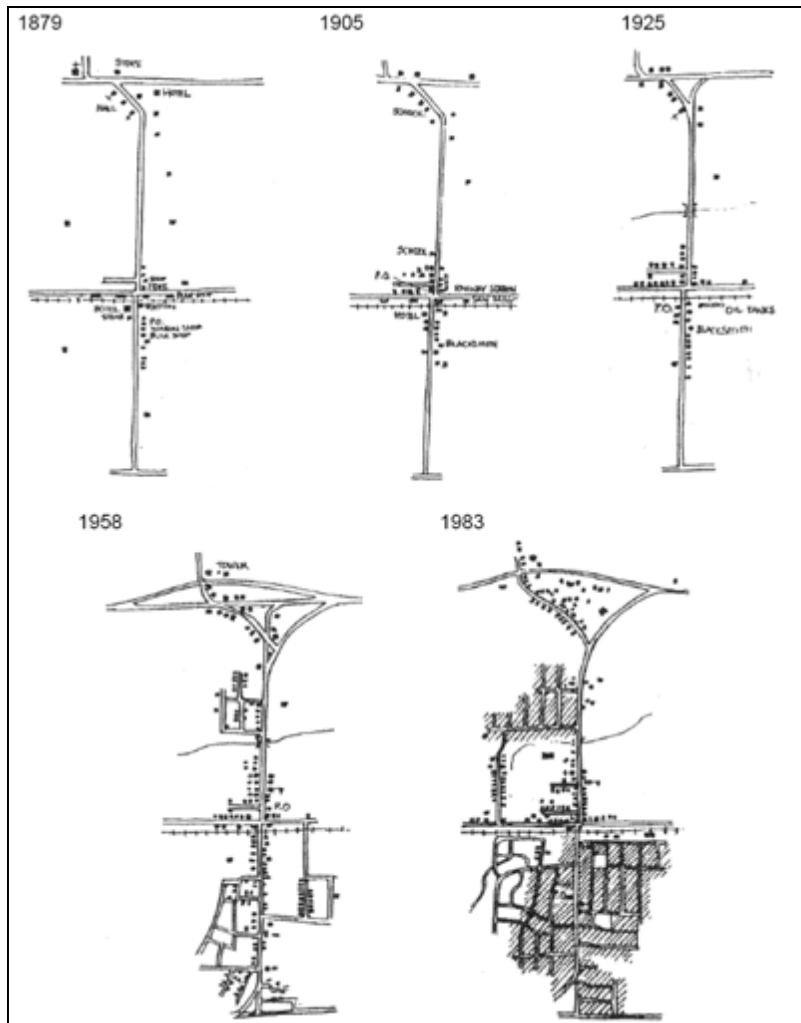


Figure 2 : (forme bâtie à Stittsville de 1879 à 1983)



Figure 3 : (Forme bâtie actuelle à Stittsville)

### 1.8 En quoi la rue Stittsville Main est-elle unique?

Bien que le couloir soit désigné rue principale traditionnelle dans l'annexe B du Plan officiel, il partage peu des caractéristiques propres aux rues principales urbaines d'avant-guerre de la majorité des autres rues d'Ottawa de même désignation. Comme le décrit le Plan officiel (section 3.6.3), les rues principales traditionnelles s'inscrivent généralement dans un tissu urbain dense caractérisé par des édifices souvent de petite taille, aux façades étroites donnant sur la rue et proches du trottoir, ce qui crée un milieu qui favorise les déplacements à pied et en transport en commun.

L'ancien statut de village rural de Stittsville a conféré à sa rue principale un caractère bien particulier. Principalement composée de bâtiments résidentiels, dont certains ont été convertis en différents commerces, celle-ci présente une forme bâtie rappelant un village plutôt dispersé. Donnent aussi sur cette rue certaines propriétés industrielles d'époque occupant de vastes lots. On y note également des utilisations institutionnelles, dont des écoles et des lieux de culte, et quelques édifices publics, dont une bibliothèque, un bureau de poste et une caserne de pompiers. Des aménagements intercalaires résidentiels, principalement des maisons en rangée et des maisons de retraite, sont apparus au cours des deux dernières décennies. La plupart des bâtiments actuels comptent un ou deux étages, et quelques propriétés résidentielles récentes en comptent trois.

Beaucoup de bâtiments sont situés très en retrait de la rue, à l'exception d'un ensemble de bâtiments historiques situé dans le secteur centre du village.

Le tissu urbain le long de la rue Stittsville Main est pour le moins diversifié : beaucoup de propriétés anciennement résidentielles ont maintenant une vocation commerciale, et les îlots varient considérablement en profondeur et en taille. En raison de leur précédente vocation résidentielle, de nombreux lots sont étroits et profonds.

Le milieu résidentiel environnant – caractérisé par des résidences de un à deux étages sises sur de vastes terrains – est suburbain et de faible densité.

La combinaison de tous ces éléments donne lieu à un secteur au caractère de village bien particulier pour lequel les améliorations et les changements prévus doivent s'harmoniser aux utilisations existantes et respecter la taille et la portée des bâtiments existants. En bref, le présent plan secondaire a pour objectif d'établir des paramètres qui répondent au caractère unique de Stittsville.



## 2.0 Conditions existantes

### 2.1 Ressources patrimoniales (Appendice F)

Le centre historique de Stittsville est situé à proximité de l'intersection de l'ancienne ligne de chemin de fer et de la rue Stittsville Main, et il y a plusieurs bâtiments dans ce secteur qui ont une valeur patrimoniale culturelle reconnue. L'ancien hôtel situé au 1510, rue Stittsville Main a été désigné aux termes de la Partie IV de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* par l'ancien canton de Goulbourn.

Le corridor ferroviaire est actuellement utilisé comme sentier polyvalent, le Sentier transcanadien, qui traverse le parc Village Square. Le sentier et le parc constituent des références historiques à l'importance du chemin de fer à Stittsville.

La combinaison de l'ancien hôtel, du Sentier transcanadien et du parc Village Square rappelle une époque importante dans l'histoire de Stittsville. Des efforts seront déployés en vue d'intégrer dans les nouveaux aménagements les autres bâtiments inscrits au registre du patrimoine. Une étude d'impact sur le patrimoine culturel sera nécessaire pour le réaménagement de ces propriétés.

### 2.2 Réseau d'espaces verts

Le couloir de la rue Stittsville Main est doté d'espaces verts sur toute sa longueur de deux kilomètres. La combinaison d'espaces ouverts, de caractéristiques naturelles, de sentiers, de parcs et de cours d'école contribue à l'aspect unique en son genre, attrayant et utile de la rue Stittsville Main. Le ruisseau Poole et le Sentier transcanadien sont les principaux espaces ouverts dans le couloir de la rue Stittsville Main qui créent des liens vers les quartiers au-delà.

### 2.3 Infrastructure

La portée de l'évaluation de l'infrastructure comportait une analyse au niveau de la planification de la condition et de la capacité de l'infrastructure des conduites d'eau, d'eaux usées et d'eaux pluviales viabilisant le secteur visé par le PCC, compte tenu des projets de densification et de réaménagement le long de la rue Stittsville Main. Cette analyse porte sur la capacité de viabilisation du PCC en cas de densification future du quartier et détermine les contraintes de viabilisation à prendre en compte avant tout projet d'aménagement.

Les Services d'infrastructure surveillent l'état de l'infrastructure existante de la Ville et identifient celles qui doivent être reconstruites ou remises en état. Cela pourrait nécessiter d'apporter des améliorations aux canalisations d'eau, d'égout et de drainage, aux routes

ou à d'autres installations telles que des réservoirs de stockage de l'eau ou des stations de pompage à mesure que l'état des infrastructures existantes se détériore ou lorsque des améliorations sont nécessaires pour répondre aux critères de conception actuels et, dans certains cas, lorsqu'une plus grande capacité est nécessaire pour le nouvel aménagement. Aucun projet de réfection/remise en état d'infrastructures n'est prévu le long de la rue Stittsville Main avant 2018. Le personnel de la Ville tiendra compte des recommandations du PCC lors de l'évaluation des besoins futurs en matière d'infrastructures le long de la rue Stittsville Main et dans les zones adjacentes.

Il convient de noter que l'analyse des infrastructures au niveau de la planification pour ce PCC n'exclut pas la nécessité pour chaque proposition d'aménagement au sein du secteur à l'étude de démontrer que toutes les exigences de viabilisation peuvent être respectées conformément aux lignes directrices et aux normes techniques du Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance et que les aménagements proposés n'auront pas d'impacts négatifs sur les propriétés, les infrastructures et l'environnement naturel avoisinants.

### **2.3.1 Système de collecte des eaux usées**

Les égouts sanitaires municipaux dans le secteur visé par le PCC ont été construits en 1979 et sont entièrement séparés, n'acheminant que des eaux usées

municipales. Le gros égout collecteur de Stittsville dirige les eaux le long de la rue Abbott et du Sentier transcanadien et les déverse dans le bassin de drainage. Elles sont ensuite acheminées à la Station de pompage de Hazeldean. Elles sont alors pompées vers le réseau d'égouts collecteurs qui prend fin à l'usine d'épuration des eaux usées de Green Creek où elles sont traitées avant d'être rejetées dans la rivière des Outaouais.

Depuis le chemin Carp, un égout sanitaire de 350 mm de diamètre dirige les eaux vers le sud le long de la rue Stittsville Main jusqu'à l'intersection avec la rue Beverly. À l'intersection de la rue Beverly, une canalisation d'égout de 600 mm de diamètre dirige les eaux vers le sud jusqu'à l'intersection avec la promenade Wintergreen. Puis l'égout tourne vers l'est le long de la promenade Wintergreen et continue vers l'égout collecteur de Stittsville le long de la rue Abbott.

De la rue Bell, à l'extrémité sud du secteur à l'étude, un égout sanitaire de 250 mm de diamètre dirige les eaux en direction nord le long de la rue Stittsville Main jusqu'à l'intersection avec la rue Abbott. À l'intersection avec la rue Abbott, une canalisation d'égout de 400 mm de diamètre provenant de l'ouest et une canalisation d'égout de 200 mm de diamètre provenant l'est s'unissent, et l'égout combiné de 450 mm de diamètre dirige les eaux en direction nord jusqu'à l'intersection avec la promenade Wintergreen.

En se fondant sur l'évaluation au niveau de la planification, le système d'égout sanitaire existant le long de la rue Stittsville Main est considéré comme étant en bon état de fonctionnement avec une capacité suffisante pour l'aménagement potentiel maximal identifié dans le PCC.

### 2.3.2 Réseau d'alimentation en eau

Le secteur visé par le PCC se trouve dans la zone de pression 3W. Il n'y a aucun problème opérationnel dans cette zone lié à la capacité ou à la pression. Cependant, pendant les heures de pointe, la pression dans le secteur immédiatement à l'ouest et au sud du secteur à l'étude peut baisser un peu en dessous des pressions indicatives.

La conduite d'eau principale de 406 mm de diamètre construite en 1978 suit le tracé de la rue Stittsville Main depuis le chemin Hazeldean jusqu'à la rue Bell. La conduite d'eau principale de la rue Stittsville Main est une conduite de 34 ans à parois minces en fonte ductile (classe 50) qui a des antécédents en matière de détérioration et de défectuosité prématurées. Étant donné que l'horizon de planification pour le PCC est de 20 ans, la Ville devra surveiller son état et son rendement au cours des prochaines années et déterminer la meilleure façon de gérer la réfection dans le cadre du PCC (remplacement ou regarnissage). Actuellement, la

conduite d'eau principale fonctionne bien, et une réfection à court terme n'est pas prévue.

La capacité de la conduite d'eau principale de 406 mm est censée être suffisante pour servir le niveau maximal d'aménagement potentiel identifié dans le PCC, y compris les demandes prévues pour l'extinction d'incendies.

### 2.3.3 Réseau de collecte des eaux pluviales

Un réseau de collecte des eaux pluviales a été installé le long de la rue Stittsville Main dans le secteur visé par le PCC lors de la réfection de cette rue en 1991. Les eaux pluviales dans la plus grande partie du secteur visé par le PCC s'écoulent jusqu'au ruisseau Poole, puis vers la rivière Carp, et deux petites sections au sud se drainent dans le bassin hydrographique de la rivière Jock. Le réseau d'égouts pluviaux dans le secteur visé par le PCC est un réseau relativement neuf, composé de canalisations en béton armé, qui peuvent durer jusqu'à 100 ans. Cependant, il y a des problèmes de capacité connus liés au réseau.

Le 24 juillet 2009, de forts orages se sont abattus sur certains secteurs de la Ville et ils ont causé près de 1 500 inondations de sous-sol. La plupart des inondations se sont produites dans divers secteurs à l'extrémité ouest de la ville, y compris le quartier 6. Certains des secteurs touchés étaient adjacents à la rue Stittsville Main,

cependant le secteur visé par le PCC n'a pas été directement touché. Plusieurs enquêtes ont été effectuées afin de comprendre les causes des inondations et identifier des solutions possibles. Il a été établi que la principale cause des inondations à Stittsville était la surcharge des égouts pluviaux due à l'absence d'un réseau de drainage de surface. La surcharge des égouts pluvieux se produit lorsque l'écoulement dans l'égout pluvial local est supérieur à la capacité de l'égout. Lorsque cela se produit, la pression de l'eau augmente et fait monter l'eau dans les canalisations latérales des maisons. L'eau s'infiltré alors dans les maisons s'il n'y a pas de clapet anti-retour ou si le clapet anti-retour ne fonctionne pas correctement.

Après la tempête de 2009, la Ville d'Ottawa a entrepris un certain nombre d'études visant à évaluer les problèmes d'inondation du réseau d'égout pluvial, notamment des enquêtes sur le terrain et une analyse détaillée du réseau de drainage double des eaux pluviales. Le réseau de drainage double est divisé en réseau mineur et en réseau majeur, selon l'ampleur du drainage. Dans les zones urbaines, le réseau mineur se compose de puisards d'entrée dirigeant l'écoulement des eaux des tempêtes plus fréquentes et de plus faible intensité vers le réseau d'égout pluvial souterrain qui les rejette dans un cours d'eau local. Lors des tempêtes moins fréquentes, de forte intensité, la majeure partie de l'eau de ruissellement (ce qui dépasse l'écoulement mineur) est acheminé par le réseau majeur, qui se

compose de stockage en surface et de drainage en surface des eaux de ruissellement.

À la suite de l'analyse du réseau de drainage double, des dispositifs de contrôle du débit ont été installés dans des puisards afin de limiter l'écoulement dans le réseau mineur et d'augmenter le drainage vers le réseau majeur. Comme deuxième ligne de défense, les maisons ayant un sous-sol à risque d'inondation ont été équipées de clapets anti-retour et de pompes de puisard.

D'après des études réalisées à la suite de la tempête de 2009, on a conclu que le grand collecteur actuel le long de la rue Stittsville Main est maintenant à pleine capacité. En conséquence, toute densification future devra inclure un plan de gestion des eaux pluviales sur place afin de s'assurer qu'il n'y a aucune augmentation du débit vers l'infrastructure des eaux pluviales existante. Cela est nécessaire, car la densification d'un secteur augmente généralement l'imperméabilité des surfaces et entraîne un ruissellement supplémentaire qui devrait être géré dans le secteur visé par le PCC avant d'atteindre le cours d'eau récepteur. Sous réserve de l'approbation de la Ville, les mesures liées au niveau du terrain, telles que la bio-rétention, les toits verts, les citernes d'eau pluviale et la chaussée perméable, doivent être considérées afin de respecter les capacités d'égouts existantes et d'atténuer les impacts potentiels sur le cours d'eau récepteur du ruisseau Poole. Cette approche est conforme aux recommandations présentées dans l'Étude sur le

bassin/sous-bassin hydrographique de la rivière Carp (Robinson Consultants, 2004).

Toutes les nouvelles demandes d'aménagement ou de réaménagement au sein du secteur à l'étude doivent être appuyées par un plan de gestion des eaux pluviales et un rapport qui démontre que toutes les exigences en matière de gestion des eaux pluviales permettent d'atteindre le niveau de service prévu.

Il peut arriver dans certains cas qu'il ne soit pas pratique d'atteindre le niveau de service prévu (par ex., captage des eaux d'un événement pluvial d'une période de récurrence de 10 ans) pour certaines nouvelles demandes d'aménagement/de densification. On pourra alors songer à augmenter la taille des tuyaux le long des segments du réseau d'égout pluvial sur la rue Stittsville Main.

## 2.4 Installations de transport

La rue Stittsville Main est un important couloir de transport à Stittsville. Historiquement, elle a servi de voie d'accès principale au village depuis la campagne environnante. Au cours des dernières décennies, à mesure que la communauté résidentielle prend de l'ampleur tout autour du village, de plus en plus de gens prennent la route quotidiennement pour se prévaloir des services commerciaux qui sont concentrés à l'extrémité nord de la rue autour de l'intersection du chemin Carp.

Cela fait augmenter la circulation automobile, à laquelle s'ajoute les véhicules commerciaux liés à la construction dans la zone.

Une analyse du transport a été effectuée dans le cadre du PCC. L'analyse comprenait les intersections dotées de feux de signalisation suivantes (Hazeldean/Carp, Hazeldean/Stittsville Main, Hazeldean/Huntmar/Iber, Stittsville Main/Carp, Stittsville Main/Hobin, Stittsville Main/Beverly, Stittsville Main/Abbott, Stittsville Main/Carleton Cathcart et Stittsville Main/Fernbank). Dans le cadre de cette analyse, un rapport sur les conditions actuelles de transport a été préparé.

La rue Stittsville Main est une artère nord-sud avec une section transversale à deux voies et des voies auxiliaires de virage aux principales intersections. La limite de vitesse affichée dans le secteur visé par l'étude est de 50 km/h, et le stationnement sur rue est permis sur des segments de la rue Stittsville Main lorsque des places de stationnement sont fournies.

### Stationnement sur rue

On estime qu'il y a 40 places de stationnement le long de la rue Stittsville Main. Le stationnement sur rue est autorisé pendant une heure de 7 h à 19 h, du lundi au vendredi, et pendant trois heures les soirs de semaine/fins de semaine/jours fériés. Il n'y a pas de parcomètre.



## Emprises

La politique de protection des emprises du Plan officiel pour la rue Stittsville Main prévoit 37,5 m entre le chemin Hazeldean et le chemin Carp et 23 m au sud du chemin Carp. La politique de protection des emprises pour le chemin Carp prévoit 23 m entre la rue Stittsville Main et le chemin Hazeldean. La largeur des emprises actuelles est indiquée dans l'Appendice H.

## Vitesses de déplacement

Les données de l'enquête sur la vitesse recueillies par la Ville d'Ottawa pour la rue Stittsville Main, le chemin Carp et la rue Abbott sont résumées dans l'analyse. La limite de vitesse affichée le long de la rue Stittsville Main, du chemin Carp et de la rue Abbott est de 50 km/h. La limite de vitesse affichée sur la rue Abbott Ouest est de 40 km/h. Le taux de conformité moyen est d'environ 30 %, et les vitesses du 85<sup>e</sup> centile dépassent d'environ 10 km/h la limite de vitesse affichée. D'après les données disponibles, il ne semble pas y avoir de problèmes de sécurité relativement aux vitesses de déplacement. En règle générale, on commence à émettre des préoccupations concernant les vitesses de déplacement lorsque la vitesse du 85<sup>e</sup> centile dépasse de 15 km/h la limite de vitesse affichée.

## Service de transport en commun

Les circuits 96, 201, 203, 261 et 263 d'OC Transpo assurent le service de transport en commun le long de la rue Stittsville Main. Le circuit noir 96 offre un service fréquent toute la journée. Les circuits rouges 201 et 203 fournissent un service limité, et les circuits verts 261 et 263 offrent un service aux heures de pointe le matin et l'après-midi en semaine seulement.

Le Plan officiel et le Plan directeur des transports de la Ville comportent les plans futurs pour le chemin Hazeldean et la rue Stittsville Main, en tant que couloirs prioritaires de transport en commun. Dans ces couloirs, la Ville planifiera « une signalisation de priorité pour les autobus et l'élargissement des routes afin d'aménager des voies d'évitement de file d'attente aux intersections choisies ». Les mesures prioritaires pour le transport en commun le long du chemin Hazeldean font partie des mesures du réseau abordable de la Ville, mais les mesures prioritaires pour le transport en commun sur la rue Stittsville Main sont énoncées dans le Concept de réseau parfait (2031).

## Réseau des installations pour piétons et cyclistes

En ce qui concerne les piétons et les cyclistes, l'Appendice I indique l'emplacement des trottoirs existants des deux côtés de la rue Stittsville Main. Les trottoirs du côté est de la rue Stittsville Main commencent



au chemin Brigade au sud et continuent au-delà du chemin Hazeldean au nord. Les trottoirs du côté ouest de la rue Stittsville Main commencent au croissant Elm au sud et continuent au-delà du chemin Hazeldean au nord. Le Plan du réseau urbain de pistes cyclables principales du Plan directeur des transports désigne la rue Stittsville Main, le chemin Hazeldean et la rue Carp comme des « voies d'accès principales ». Actuellement, il y a des voies cyclables le long des deux côtés du chemin Hazeldean à l'est de la rue Stittsville Main et le long d'une partie de la rue Carp. Tel que représenté à l'Appendice I, il y a plusieurs sentiers hors route qui desservent la communauté, y compris le Sentier transcanadien est-ouest situé au sud de la rue Abbott.

#### Répartition modale

Les pourcentages de répartition modale de l'enquête TRANS Origine-Destination pour la communauté de Kanata/Stittsville étaient de l'ordre de 65 %, dont environ 15 % de passagers de voitures, tandis que les parts modales du transport en commun et non automobiles étaient de l'ordre de 10 % et 5 %, respectivement. Le plus grand nombre d'usagers du transport en commun aux heures de pointe est de l'ordre de 21 % à 24 %.

#### Corridor ferroviaire - Lotissement Carleton Place

La Ville a acheté le corridor ferroviaire du lotissement Carleton Place, anciennement détenu par Chemin de fer

Canadien Pacifique, à des fins de protection du corridor ou des emprises pour les futures infrastructures de transport et de services publics. Selon la politique du Plan officiel, des activités récréatives et agricoles peuvent être autorisées à titre provisoire sur les emprises, mais l'utilisation future comme corridor de transport ou de services publics l'emportera sur toute utilisation provisoire. Dans la mesure du possible, on prévoira le maintien des utilisations récréatives. Actuellement, un sentier polyvalent, le Sentier transcanadien, a été aménagé le long de cette emprise du chemin de fer. Le Plan officiel, le Plan directeur des transports, le Plan sur le cyclisme et le Plan de la circulation piétonnière ont tous une année d'horizon de planification de 2031 et indiquent que ce corridor permet l'aménagement d'un sentier polyvalent. Cependant son utilisation finale dans les décennies à venir pourra être à des fins d'infrastructures de transport et de services publics qui seront déterminées plus précisément à une date ultérieure.

#### Débits de circulation

Les débits de circulation actuels à l'heure de pointe sont illustrés à l'Appendice J. Les Appendices K, L et M représentent une évaluation, par code de couleur, des débits de circulation sur la rue Stittsville Main par voie, pendant les heures de pointe du matin, du milieu de la journée et de l'après-midi en semaine, respectivement. Les débits à l'heure de pointe du milieu de la journée et

du matin vont de 200 à 700 véhicules/heure par voie, et les débits à l'heure de pointe de l'après-midi sont de l'ordre de 300 à 900 véhicules/heure par voie.

#### Rendement aux intersections

La circulation actuellement observée aux intersections du secteur à l'étude a été examinée à l'aide du logiciel d'analyse de la circulation SYNCHRO (V8). Les intersections concernées ont été évaluées en fonction du rapport volume-capacité (v/c) et du niveau de service (NS) correspondant pour le(s) mouvement(s) critique(s). Les intersections concernées « dans leur ensemble » ont été évaluées en fonction d'un rapport v/c pondéré, et les résultats du modèle Synchro sur les conditions existantes sont fournis dans l'analyse. Les intersections du secteur à l'étude « dans leur ensemble » fonctionnent à un NS acceptable de « D » ou mieux pendant les heures de pointe, en ce qui concerne les normes de fonctionnement de la Ville d'Ottawa à un NS de « D » ou mieux ( $0,90 > v/c > 0,00$ ). En ce qui concerne les « mouvements critiques » aux intersections du secteur à l'étude, on remarque qu'ils fonctionnent actuellement à un NS acceptable de « D » ou mieux pendant les heures de pointe, à l'exception du virage à gauche en direction est à l'intersection de Hazeldean et Carp pendant l'heure de pointe de l'après-midi.

#### Sécurité routière

D'après les données disponibles, il ne semble pas y avoir de problèmes de sécurité. Les routes du secteur à l'étude sont également relativement droites et planes, entraînant une bonne visibilité et une bonne traction du véhicule, respectivement. On trouvera une analyse détaillée dans le rapport sur les conditions actuelles de transport.

Modifications prévues au réseau routier et de transport en commun du secteur à l'étude

Selon le Plan directeur des transports de la Ville, les facteurs futurs relatifs au réseau de transport qui pourraient/vont toucher le couloir de la rue Stittsville Main sont représentés à l'Appendice N et comprennent :

- l'artère nord-sud proposée dans Kanata-Ouest (avenue Robert Grant) depuis le chemin Fernbank jusqu'à la rue Abbott sous forme de route à deux voies d'ici 2019 (sera achevée en 2015) et depuis la rue Abbott jusqu'à la promenade Palladium, sous forme de route à quatre voies d'ici 2025, aidera à décongestionner la rue Stittsville Main;
- l'élargissement prévu du chemin Carp à quatre voies depuis le chemin Hazeldean Nord jusqu'à l'autoroute 417, d'ici 2020-2025;
- le prolongement de la rue Stittsville Main depuis le chemin Maple Grove jusqu'à la promenade

Palladium, sous forme de route à deux voies respecte l'échéancier de 2026 à 2031;

- le transport en commun rapide par autobus (TCRA) proposé entre l'autoroute 417 et le chemin Fernbank ne se trouve pas dans le « plan abordable » de 2031. Dans le « plan abordable », on trouve trois nouveaux terrains de parc-o-bus et des mesures assurant la priorité aux transports en commun aux principales intersections;
- des mesures assurant la priorité aux transports en commun ont également été identifiées pour le chemin Hazeldean et la rue Stittsville Main, mais pas dans le « plan abordable » du PDT.

### 3.0 Stratégies d'utilisation du sol, de hauteur et de conception

Les politiques suivantes fournissent une orientation concernant l'utilisation du sol, la hauteur et la conception futures dans le couloir de la rue Stittsville Main et ses secteurs. La stratégie globale décrite ci-dessous s'appliquera à toute la désignation de rue principale traditionnelle, à moins d'indication contraire. La politique relative aux zones identifiées en tant que secteurs procure une orientation supplémentaire pour ces zones au caractère distinct.

### 3.1 Stratégie globale du couloir de rue principale traditionnelle

Les objectifs derrière la désignation de rue principale traditionnelle servent de guide pratique pour l'aménagement et le réaménagement futurs de la rue Stittsville Main, ce qui comprend la création d'un milieu encourageant les déplacements à pied et en transport en commun, et permettent ainsi de favoriser une conception de qualité et des investissements publics et privés. Toutefois, l'envergure de l'aménagement habituellement favorisée pour les rues principales traditionnelles – en particulier la hauteur des bâtiments – n'est pas jugée adéquate pour la rue Stittsville Main en raison de la faible densité du milieu résidentiel environnant, du vaste tissu urbain du couloir qui permet une hausse de la densification dans des bâtiments de faible hauteur et du désir de la communauté de conserver le caractère humain et une atmosphère de village.

En vue d'atteindre les objectifs d'utilisation du sol, de hauteur, de transition et de conception urbaine relatifs à cette rue principale, les politiques suivantes s'appliquent à toutes les terres visées par la désignation de rue principale traditionnelle de Stittsville, à moins d'indication contraire :

### Hauteur, transition et forme bâtie

1. La hauteur maximale des bâtiments est limitée à quatre étages, nonobstant toute autre politique du Plan officiel.
2. Les nouveaux bâtiments directement attenants aux intersections de la rue Stittsville Main et du chemin Carp, de la rue Hobin, de la rue Beverly, de la rue Abbott, de la rue Orville, du croissant Elm et de la rue Carleton Cathcart doivent avoir une hauteur minimale de deux étages et être aménagés de façon à rendre attrayante la bordure de rue au moyen d'un vitrage abondant et d'un accès avant à la rue.
3. Les bâtiments directement attenants à la ligne de lot avant ou d'angle devront respecter un retrait de la façade ou du côté dépassant deux étages afin d'éviter qu'ils surplombent l'espace piétonnier et pour que soit respectée la forme bâtie existante de deux à trois étages.
4. En vue d'assurer une transition harmonieuse de la hauteur dans la cour arrière, le *Règlement de zonage* exige un plan incliné créant un retrait pour les bâtiments de plus de deux étages adjacents à une zone résidentielle.
5. Les nouveaux bâtiments devant présenter une forme bâtie ceinturant et définissant la bordure de rue, le *Règlement de zonage* prévoit un retrait de cour avant et de cour latérale d'angle maximal.

6. Tout nouveau bâtiment directement adjacent à la rue Stittsville Main devra comporter une entrée principale donnant sur celle-ci.

### Utilisation du sol

7. En vue de créer un environnement piétonnier actif et de renforcer le rôle social et économique de la rue Stittsville Main, on favorise les nouveaux bâtiments polyvalents, c'est-à-dire alliant utilisations non résidentielles au rez-de-chaussée et utilisations résidentielles ou de bureau à l'étage.
8. Les propriétés à construire :
  - a. dont le plan d'implantation a été approuvé avant l'adoption du plan secondaire;
  - b. conformes au *Règlement de zonage* tel qu'il existait le jour précédent l'adoption du plan secondaire;

mais non conformes aux dispositions du plan secondaire pourront être aménagés moyennant une exception propre à cet emplacement énoncée par le *Règlement de zonage*. Toutefois, une fois le plan secondaire adopté, toute modification au plan d'implantation préalablement approuvé nécessitant une demande de plan d'implantation ou une modification ou une dérogation au *Règlement de zonage* devra être évaluée selon les dispositions du plan secondaire.

Transport

9. La Ville améliorera les espaces réservés aux piétons, aux cyclistes et au transport en commun sur la rue Stittsville Main lors de la reconstruction de la route.
10. La Ville cherchera des occasions de créer des liaisons piétonnières vers la rue Stittsville Main à partir des quartiers résidentiels environnants lors de l'aménagement du secteur, aux endroits où c'est possible, comme l'indique le PCC de la rue Stittsville Main.
11. L'ajout de stationnement sur rue est encouragé, et la Ville devrait y voir lors de la reconstruction de la route.
12. Lors de l'aménagement ou du réaménagement des terrains donnant sur la rue Stittsville Main et faisant partie du secteur visé par le plan secondaire, la Ville pourrait exiger l'élargissement de la route là où l'emprise de la rue Stittsville Main ne respecte pas les exigences de largeur minimale énoncées par le Plan officiel.



3.2 Secteur Crossing Bridge  
 (Appendice D)



Conditions existantes

La zone immédiatement adjacente à l'intersection du chemin Carp et de la rue Stittsville Main a connu une



expansion considérable de ses aménagements commerciaux au cours des deux dernières décennies. Ces aménagements se caractérisent principalement par des bâtiments de plain-pied bâtis en retrait vers le périmètre arrière du terrain avec de grandes surfaces de stationnement donnant sur la rue. Cette disposition est typique des aménagements de grandes surfaces de vente au détail que l'on retrouve ailleurs dans la ville et est destinée à faciliter l'accès des véhicules. Étant donné la conception et les utilisations de sol éparpillées dans des espaces de stationnement, ce n'est pas un environnement sûr ou agréable pour les piétons et les cyclistes.

Cette zone est le principal espace de vente au détail pour la communauté et le public voyageur et il a évolué pour servir les automobilistes arrivant et partant du chemin Hazeldean et de l'autoroute 417 au nord et à l'est de la partie historique du village de Stittsville. Étant donné qu'elle a attiré une plus grande diversité de magasins de vente au détail et qu'elle est située plus près du centre géographique de Stittsville, cette zone répond aussi aux besoins quotidiens en matière de magasinage des quartiers locaux.

Ce secteur est limité à l'ouest par la communauté de Crossing Bridge et à l'est par Amberlakes. Il y a un couloir hydroélectrique qui divise ce secteur, et une importante installation de gestion des eaux pluviales du

côté est, située entre Amberlakes et le grand marché d'alimentation.

La partie de ce secteur qui se trouve au nord du chemin Carp n'est pas actuellement incluse dans la désignation de rue principale traditionnelle. La désignation d'utilisation du sol prévue dans le PO pour les terres au nord du chemin Carp est « zone urbaine générale », et le secteur est zoné « zone polyvalente générale », ce qui permet une grande variété d'utilisations commerciales et non commerciales.





## Recommandations :

- En raison de la différence de désignation entre la partie « zone urbaine générale » de ce secteur et le reste de la rue Stittsville Main, il ne sera pas possible d'avoir le même examen de conception et le même aménagement de paysage de rue sur toute la longueur de la rue Stittsville Main. Par conséquent, on recommande que la désignation de la section de la rue Stittsville Main située entre l'avenue Neil et le chemin Carp passe de zone urbaine générale à rue principale traditionnelle dans le but d'encourager un aménagement polyvalent et plus dense. Une approche cohérente en matière de désignation d'utilisation du sol et de zonage vise à uniformiser l'aspect de la rue Stittsville Main et à créer une rue principale animée tout le long du couloir.
- Une nouvelle entrée sur la rue Stittsville Main devrait être aménagée en vue de définir l'extrémité nord du couloir lors de la réfection de la route ou avant si des fonds d'immobilisations sont accordés.



### 3.3 Secteur du ruisseau Poole (Appendice E)



Conditions existantes :

Ce secteur, qui s'étend de l'intersection de la rue Hobin et de la cour Wildpine jusqu'à la cour Andrew Alexander,

contient une composition étalée, mais polyvalente d'aménagements à vocation unique sur de grands terrains. Les utilisations du sol comprennent des maisons en rangée, la maison de retraite Stittsville Manor, le manoir Poole Creek, des maisons sur de grands terrains, dont certaines ont été converties pour usage commercial, l'école élémentaire Holy Spirit et le Centre communautaire et parc Johnny-Leroux, le centre commercial Stittsville, l'église presbytérienne St. Andrew et la Frederick Banting Alternate School (anciennement école publique de Stittsville).

Bon nombre de terrains dans ce secteur sont largement inutilisés ou sous-utilisés avec soit une vaste pelouse, soit des aires de stationnement. Bien qu'il existe un large éventail d'utilisations, elles sont dispersées dans un modèle d'utilisation de faible densité. Elles servent la communauté élargie, donnant la priorité à l'accès aux véhicules. Le modèle d'aménagement dans ce secteur offre d'excellentes occasions de densification et de réaménagement. Cela donnera l'occasion de combiner les utilisations sur les terrains individuels afin d'encourager l'accessibilité piétonnière et de fournir des services aux quartiers résidentiels plus proches de même qu'à l'ensemble de la communauté. Le PCC explore les moyens visant à atteindre un environnement de rue principal amélioré dans ce secteur.

Les espaces ouverts et les espaces naturels occupent une place importante dans ce secteur. Le ruisseau

Poole, adjacent au centre communautaire, s'écoule d'ouest en est, et il y a une passerelle qui l'enjambe au niveau de la rue Stittsville Main. Cela crée un espace ouvert et naturel qui en fait un lieu d'utilisation collective important qui pourrait être mieux identifié et relié au domaine public de la rue Stittsville Main.

#### Recommandations :

En raison de la grande quantité d'espaces communautaires, institutionnels et ouverts dans ce couloir, il faut faire des efforts pour maintenir, améliorer et promouvoir l'importance de ces espaces et leur rôle prépondérant dans l'ensemble de la communauté. La réalisation de cet objectif nécessitera une coordination entre la Ville, les conseils scolaires et les propriétaires fonciers privés. On recommande les mesures suivantes pour atteindre l'objectif visant à améliorer et à maintenir ces zones importantes situées dans ce secteur :

- Le ruisseau Poole fait partie du système du patrimoine naturel de la Ville et traverse le secteur visé par le PCC. Tout nouvel aménagement ou réaménagement proposé pour les terrains adjacents à ce ruisseau devra respecter toutes les règles applicables visant la protection de la nature à la satisfaction de l'Office de protection de la nature de la vallée de la rivière Mississippi. Le Plan officiel et l'Étude du sous-bassin hydrographique établissent des dispositions

précises s'appliquant au couloir du ruisseau Poole, et elles devront être mises en œuvre en cas d'aménagement ou de réaménagement.

- La Ville maintiendra le sentier longeant le ruisseau et le prolongera vers le nord, du côté ouest du ruisseau Poole, et prévoira des emprises et des îlots d'espaces verts, les terrains adjacents étant appelés à être aménagés. La conception et la construction de ces sentiers devront être approuvées par l'Office de protection de la nature de la vallée de la rivière Mississippi et être conformes au Manuel d'aménagement des parcs et sentiers de la Ville d'Ottawa.
- Un accès piétonnier public vers le Centre communautaire Johnny-Leroux sera créé lors du réaménagement du site, comme indiqué à l'Appendice B.
- Dans le cadre de toute réfection éventuelle de la rue Stittsville Main, la Ville doit s'assurer que la passerelle traversant le ruisseau Poole est conçue de façon à mettre en valeur la vue sur le ruisseau et offrir un meilleur accès piétonnier au réseau de sentiers adjacent.
- Une portion de la cour d'école existante (terrain de jeu) située à 120 mètres de la ligne de lot avant du 1453, rue Stittsville Main (Sir Frederick Banting Secondary School) doit continuer à servir à des fins d'espace ouvert public. Les sentiers et le parc donnant accès au 1453, rue Stittsville Main devront également demeurer en place et être

reliés afin d'offrir un accès piétonnier nécessaire vers le nord, le sud et l'ouest lorsque le site sera réaménagé, le cas échéant.

### 3.4 Secteur du centre du Village (Appendice F)



#### Conditions existantes :

La zone au sud de la cour Andrew Alexander jusqu'à la rue Elm est caractérisée par une emprise plus étroite avec certains terrains moins profonds au nord de la rue Abbott. À 15 mètres, l'emprise existante est assez étroite, même si le Plan officiel prévoit de l'élargir à 23 mètres. La structure actuelle est typique de l'échelle d'aménagement utilisée à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, pour l'espace immédiatement adjacent à la voie ferrée. Malheureusement, la qualité patrimoniale de ce secteur s'est détériorée depuis qu'il a été examiné en liaison avec le Plan directeur et les Lignes directrices sur l'aménagement urbain. Certains des bâtiments de cette époque subsistent. Ce sont principalement des maisons simples à un et deux étages. Il y en a beaucoup et elles donnent sur la rue. Une exception est une plus importante structure en briques à trois étages qui était à l'origine un hôtel. Ce bâtiment, situé au 1510, rue Stittsville Main, est désigné aux termes de la Partie IV de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*.

Le parc Village Square est situé au coin sud-est des rues Abbott et Stittsville Main. Ce parc constitue un site historique, au centre du village original qui est lié à son patrimoine ferroviaire. La conception de ce parc reflète son utilisation de l'ancienne voie ferrée tout en offrant un lieu de loisir public et de rassemblement pour les résidents. Le Sentier transcanadien traverse la rue Stittsville Main à cet endroit, permettant ainsi une



excellente liaison piétonnière et cyclable jusqu'au centre du village original.

Les terrains au sud de la rue Abbott et du Sentier transcanadien sont assez profonds à 90 mètres et de largeurs variées avec un potentiel considérable pour les aménagements intercalaires. Certains aménagements intercalaires ont récemment été approuvés dans le secteur du centre du Village, notamment un projet de maisons en rangée superposées sur le côté sud de la rue Orville et un bâtiment polyvalent et des logements superposés au 1491 et au 1493, rue Stittsville Main.

Recommandations :

- Le secteur du centre du Village et ses bâtiments polyvalents jouent un rôle clé dans la mise en valeur de l'atmosphère de village du quartier. Le Règlement de zonage exigera que les nouveaux aménagements ou réaménagements et les ajouts importants aux bâtiments historiques comprennent des utilisations non résidentielles au rez-de-chaussée en vue de favoriser l'activité piétonnière et des commerces servant les résidents ainsi que les usagers du Sentier transcanadien.
- Pour que les bâtiments construits ou rénovés s'intègrent bien au tissu urbain existant de la rue et en respectent le caractère de village, les promoteurs devront démontrer que leur conception est, de par les principaux éléments

d'échelle et de détail, conforme à celle des bâtiments de deux (2) à trois (3) étages traditionnels et aux lots étroits que l'on retrouve dans le couloir de la rue Stittsville Main.





### 3.5 Secteur Southern Gateway (Appendice G)



Conditions existantes :

Le secteur au sud de la rue Elm continue le motif irrégulier de terrains profonds qui ont généralement 90

mètres de profondeur et il jouit d'un potentiel d'aménagement considérable. L'emprise existante passe de 21 à 25 mètres, même si le Plan officiel la stipule à 23 mètres. La rue transversale permet un généreux boulevard entre le trottoir et la bordure. Il y a des vestiges de maisons unifamiliales, dont certaines ont été converties à des utilisations commerciales et des bungalows en rangée intercalaires. Il y a également des immeubles commerciaux bâtis à des fins précises et des espaces d'entreposage industriels et extérieurs, bien qu'ils soient non conformes au zonage. L'extrémité sud de ce secteur est ancrée par la caserne de pompiers et la bibliothèque publique sur la rue Bell. Le complexe municipal fournit un point d'intérêt approprié à l'extrémité sud de la rue principale traditionnelle. Plus loin vers le sud sur la rue Stittsville Main, il y a un quartier résidentiel stable de faible hauteur.

Recommandations :

- En vue de mettre en valeur le rôle central que joue le complexe municipal pour ce secteur, on prévoit aménager sur le terrain public au coin sud-est de l'intersection de la rue Carleton Cathcart et de la rue Stittsville Main un espace paysager, une œuvre d'art public ou une place publique qui servira de porte d'accès au sud de la rue principale.



## 4.0 Stratégie de mise en œuvre

La section suivante décrit les moyens qui seront déployés pour mettre en œuvre les orientations stratégiques du présent plan.

### 4.1 Plan officiel – Utilisation du sol

Une modification au Plan officiel est nécessaire pour mettre en œuvre les éléments clés du Plan de conception communautaire de la rue Stittsville Main (PCC). Un plan secondaire pour la rue Stittsville Main sera ajouté au Volume 2A du Plan officiel afin d'atteindre

les objectifs de ce PCC. Le plan secondaire comprendra les politiques sur l'utilisation du sol, la hauteur, la forme bâtie et les transports fondées sur la section 3 de ce document. Le plan secondaire définira aussi clairement les limites de la désignation de rue principale traditionnelle. La partie de la rue Stittsville Main, entre le chemin Carp au nord et la rue Bell au sud demeurera une rue principale traditionnelle. Le chemin Hazeldean conservera également sa désignation d'artère principale. Le chemin Hazeldean fournit l'emplacement approprié pour les utilisations axées sur l'automobile et peut accueillir les vastes immeubles de vente au détail.

La modification au Plan officiel étendra également la désignation de rue principale traditionnelle au nord de l'avenue Neil. L'application de la désignation de rue principale traditionnelle à la section de la rue Stittsville Main entre le chemin Carp et l'avenue Neil vise à progresser vers une utilisation polyvalente plus dense et une forme bâtie axée sur les piétons et le transport en commun qui encadre et définit le bord de rue et offre un accès piétonnier direct au trottoir. Les terrains très profonds et une emprise routière de 30 mètres de large dans ce secteur offrent un potentiel considérable pour l'aménagement avec des commerces au niveau de la rue et des résidences et des bureaux aux étages supérieurs.

Les importants espaces ouverts et les zones de caractéristiques urbaines naturelles associés au ruisseau Poole et au centre communautaire Johnny-Leroux

demeureront inchangés et sont identifiés comme des espaces ouverts dans le Plan secondaire.

Certaines portions de la rue actuellement désignée comme rue principale traditionnelle où des communautés résidentielles stables de faible hauteur sont contiguës à la rue Stittsville Main (cour Ravenscroft, cour Riverbank et privé Daphne) de même que le bâtiment au 20, rue Orville (privé Meach) seront désignés résidentiels de faible hauteur dans le Plan secondaire afin de refléter l'utilisation actuelle du sol qui ne devrait pas changer pour la prochaine période de 20 ans. Les communautés de faible hauteur en développement, y compris les bâtiments au 4, rue Orville et au 1493, rue Stittsville Main (privé Reverie), seront également désignées « résidentiel de faible hauteur » afin de refléter les utilisations du sol approuvées et zonées.

La désignation d'utilisation institutionnelle s'applique à la cour d'école existante (terrain de jeu) située à 120 mètres de la ligne de lot avant du 1453, rue Stittsville Main (Sir Frederick Banting Secondary School). Le zonage institutionnel existant demeurera en place pour correspondre à l'utilisation du sol actuelle. Les utilisations résidentielles de faible hauteur prévues dans le Plan secondaire sont également permises moyennant une modification au Règlement de zonage.

## 4.2 Zonage

L'approche générale que l'on compte suivre en matière de zonage des terres dans le secteur à l'étude consiste à mettre en œuvre l'intention des recommandations particulières à ce secteur contenues dans ce document conjointement avec les objectifs du Plan officiel. Les dispositions suivantes sont proposées dans le cadre du nouveau zonage de la sous-zone 9 de rue principale traditionnelle (TM9 H (15)) :

- La hauteur maximale permise des bâtiments est de 15 mètres et de quatre étages.
- La hauteur minimale permise des bâtiments aux intersections clés, comme identifiées dans le PCC, sera de deux étages.
- Toute partie d'un bâtiment supérieure à 7,5 mètres nécessitera un retrait minimal de cour avant et de cour latérale d'angle de 2 mètres.
- Aucune partie d'un bâtiment situé sur un lot dont la ligne arrière est contiguë à une zone résidentielle ne peut s'avancer au-delà d'un plan incliné de 45 degré calculé à partir d'une hauteur de 7,5 mètres depuis un point situé à 10 mètres de la ligne de lot arrière, montant vers la ligne de lot avant.
- Le retrait de cour avant et de cour latérale d'angle sera d'au plus trois 3 mètres.

- Si des lignes à haute tension se trouvent à proximité de la ligne de lot avant, le retrait maximal de cour avant est de 5 mètres au lieu de 3 mètres.
- Lorsqu'une terrasse commerciale est située dans une cour avant, le retrait maximal de cour avant peut être augmenté à 6 mètres au lieu de 3 mètres.
- L'exigence de retrait de cour avant peut être augmentée à 4,5 mètres si une véranda avant est aménagée.
- Au moins 50 % de la largeur du lot, dans un rayon de 3 mètres de la ligne de lot avant, doivent être occupés par des murs de bâtiment si la largeur de ce lot est inférieure à 90 mètres, à moins que des lignes à haute tension ne se trouvent près de la ligne de lot avant, auquel cas un retrait de 5 mètres s'applique.
- Au moins 30 % de la largeur du lot, dans un rayon de 3 mètres de la ligne de lot avant, doivent être occupés par des murs de bâtiment si la largeur de ce lot est de 90 mètres ou plus, à moins que les lignes à haute tension ne se trouvent près de la ligne de lot avant, auquel cas un retrait de 5 mètres s'applique.
- Au moins 80 % des fenêtres et des portes donnant sur la rue Stittsville Main doivent être en verre transparent.

- La zone GM 19 à l'extrémité nord de la rue Stittsville Main deviendra une zone TM9 H(15).
- Un retrait du bâtiment de 7,5 mètres est requis à partir de la ligne de lot latérale intérieure contiguë à une zone résidentielle, des espaces ouverts et des zones de protection de l'environnement.

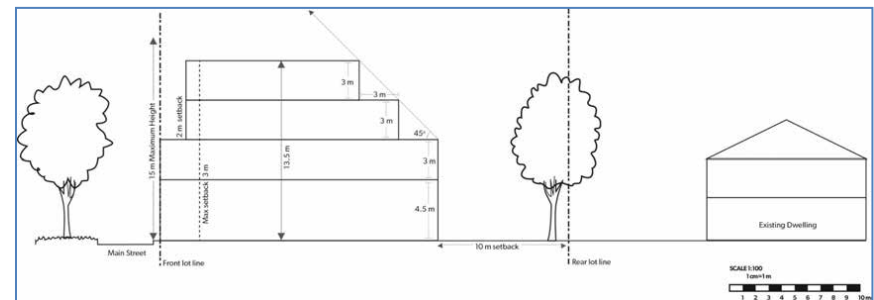


Figure 4 (Annexe 3)

### 4.3 Patrimoine bâti

Les bâtiments actuellement identifiés sur la Liste de référence des biens à valeur patrimoniale figurant à l'Appendice F seront ajoutés au registre du patrimoine. Une étude d'impact sur le patrimoine culturel devra être effectuée dans le cadre d'une demande de réglementation du plan d'implantation pour le réaménagement d'une propriété qui est incluse au registre du patrimoine figurant à l'Appendice F. L'étude examinera comment le bâtiment peut être intégré dans le nouvel aménagement/réaménagement. Les nouveaux aménagements situés sur un terrain adjacent à un

bâtiment inscrit au registre du patrimoine doivent s'harmoniser au caractère du bâtiment existant et s'assurer que la conception du nouvel aménagement n'a pas d'effets négatifs sur la valeur patrimoniale existante.

#### **4.4 Logement abordable et accessible**

Les nouveaux aménagements résidentiels offriront des logements abordables procurant l'accès direct au transport en commun afin de promouvoir la cohésion sociale et une riche combinaison d'expériences pour les résidents et les commerces. La Ville exigera que les objectifs d'abordabilité du logement du Plan officiel soient atteints en encourageant la diversité dans les types d'habitation et d'occupation pour les utilisations résidentielles. Afin de répondre aux politiques du Plan officiel, 25 % de tous les logements pour location ou achat devront être des logements abordables. La Ville encouragera la mise en place de partenariats avec des organismes sans but lucratif et le secteur privé afin de mettre en œuvre des logements pour location abordables à l'intention des ménages dont le revenu est inférieur au 30<sup>e</sup> percentile de la Ville, comme il est précisé dans le Plan officiel.

Il faudra également tenir compte de l'accessibilité dans la conception de tous les nouveaux bâtiments, logements et espaces publics, y compris la conception des rues et des espaces ouverts. On exigera également que les bâtiments existants prennent en considération et incluent

des mesures d'accessibilité lors du réaménagement ou de la conversion.

#### **4.5 Améliorations des infrastructures**

À l'heure actuelle (2015), la rue Stittsville Main n'a pas été désignée comme nécessitant des travaux de réfection ou de remise en état. Cette « nécessité » peut toucher le réseau de distribution d'eau, les égouts, les routes, le drainage ou une combinaison de ces éléments. Elle n'implique pas toujours une réfection totale de la chaussée. La Direction de la gestion des biens des Services d'infrastructure de la Ville d'Ottawa effectuera une évaluation préliminaire des besoins en matière d'infrastructure dans le secteur visé par le PCC au-delà de 2015. L'intégration du processus de planification du PCC dans les futurs programmes d'immobilisation permettra le réaménagement séquentiel du secteur.

#### **4.6 Cible de densification**

Conformément à la stratégie de gestion de la croissance énoncée dans la Déclaration de politiques provinciale et dans le Plan officiel, la Ville fixera des cibles de densification du logement et de l'emploi dans le secteur urbain de la ville. Les secteurs visés comprennent les propriétés situées sur les rues principales traditionnelles et les propriétés contiguës. La Figure 5 indique le nombre de nouveaux logements ciblés d'ici 2031 pour les secteurs situés dans le couloir de la rue Stittsville Main.



Ce nombre modifie les cibles fixées par la Stratégie sur les terrains résidentiels d'Ottawa 2006-2031 (février 2009).

La Stratégie sur les terrains résidentiels comprend également une cible ultime de 1725 logements sur la rue Stittsville Main au-delà de 2031. Un scénario de réaménagement pour l'ensemble du couloir basé sur la limite de zonage proposée de 4 étages pourrait en bout de ligne permettre d'atteindre cette cible au-delà de 2031. Si l'ensemble du couloir était réaménagé, il pourrait comprendre 2198 logements et 50 000 mètres carrés d'espace commercial/de bureau, comme indiqué dans la Figure 6.

Cible de 2031 - Couloir de la rue Stittsville Main :

Secteur	Commercial (SHOB)	Logements
Secteur Crossing Bridge (de Hazeldean à Hobin et Wildpine)	12 000 m <sup>2</sup>	113
Secteur du ruisseau Poole (de Hobin à Andrew Alexander)	9 000 m <sup>2</sup>	161
Secteur du centre du Village (de Andrew Alexander à Elm)	6 000 m <sup>2</sup>	129
Secteur Southern Gateway (de Elm à Bell)	5 000 m <sup>2</sup>	97
Total	32 000 m <sup>2</sup>	500

Figure 5

2031 + enveloppe de zonage – réaménagement complet :

Secteur	Commercial (SHOB)	Logements
Secteur Crossing Bridge (de Hazeldean à Hobin et Wildpine)	18 750 m <sup>2</sup>	496
Secteur du ruisseau Poole (de Hobin à Andrew Alexander)	14 062,5 m <sup>2</sup>	709
Secteur du centre du Village (de Andrew Alexander à Elm)	9 375 m <sup>2</sup>	567
Secteur Southern Gateway (de Elm à Bell)	7 812,5 m <sup>2</sup>	426
Total	50 000 m <sup>2</sup>	2198

Figure 6

Il faut également tenir compte du taux actuel de croissance dans le couloir pour déterminer les taux de croissance futurs. Basé sur les données de permis de construire actuelles pour la rue Stittsville Main, le taux de permis de construire annuel moyen pour les bâtiments résidentiels est de 6,6 logements par année (1994-2014). Si ce taux devait doubler, on pourrait s'attendre à un scénario d'aménagement total de 240 logements et de 32 000 mètres carrés (SHOB) d'espace commercial. Il est à noter que le taux de croissance résidentiel sur la rue Stittsville Main entre 2001 et 2014 était de 1,9 logement par année seulement.

Taux moyen de permis de construction doublé – Projection de 2031 :

Secteur	Logements
Secteur Crossing Bridge (de Hazeldean à Hobin et Wildpine)	54
Secteur du ruisseau Poole (de Hobin à Andrew Alexander)	77
Secteur du centre du Village (de Andrew Alexander à Elm)	62
Secteur Southern Gateway (de Elm à Bell)	47
Total	240

Figure 7

En conclusion, la hauteur maximale de 4 étages et les exigences relatives à la forme bâtie mises en œuvre par ce PCC et le Plan secondaire subséquent permettraient d'atteindre les cibles de densité décrites dans la Stratégie sur les terrains résidentiels de 2009 sur un horizon de 20+ ans.

#### 4.7 Amélioration des espaces verts

Un nouvel aménagement le long du couloir donnera un paysage plus ordonné, nécessitant une utilisation plus efficace des espaces verts existants, ce qui se reflète dans les propositions suivantes :

- Le sentier longeant le ruisseau Poole sera maintenu et prolongé vers le nord, du côté ouest

du ruisseau Poole avec des emprises et des îlots d'espaces ouverts, les terrains étant appelés à être aménagés. La conception et la construction de ces sentiers devront être approuvées par l'Office de protection de la nature de la vallée de la rivière Mississippi et être conformes au Manuel d'aménagement des parcs et sentiers de la Ville d'Ottawa.

- Un accès piétonnier vers le Centre communautaire Johnny-Leroux sera créé lors du réaménagement du site, comme le prévoit l'Appendice B.
- Le parc Village Square et le Sentier transcanadien qui le traverse seront maintenus en tant qu'espace ouvert et point de repère central, tandis que la zone immédiatement contiguë à l'ouest de la rue Stittsville Main sera améliorée par la Ville et la communauté, afin de fournir un aménagement similaire à celui du côté est de la rue qui procurera un meilleur point d'accès au Sentier transcanadien.
- Advenant le cas où l'Ottawa Carleton District School Board fermerait et vendrait la Fredrick Banting Secondary School à des fins d'aménagement privé, la Ville exercera son option d'acquérir une partie de la cour de l'école (terrains de jeux) située au 1453, rue Stittsville Main à des fins d'aménagement de parc. Une telle stratégie devrait faire partie d'un plan de parc pour la rue Stittsville Main qui établit des priorités concernant

l'utilisation du règlement financier des frais relatifs aux terrains à vocation de parc pour les projets du secteur à l'étude.

- Identifier la rue Stittsville Main comme lieu de priorité pour la plantation d'arbres de rue. Les arbres de rue devraient être plantés là où l'espace le permet conjointement avec les Services de foresterie au moment de la réfection de la rue.
- On recommande d'installer une allée piétonnière sur le côté est de la rue Stittsville Main sur toute la profondeur du terrain en ligne avec l'intersection de la rue Elm au moment de l'aménagement pourvu qu'il y ait la possibilité d'étendre cette connexion à la rue Pretty, comme indiqué à l'Appendice B.
- Essayer d'obtenir une parcelle de terrain afin d'aménager une allée piétonnière à travers la propriété résidentielle située entre la rue Stittsville Main et la rue Pretty.
- Au moment du réaménagement du site, des améliorations devraient être apportées au passage piétonnier entre le stationnement appartenant à la Ville situé au 1532, rue Stittsville Main et la rue Goulbourn à l'ouest.

#### 4.8 Améliorations apportées au réseau de transport

Traditionnellement, la rue Stittsville Main et la diversité des utilisations le long de la rue ont constitué le cœur du village de Stittsville. Depuis qu'elle était un village dans

l'ancien canton de Goulbourn, cette rue a été désignée comme un secteur polyvalent. Sa désignation actuelle en tant que rue principale traditionnelle permettra de maintenir cette fonction dans l'avenir grâce à une variété d'utilisations plus intensives et plus denses. Afin de favoriser cet aménagement continu, la rue doit répondre aux besoins d'un plus large éventail d'utilisateurs, en mettant davantage l'accent sur le transport en commun, les piétons et les cyclistes. L'objectif ultime consiste à créer une « rue complète » pouvant accueillir tous les utilisateurs et les modes de transport.

Afin de remplir cette fonction, il importe de saisir toutes les occasions de créer des accès piétonniers à partir des quartiers avoisinants. Les infrastructures pour piétons et cyclistes le long de la rue peuvent également être améliorées.

Les Lignes directrices en matière de corridors de routes régionales fournissent des directives quant à la conception et à la protection des emprises pour les rues principales urbaines à Ottawa. Ces lignes directrices stipulent : « Traditionnellement, l'emprise de ces routes est étroite, et elles se trouvent dans des zones urbaines denses ou dans des villages où l'on retrouve un mélange de commerces et de résidences privées au niveau du sol, situés dans des édifices bas et de hauteur moyenne serrés les uns contre les autres, disposant d'entrées individuelles au rez-de-chaussée. Il y a du stationnement sur rue et hors rue. Tous les types de circulation peuvent emprunter ces routes. »

Généralement, l'emprise est de 23 m (protégée), mais une emprise de 26 m répond mieux aux besoins de tous les composants.

Le couloir actuel de la rue Stittsville Main varie entre 15 et 30 mètres (Appendice E).

Ces lignes directrices soulignent des éléments clés à utiliser lors de la réfection d'une rue principale urbaine :

- utiliser des bacs le long de la bordure à la place de trottoirs plus larges;
- utiliser des « avancées de trottoir » dans la voie en bordure comme aménagement paysager, stationnement pour bicyclettes, arrêts de transport en commun et pour définir les zones de stationnements sur la rue;
- utiliser un éclairage au niveau des piétons;
- utiliser la voie en bordure comme voie partagée entre les véhicules et les bicyclettes ou comme voie de stationnement, ou les deux à la fois, selon les exigences des heures de pointe;
- utiliser la voie de stationnement de l'un des côtés de la rue afin de créer des trottoirs plus larges;
- utiliser une emprise routière plus large, si possible, afin de créer (en ordre de priorité): des trottoirs plus larges, plus d'espace pour les cyclistes et des espaces dans le but de planter des arbres de rue.

Les directives suivantes concernant les coupes transversales, axées sur un secteur et portant sur les

emprises, ont été élaborées comme guides pour mettre en œuvre les objectifs globaux de ce PCC et les Lignes directrices en matière de corridors de routes régionales au moment de la réfection future des rues. Une conception détaillée sera nécessaire pour les futurs travaux routiers et fera l'objet d'une étude technique plus approfondie.

#### **4.8.1 Directives en matière de coupes transversales dans les couloirs**

##### 4.8.1.1 Secteurs Crossing Bridge et du ruisseau Poole

L'emprise routière est de 30 mètres de large dans les deux secteurs, offrant de l'espace pour une gamme complète de modes de transport. Le Plan officiel exige une protection de l'emprise de 37,5 m dans le secteur Crossing Bridge entre le chemin Carp et le chemin Hazeldean. Les Figures 8 et 9 démontrent les coupes transversales possibles pour les deux segments de rue.

La rue Stittsville Main au nord du chemin Carp doit comprendre les composantes suivantes :

- trottoir public de 2,0 m de large;
- piste cyclable intégrée de 2,0 m;
- suffisamment d'espace pour la plantation d'arbres de rue;
- de 2 à 4 voies de circulation avec la possibilité d'aménager 2 voies de bordure devant être

utilisées pour le stationnement en dehors des heures de pointe;

- plateformes d'autobus aux arrêts de transport en commun.

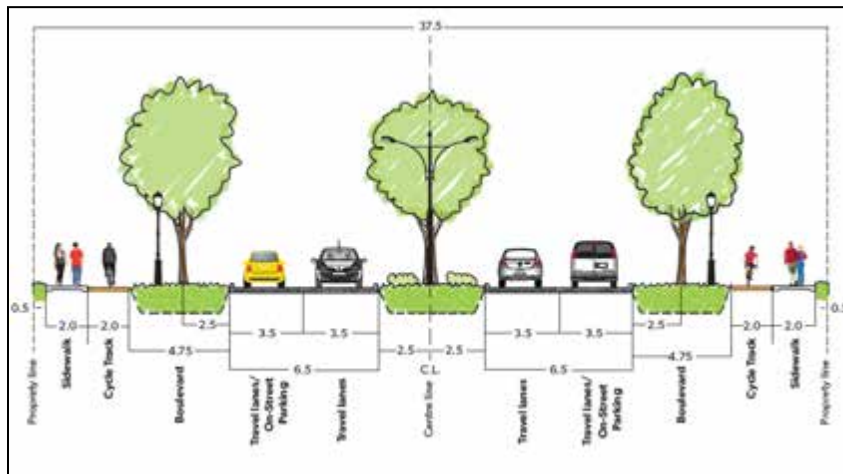


Figure 8 – Du chemin Carp au chemin Hazeldean (Annexe 5)

La rue Stittsville Main au sud du chemin Carp doit comprendre les composantes suivantes :

- trottoir public de 2,0 m de large;
- piste cyclable intégrée de 2,0 m;
- suffisamment d'espace pour la plantation d'arbres de rue;
- stationnement sur rue;
- 2 voies de circulation.

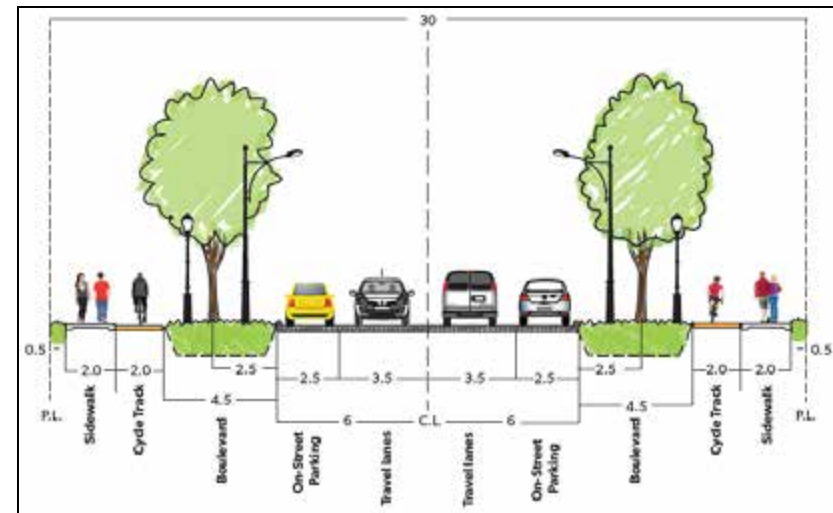


Figure 9 – Du chemin Carp à la promenade Wintergreen (Annexe 5)

#### 4.8.1.2 Secteurs du centre du Village et Southern Gateway

Le secteur du centre du Village comprend la partie la plus étroite de la rue qui mesure 15 mètres de large. Afin de favoriser tous les modes de transport dans le secteur du centre du Village et permettre le stationnement sur rue, la protection de l'emprise, comme indiqué dans le Plan officiel (23 mètres), devrait être fixée au moment de l'aménagement, sauf s'il existe un conflit avec un bâtiment inscrit au registre du patrimoine. Une emprise de 23 mètres permettra d'installer tous les éléments de rue nécessaires tout en conservant le caractère et



l'environnement axé sur les piétons traditionnels du centre du Village. La rue s'ouvre dans le secteur Southern Gateway, et sa largeur varie de 21 à 25 mètres. Le Plan officiel exige une protection de l'emprise minimale de 23 mètres. Cette exigence de 23,0 mètres doit être maintenue. Les Figures 10 et 11 démontrent les coupes transversales possibles pour les secteurs centre du Village et Southern Gateway.

La rue Stittsville Main au sud de la promenade Wintergreen doit comprendre les éléments suivants :

- trottoir public de 2,0 m de large;
- piste cyclable 1,75 m intégrée au nord de la rue Abbott et du Sentier transcanadien (Option 2);
- arbres de rue (avec tranchées structurales au besoin);
- stationnement sur rue;
- avancées de trottoir pour autobus situées aux arrêts de transport en commun;
- 2 voies de circulation;
- prévoir des voies de virage lorsque cela est justifié au moment de la réfection de la rue.

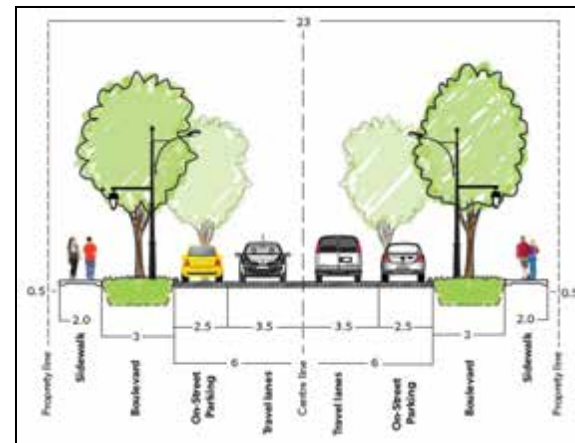


Figure 10 – Option 1 – De la promenade Wintergreen jusqu'à la rue Bell (Annexe 5)

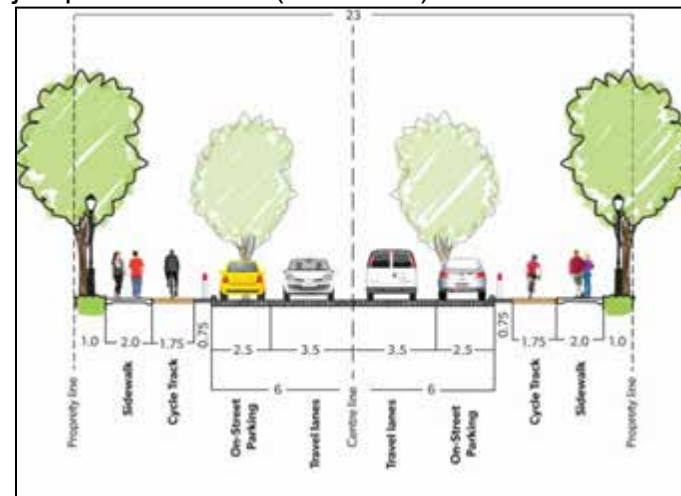


Figure 11 – Option 2 – Piste cyclable intégrée - De la promenade Wintergreen jusqu'à la rue Bell (Annexe 5)

#### 4.9 Projets d'amélioration des immobilisations

Les améliorations des immobilisations suivantes doivent être mises en œuvre par la Ville en collaboration avec la communauté et les propriétaires de terres privées dans le cadre de l'aménagement/réaménagement des sites et des projets d'immobilisations futurs entrepris dans le couloir de la rue Stittsville Main.

1. Améliorations apportées au paysage de rue – Au moment de la réfection de la rue, la Ville fournira des éléments de conception améliorés, tels que les plates-formes et les abris de transport en commun, l'aménagement de trottoirs élargis, la plantation d'arbres et l'installation de lampadaires décoratifs, de bancs et de poubelles.

##### Bancs



(Condition existante)



Nouveaux bancs

##### Éclairage de rue



(Condition existante) Nouvel éclairage d'inspiration patrimoniale.

2. Installations cyclables – La Ville fournira des infrastructures pour les cyclistes dans l'emprise de la rue Stittsville Main au moment de la réfection de la rue par l'entremise de l'utilisation potentielle de pistes cyclables intégrées.
3. Balises de points d'accès aux quartiers – En lien avec la réfection de la rue ou les aménagements privés, fournir des points d'accès paysagés à la rue principale traditionnelle aux endroits généralement désignés dans l'analyse de conception urbaine (Appendice B).

4. Sentier du ruisseau Poole – En lien avec les aménagements privés et en collaboration avec les propriétaires fonciers du secteur, prolonger le sentier public le long du ruisseau Poole, vers le nord du côté ouest du ruisseau Poole. La conception et la construction de ces sentiers devront être approuvées par l’Office de protection de la nature de la vallée de la rivière Mississippi et être conformes au Manuel d’aménagement des parcs et sentiers de la Ville d’Ottawa.
5. Passerelle du ruisseau Poole - Dans le cadre de toute réfection éventuelle de la rue Stittsville Main, la Ville doit s’assurer que la passerelle traversant le ruisseau Poole est conçue de façon à mettre en valeur la vue sur le ruisseau et offrir un meilleur accès piétonnier au réseau de sentiers adjacent.



(Condition existante au ruisseau Poole)

6. Œuvres d’art public phares – Ce plan identifie le parc Village Square, le centre communautaire Johnny-Leroux et la bibliothèque publique/complexe municipal du secteur Southern comme des endroits clés pour l’installation d’œuvres d’art public lors de la réfection de la rue ou lorsque les fonds d’immobilisations sont accordés.



Art public – Ottawa

7. La Ville et la communauté devraient étudier les possibilités d’améliorer l’entrée ouest du Sentier transcanadien avec un aménagement paysager similaire à celui qui se trouve sur le côté est de la rue Stittsville Main.
8. La Ville doit envisager de réutiliser/réaménager l’ancienne caserne de pompiers située au 1631, rue Stittsville Main pour un usage communautaire,

comme un marché fermier ou un espace pour des spectacles communautaires.

9. La Direction de la gestion des biens effectuera une évaluation préliminaire des besoins en matière d'infrastructure dans le secteur visé par le PCC au-delà de 2015.
10. L'enfouissement des fils électriques sur la rue Stittsville Main doit être considéré au moment de la réfection de la rue.

#### 4.10 Zone d'amélioration commerciale

Ce plan recommande que la création d'une ZAC (zone d'amélioration commerciale) pour la rue Stittsville Main soit considérée par les propriétaires d'entreprises locales. Il y a actuellement 18 ZAC dans la Ville d'Ottawa. Beaucoup de ces ZAC offrent des possibilités d'amélioration et un soutien pour les rues principales, y compris :

- Rue/Village Wellington
- Village Westboro
- Quartier Vanier
- Village Somerset
- Rue Preston
- Manotick
- Glebe

- Rue Bank
- Rideau centre-ville
- Village Carp

#### Zones d'amélioration commerciale d'Ottawa – Aperçu

« Les ZAC sont créées par des propriétaires fonciers et des exploitants d'entreprises locales qui décident de se réunir pour améliorer, promouvoir et entreprendre des projets visant à rendre la rue principale commerciale plus solide et plus concurrentiel. Grâce à l'appui de la Ville, ils organisent, financent et mènent à bien des améliorations et des activités promotionnelles à l'échelle locale, à l'intérieur d'une zone commerciale définie. »

Les ZAC sont chargées de coordonner diverses activités, dont les suivantes :

- Marketing : Savoir quel type de clients fréquente la zone et concevoir des outils promotionnels efficaces en vue de conserver et d'accroître la clientèle.
- Recrutement d'entreprises : Travailler de concert avec les propriétaires fonciers afin de veiller à ce que l'espace disponible soit occupé et qu'une combinaison optimale de désignations commerciales et de services soit atteinte et maintenue.
- Amélioration du paysage de rue et d'autres commodités : Ajouter des éléments axés sur la clientèle, notamment des dispositifs d'éclairage et



de signalisation, du mobilier urbain, des bacs à plantes, des bannières et des aménagements facilitant les déplacements piétonniers (trottoirs).

- Décorations saisonnières : Créer un milieu unique et agréable pour les clients et le personnel de tous les commerces, qu'ils soient de détail ou non, au moyen de décorations selon la saison et les festivités.
- Événements spéciaux : Organiser des événements spéciaux et établir des partenariats à cette fin pour souligner des caractéristiques uniques de la zone visée et y attirer une clientèle plus importante.

#### **4.11 Lignes directrices sur l'aménagement de la rue Stittsville Main**

Afin de créer une conception adaptée au milieu pour la rue Stittsville Main, il importe de comprendre l'histoire, le caractère et les éléments de conception qui procurent à la rue Stittsville Main une occasion unique. Le caractère villageois de la rue Stittsville Main et de la collectivité environnante, qui diffère grandement des autres rues principales traditionnelles de la zone urbaine d'Ottawa, constitue un élément important. De nombreux lots sur la rue Stittsville Main sont étroits et profonds et ont un accès arrière limité. Les rues environnantes et la disposition des lots ont aussi un caractère très rural. Plusieurs rues ne possèdent pas de trottoirs ou de

bordures et comprennent des maisons isolées sur de grands terrains avec de larges façades.

Les lignes directrices sur l'aménagement de la rue Stittsville Main tentent de combler l'écart entre le caractère villageois/suburbain de Stittsville et les lignes directrices sur l'aménagement (2006) relatives aux rues principales traditionnelles situées dans un cadre plus urbain. Ces lignes directrices sur l'aménagement seront utilisées par la Ville, la communauté et les propriétaires privés comme outil d'orientation au moment de l'aménagement ou du réaménagement.

\* Les images utilisées dans ces lignes directrices visent à illustrer des principes d'aménagement généraux et ne tiennent pas nécessairement compte de la réglementation en matière de zonage propre aux endroits mentionnés.

##### 4.11.1 Forme bâtie

- a. Les hauteurs maximales autorisées pour la rue Stittsville Main varient entre 1 et 4 étages.
- b. Les nouveaux bâtiments proposés aux principales intersections (Carp, Hobin, Beverly, Abbott, Orville, Elm et Carleton Cathcart) devraient être plus hauts (au moins 2 étages) et être aménagés de façon à rendre attrayante la bordure de rue au



moyen d'un vitrage abondant et d'un accès avant à la rue.

- c. Si un 3<sup>e</sup> et un 4<sup>e</sup> étage sont proposés, les deux étages supérieurs seront construits en retrait de la ligne de lot avant ou d'angle de façon à réduire la sensation d'enfermement que ressentent les piétons en raison de la hauteur des bâtiments.



Bâtiment de 4 étages avec un retrait au-dessus du 2<sup>e</sup> étage

- d. Le retrait maximal de cour avant et de cour latérale d'angle sera de 3 mètres pour les bâtiments neufs, afin d'orienter la forme bâtie pour définir la bordure de rue et favoriser un fort débit piétonnier.
- e. On peut augmenter le retrait maximal de cour avant et de cour latérale d'angle afin d'intégrer des espaces publics stratégiques, comme des terrasses et des galeries commerciales.
- f. Un retrait du bâtiment de 10 mètres est requis à partir de la ligne de lot arrière adjacente à une zone résidentielle.
- g. Un retrait du bâtiment de 7,5 mètres est requis à partir de la ligne de lot latérale intérieure adjacente à une zone résidentielle.
- h. En plus du retrait de 10 mètres, un plan angulaire de 45 degrés doit être utilisé pour créer des retraits pour les bâtiments d'une hauteur de plus de 7,5 mètres adjacents à une zone résidentielle afin de fournir une transition appropriée en hauteur. (Annexe 3)
- i. Fournir une protection contre les intempéries pour les piétons à l'aide de colonnades, d'auvents et de balcons.

#### 4.11.2 Orientation architecturale

- a. S'assurer que la conception de la façade est généralement conforme à ce qui se faisait au début et au milieu du 20<sup>e</sup> siècle : entrées en retrait, panneaux inférieurs sous de grandes vitrines, corniches des commerces et des bâtiments, enseignes au-dessus des vitrines et devantures d'environ 7,5 à 9 mètres de largeur.
- b. Lorsqu'il s'agit d'aménagements intercalaires, tenir compte de l'échelle des éléments de construction et de la forme bâtie afin de créer une composition compatible avec les bâtiments existants.
- c. Il devrait y avoir un vitrage abondant sur les façades donnant sur la rue et les zones directement visibles depuis les rues et espaces publics (en évitant le verre teinté et réfléchissant) afin de donner vie et d'apporter un intérêt visuel au domaine piétonnier.
- d. La façade des bâtiments donnant sur la rue principale doit être constituée à au moins 50 % de fenêtres et d'entrées, et dans le cas d'un terrain d'angle, l'entrée peut être située dans l'angle des murs donnant sur une intersection. Au moins 80 % des fenêtres et des portes doivent être en verre transparent.



Vitrage donnant sur le domaine public

- e. Les matériaux de construction devraient être les suivants : brique, métal, verre, bois, pierre et autres matériaux naturels.
- f. Les plus longues façades devraient être interrompues en incluant une variété de traitements architecturaux donnant l'impression de plusieurs établissements plus petits. Cela ajoutera de l'intérêt au domaine piétonnier.
- g. Les bâtiments devraient être construits afin de rehausser le coin de la rue. Les traitements pourraient comprendre des retraits de bâtiment (maximum de 3 m), une coupe à 45 degrés ou l'inclusion d'un espace d'agrément public, comme des sièges et des terrasses pour élargir le domaine piétonnier.
- h. Les bâtiments auront droit à un traitement détaillé, et les façades sur tous les côtés du

bâtiment seront articulées, particulièrement celles qui font face à des zones publiques actives.

- i. Les enseignes doivent également être conçues et situées pour renforcer le thème architectural, l'échelle et les proportions, et il faut réduire au minimum le nombre d'enseignes autonomes.
- j. Les installations mécaniques sur le toit doivent être dissimulées dans la mesure du possible.
- k. La conception architecturale dans le secteur du centre du Village devrait tenir compte de détails traditionnels comme suit :



Boiseries



Pignon



Fenêtres à guillotine double

#### 4.11.3 Conception du paysage/paysage de rue

- a. Dans la mesure du possible, les arbres de rue devraient être de gros arbres à feuilles caduques plantés à tous les 7 à 10 m et qui, au fil du temps, croîtront de telle sorte que leur couvert offrira de l'ombre tout en permettant de bien voir les enseignes et les entrées des bâtiments.
- b. Créer des zones d'agrément extérieures publiques et semi-publiques comme des espaces verts avec des arbres, des parcs de poche, des cours, des cafés extérieurs, des espaces pour s'asseoir et des piscines ou des fontaines décoratives.
- c. Positionner les éléments du paysage de rue sur le boulevard loin du trottoir de 2,0 mètres



ininterrompu, y compris les arbres, bancs, boîtes à journaux, stationnement pour vélos et parcomètres.

- d. L'éclairage et les enseignes d'inspiration patrimoniale, à l'échelle piétonnière, seront considérés comme des moyens de rehausser encore plus l'expérience piétonnière et le thème architectural global.



- e. Le long des façades de magasin, maximiser les surfaces dures afin de permettre l'aménagement d'espaces d'agrément pour les piétons, par exemple, des terrasses, des bancs, des jardinières, etc.



- f. Les arrêts d'autobus devraient être conçus pour que les gens puissent attendre debout ou assis et avoir accès à un abri. On devrait rechercher des matériaux uniques afin de compléter le thème villageois.
- g. Des végétaux robustes et résistant au sel seront utilisés à côté des trottoirs et des surfaces pavées.
- h. Protéger et mettre en évidence des arbres du patrimoine, des arbres spécimens et des arbres matures sur place en réduisant au minimum les changements de nivellement.

- i. Utiliser l'aménagement paysager conjointement avec des clôtures décoratives pour masquer les aires de stationnement et donner un avantage au domaine piétonnier.
- j. Lorsque c'est possible, les allées et les trottoirs devraient être paysagés afin de créer un environnement visuellement attrayant.

#### 4.11.4 Piétons et cyclistes

- a. Positionner les portes avant afin qu'elles donnent sur la rue principale et qu'elles soient directement accessibles depuis le trottoir public.
- b. Tout aménagement au niveau du sol sera conçu en fonction des piétons et dépourvu d'obstacle.
- c. Des installations cyclables doivent être prévues à proximité des entrées et elles seront incorporées dans d'autres équipements, tels que l'aménagement paysager, les bancs, l'art public, etc.



#### 4.11.5 Véhicules et stationnement

- a. Le stationnement n'est pas permis dans une cour avant requise et fournie.
- b. Partager l'accès des véhicules aux aires de stationnement entre les propriétés adjacentes afin de réduire le degré d'interruption le long du trottoir et du paysage de rue.
- c. Envisager de fournir une voie d'accès automobile nord/sud pour accéder aux propriétés situées du côté est et bien en retrait de la rue Stittsville Main entre la rue Orville et la limite sud du secteur. Il faudrait un lien vers cet accès automobile en face de l'intersection du croissant Elm.



- d. Envisager de fournir une voie d'accès automobile nord/sud pour accéder aux propriétés situées du côté ouest et bien en retrait de la rue Stittsville Main entre le croissant Elm et la rue Abbott.
- e. Les aires de stationnement seront dissimulées et aménagées de façon à isoler le domaine piétonnier.
- f. Fournir des liens convenablement paysagés entre le stationnement et l'espace public.
- g. On encouragera la réduction des ratios de stationnement au fil du temps lorsque des places de stationnement sur rue supplémentaires seront fournies et que des infrastructures cyclables et un service de transport en commun amélioré seront offerts.

#### 4.11.6 Aires de service, services publics et nivellement

- a. Les aires de service devraient être partagées entre les locataires, dans la mesure du possible, afin de réduire le nombre d'aires de service et de zones de chargement.
- b. Les aires de service doivent être peu nombreuses et situées à l'écart des zones piétonnières.

- c. Tout l'équipement d'entretien courant, de services publics, de chargement et mécanique sera dissimulé dans la mesure du possible.
- d. Les zones d'entreposage des ordures et du recyclage seront dissimulées ou préférablement à l'intérieur d'un bâtiment.
- e. Le matériel de dissimulation devrait compléter l'aménagement paysager et les éléments architecturaux du site.
- f. Les services situés entre un aménagement commercial et des quartiers résidentiels existants doivent être dissimulés.
- g. Des efforts devraient être faits pour minimiser les changements de nivellement sur le site et pour harmoniser les nivellements existants lorsque c'est possible, au moment de l'aménagement du site.



## Annexe 1 - Exemples de conception, d'architecture et de conversion des sites appropriés

1. Stittsville Optometry – Nouvel aménagement intercalaire commercial/bureaux



### Faits saillants :

- 2 étages
- Véranda avant
- Situé à proximité de la rue avec stationnement à l'arrière
- Pignons
- Fenêtres à guillotine double
- Enseigne, éclairage et aménagement paysager attrayants

2. Dr Jack Newton – Dentisterie familiale – Conversion d'une maison isolée en un bureau professionnel



### Faits saillants :

- Vitrage supplémentaire donnant sur la rue principale
- Le stationnement ne se trouve pas dans la cour avant
- Rétention des arbres matures existants.
- Enseigne attrayante

### 3. Alice's Café – Village Carp – Nouveau bâtiment polyvalent



#### Faits saillants :

- Utilisation polyvalente
- Conception des bâtiments d'inspiration patrimoniale
- Véranda
- Pignons
- Fenêtres à guillotine double
- Axé sur les piétons
- Stationnement situé à l'arrière

### 4. Immeubles d'appartements de faible hauteur Granite Ridge – Nouvel aménagement résidentiel



#### Faits saillants :

- Conception à 3 1/2 étages
- Forte utilisation de maçonnerie
- Conception de toit à pignons
- Stationnement situé à l'arrière des bâtiments
- Accès piétonnier depuis la rue aux unités résidentielles

## 5. Linden Park Private – Nouvel aménagement résidentiel intercalaire – Ottawa



### Faits saillants :

- Maisons en rangée à 3 étages
- Utilisation d'une rue privée
- Garages en retrait et portes avancées
- Utilisation de maçonnerie et de fenêtres à guillotine double



## Annexe 2 : Consultation publique et processus de planification

Les travaux sur le PCC de la rue Stittsville Main ont commencé à l'été 2012, après une journée portes ouvertes à Stittsville le 29 mai 2012, organisée par le conseiller Qadri et intitulée « Le Stittsville de demain : D'un village suburbain à un village urbain. » À la suite de cette journée portes ouvertes, les membres d'un Comité de consultation publique (CCP), composé de représentants de divers secteurs de la communauté et du Comité consultatif technique, y compris des spécialistes du sujet traité provenant des portefeuilles de la Ville pertinents, ont été choisis.

Le 1<sup>er</sup> novembre dernier, un atelier sur la vision s'est déroulé à Stittsville afin de lancer le Plan de conception communautaire de la rue Stittsville Main. Les résidents, les commerçants, les propriétaires fonciers et les membres de la collectivité étaient tous conviés à cette réunion publique au cours de laquelle ils ont pu émettre des commentaires relatifs à la vision et à la direction de la croissance dans le secteur.

Des thèmes généraux se sont dégagés des commentaires recueillis lors des discussions sur la rue Stittsville Main :

- il devrait y avoir des aménagements commerciaux et résidentiels comportant des bâtiments de petite taille, avec des petites entreprises commerciales au niveau de la rue et des résidences à l'étage;
- il faudrait préserver le patrimoine bâti et favoriser de nouvelles utilisations des bâtiments actuels;
- la rue Stittsville Main devrait être accessible aux piétons et aux cyclistes, grâce à l'amélioration des rues, des trottoirs et des liens entre les divers réseaux;
- il faudrait y améliorer la signalisation et y installer des meubles de rue, des bancs notamment;
- il faudrait aménager les trottoirs et rénover les arrêts de transport en commun et veiller à ce qu'ils soient entretenus;
- il faudrait préserver les éléments naturels et les parcs et les améliorer;
- la rue Stittsville Main devrait être un endroit où les gens peuvent se rendre à pied.

L'ébauche de l'énoncé de vision pour le projet qui est ressortie de l'atelier est formulée comme suit :

***Une destination pour la collectivité, comportant une rue principale à la fois résidentielle et commerciale, dont le caractère historique et le côté villageois sont préservés et qui est accessible aux piétons et aux cyclistes.***



La deuxième journée portes ouvertes a eu lieu le 11 avril 2013 et elle a permis de présenter les conclusions en ce qui concerne les conditions existantes sur la rue Stittsville Main. Les résultats d'une campagne d'idées en ligne ont été également présentés lors de cette réunion. Ils comprenaient de nombreux commentaires et suggestions fournis par les membres de la communauté de Stittsville concernant l'aménagement futur de leur rue principale. Quelques indications ont également été reçues quant à l'orientation que prenait le PCC en réponse à l'analyse des conditions actuelles et des commentaires et suggestions du public.

Après la deuxième journée portes ouvertes, on a commencé à rédiger l'orientation stratégique pour le couloir de la rue Stittsville Main en général et pour ses divers secteurs plus précisément. On a également commencé à travailler sur la Stratégie de mise en œuvre, qui comprend une orientation concernant le patrimoine bâti, le logement abordable et la cible de densification pour le couloir de la rue Stittsville Main, ainsi que les modifications proposées au Plan officiel et au zonage, les projets d'amélioration aux immobilisations et les Lignes directrices sur l'aménagement.

À la suite des commentaires fournis par le CCP, une journée portes ouvertes a été organisée le 16 janvier 2014 au Centre Johnny-Leroux à Stittsville. Une table ronde avec un modérateur a présenté les différents aspects du PCC, y compris le point de vue

communautaire représenté par des membres du CCP, le consultant de l'étude sur le transport et le gestionnaire de projet, qui a présenté le PCC préliminaire. Après une période de questions et réponses, le modérateur a indiqué comment les gens pouvaient envoyer d'autres commentaires par l'entremise du site Web du projet aux fins d'examen par le personnel et il a également indiqué la date du dépôt d'un rapport au Comité de planification et au Conseil.

Le conseiller a demandé la tenue d'une autre journée portes ouvertes, qui a eu lieu le 27 mai 2014 au Centre communautaire de la rue Pretty. Des révisions au PCC ont été présentées, suivies d'une période de questions et réponses.

Une autre réunion avec le CCP s'est tenue en janvier 2015, afin de discuter des modifications supplémentaires à apporter au PCC, en ce qui concerne la hauteur, la densité et le transport.

Une dernière journée portes ouvertes a eu lieu en mai 2015 afin de présenter les recommandations finales.

Des révisions finales ont été apportées au document du PCC, et le Plan secondaire associé a été finalisé. Ce dernier incorpore les Stratégies d'utilisation du sol et de conception du PCC. Ces documents préliminaires en version finale ont été distribués, et un rapport final a été

préparé recommandant leur approbation au Comité de planification et au Conseil.

## Annexe 3 : Analyse du transport

L'analyse de transport comprenait 3 documents techniques, soit un document sur les conditions actuelles de transport et deux analyses distinctes de différents scénarios d'aménagement et de densification.

### 1. Couloir de la rue Stittsville Main – Conditions actuelles de transport

Parsons Consulting (anciennement Delcan Consulting) a analysé les conditions actuelles de transport en 2013, et a préparé un nouveau document technique en janvier 2014, mettant en évidence les conditions actuelles de transport.

Conclusions du document :

Le document technique présente de l'information détaillée sur les conditions actuelles de transport du secteur à l'étude, pour tous les modes de transport. Le document présente les données les plus récentes et les conditions actuelles de circulation sur la rue Main dans le secteur à l'étude. Il comprend des aspects pertinents du Plan directeur des transports de 2013 de la Ville.

Le document comprend diverses données sur les conditions actuelles et futures du secteur, notamment sur :

- le réseau routier du secteur;
- le droit de passage;
- le stationnement sur rue;
- les vitesses de déplacement;
- les opérations du transport en commun;
- le réseau des installations pour piétons et cyclistes;
- la répartition modale;
- le débit de circulation;
- le réseau des installations pour piétons et cyclistes;
- la répartition modale;
- le débit de circulation;
- le rendement de carrefour;
- la sécurité routière;
- les modifications prévues au réseau routier et de transport en commun du secteur à l'étude (lien vers EX3\_Affordable Network).

### 2. Document technique – 28 août 2013 – Analyse du transport

Dans la première analyse, datée du 28 août 2013, on a examiné les incidences sur le transport (fonctionnement des intersections) du projet de scénario « de l'enveloppe de zonage perturbé » proposé pour le couloir de la rue Main, fourni par la Ville.

Le projet d'enveloppe de zonage perturbé comprenait :

- Magasin de détail de spécialité..... 584 077 pi<sup>2</sup>
- Bureau (25 %) ..... 194 692 pi<sup>2</sup>
- Résidentiel :
  - Maisons en rangée : 185 unités
  - Maisons en rangée de faible hauteur : 176 unités
  - Appartements de hauteur moyenne : 2 987 unités

Total : 3 348 logements

Conclusions du document :

Parsons a présenté les conclusions suivantes à partir du scénario d'aménagement de « l'enveloppe de zonage perturbé » décrit ci-dessus :

Reconnaissant les nombreuses hypothèses formulées dans le présent document à l'égard du type et de l'ampleur de l'aménagement, de la génération de circulation et de l'affectation de la circulation, nous sommes d'avis que la densification proposée le long du couloir de la rue Main, associée au projet de zonage du secteur perturbé, est fort probablement acceptable. Toutefois, elle repousse les limites du point de vue du transport. Il pourrait également y avoir des problèmes et des contraintes au cas par cas.

- Le degré de densification établi, associé au projet « d'enveloppe de zonage perturbé », ne serait probablement pas atteint pleinement au fil du temps.
- Avec une augmentation de l'utilisation mixte globale et les améliorations prévues au transport au commun au cours des 10 à 20 prochaines années, les valeurs en pourcentage supposées dans le présent document pour les modes de transport combinés transport en commun/vélo/marche sont probablement faibles.
- Avec l'ajout de l'artère nord-sud (déviation Stittsville) du chemin Fernbank au nord de l'autoroute 417, la circulation de transit actuelle et prévue sur la rue Main sera déviée vers ce chemin étant donné qu'une plus grande part de la capacité de la rue Main est occupée par le déplacement de véhicules plus locaux.

3. Document technique – 23 octobre 2013 – Analyse du transport

Dans la deuxième analyse, datée du 23 octobre 2013, on a examiné les incidences sur le transport (fonctionnement des intersections) du projet de scénario de « cible de densification minimale » proposé pour le couloir de la rue Main, fourni par la Ville. La « cible de densification minimale » comprenait :

- Magasin de détail de spécialité..... 258 342 pi<sup>2</sup>
- Bureau (25 %) ..... 86 144 pi<sup>2</sup>
- Résidentiel :
  - Maisons en rangée : 78 unités
  - Maisons en rangée de faible hauteur : 77 unités
  - Appartements de hauteur moyenne : 1 395 unités

Total : 1 550 unités

Ce document illustre les incidences du scénario en question sur le transport.

Conclusions du rapport :

Parsons a présenté les conclusions suivantes à partir du scénario d'aménagement de « cible de densification minimale » décrit ci-dessus :

Reconnaissant les nombreuses hypothèses formulées dans le présent document à l'égard du type d'aménagement, de la génération de circulation et de l'affectation de la circulation, nous sommes d'avis que l'aménagement potentiel le long du couloir de la rue Main, associé au projet de cible de densification minimale, est assez acceptable du point de vue du transport.

Même sans tenir compte de la surestimation probable, seulement jusqu'à 60 vph par déplacement principal (un

nouveau véhicule par minute) devraient être éliminés de l'intersection Main/Carp pour l'ensemble des intersections du secteur à l'étude pour fonctionner à des niveaux de service acceptables.

Il pourrait également y avoir des problèmes et des contraintes au cas par cas, mais dans l'ensemble, cette densification proposée est probablement dans la bonne plage des valeurs.

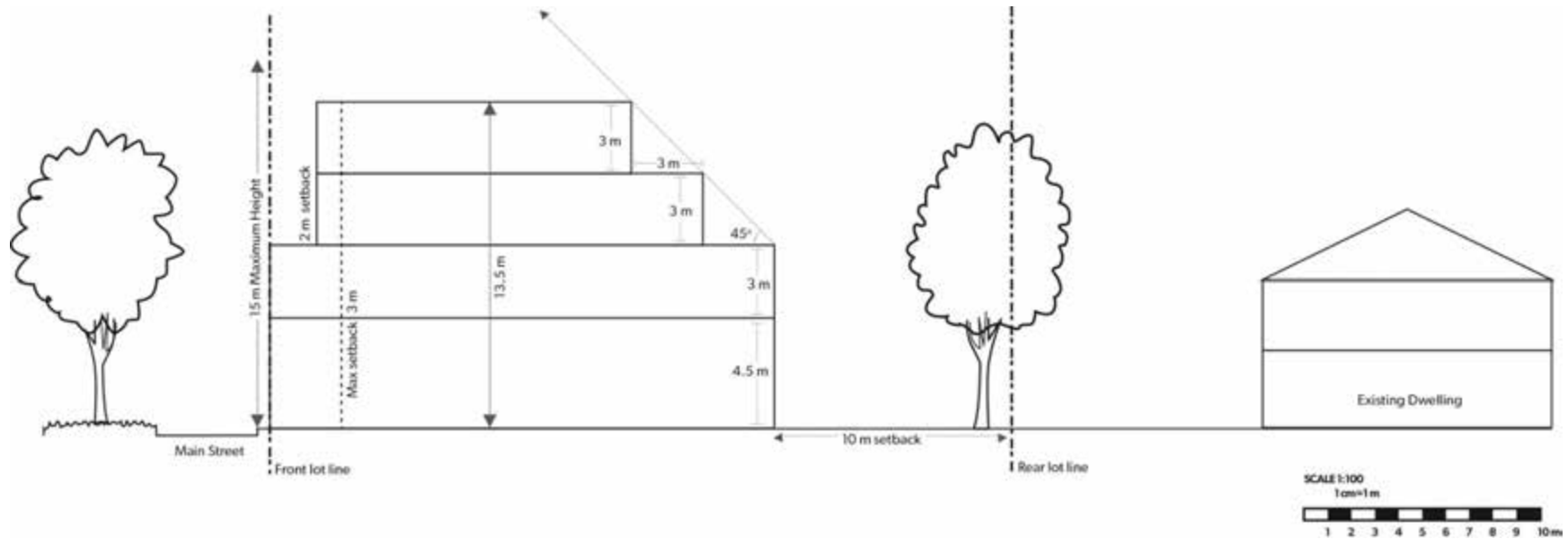
Nous sommes à l'aise de formuler ce commentaire pour les raisons mentionnées précédemment, et résumées ici :

- Le degré d'aménagement établi, associé au projet « de cible de densification minimale », ne sera lui-même probablement pas atteint pleinement au cours de la période de 20 ans prévue dans ce plan, étant donné le lent rythme d'aménagement connu au cours des 20 dernières années.
- Avec une augmentation de l'utilisation mixte globale et les améliorations prévues au transport au commun au cours des 10 à 20 prochaines années, les valeurs en pourcentage supposées dans le présent document pour les modes de transport combinés transport en commun/vélo/marche sont probablement faibles.
- Avec l'ajout de l'artère nord-sud (déviation Stittsville) du chemin Fernbank au nord de l'autoroute 417, la circulation de transit actuelle et



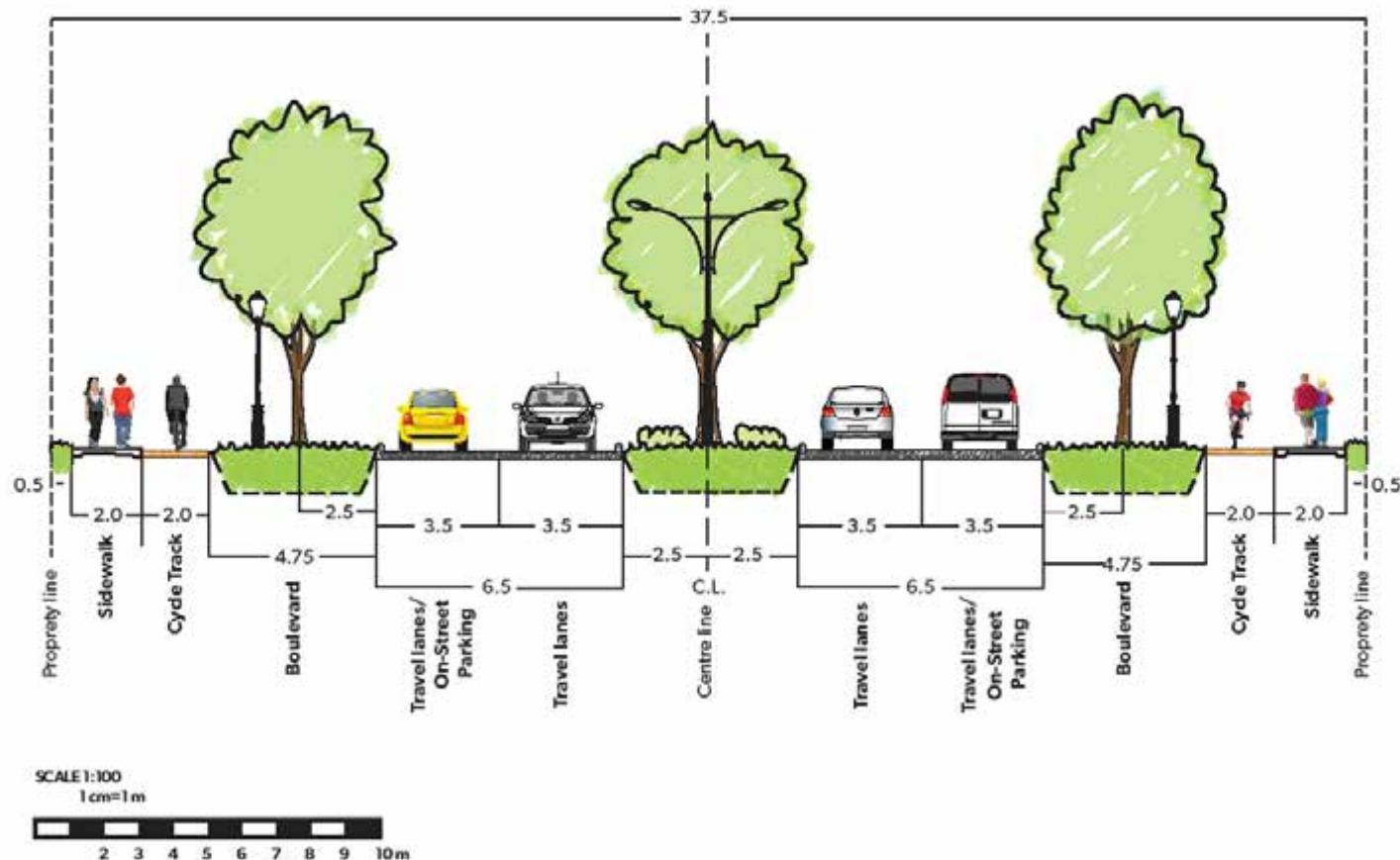
prévue sur la rue Main sera déviée vers ce chemin étant donné qu'une plus grande part de la capacité de la rue Main est occupée par le déplacement de véhicules plus locaux.

### Annexe 4 : Diagramme sur la transition de hauteur

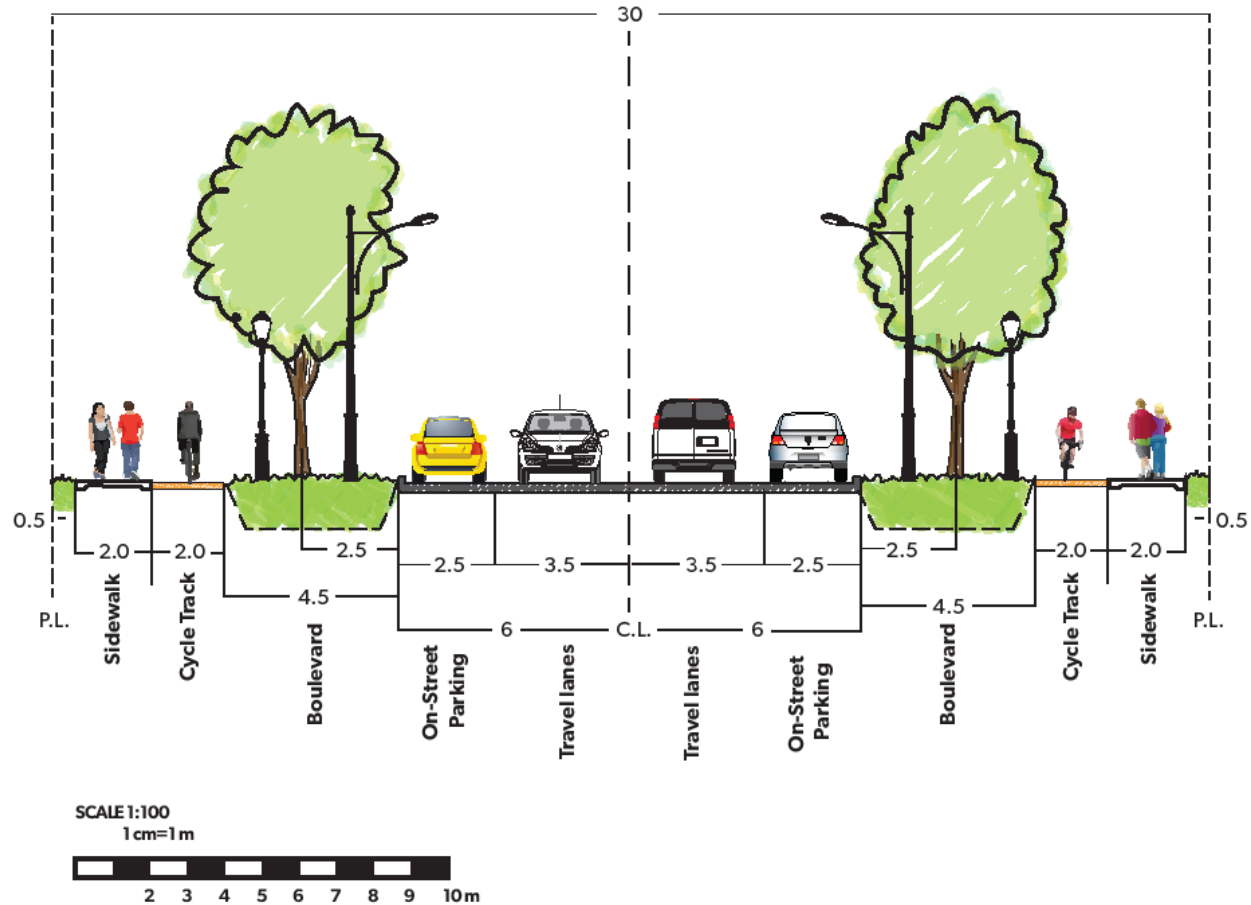


## Annexe 5 : Directives en matière de coupes transversales dans les couloirs

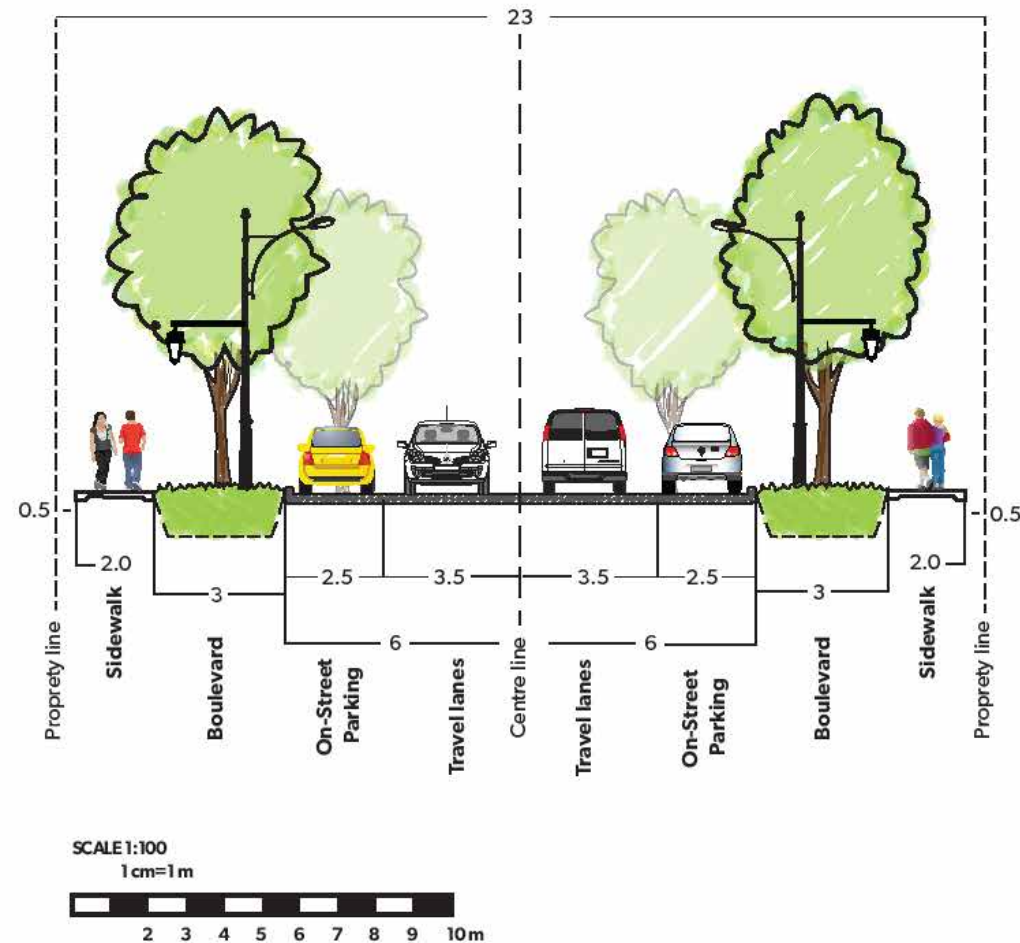
### 1. Coupe transversale de 37,5 mètres – Du chemin Carp au chemin Hazeldean



## 2. Coupe transversale de 30,0 m – Du chemin Carp à la promenade Wintergreen

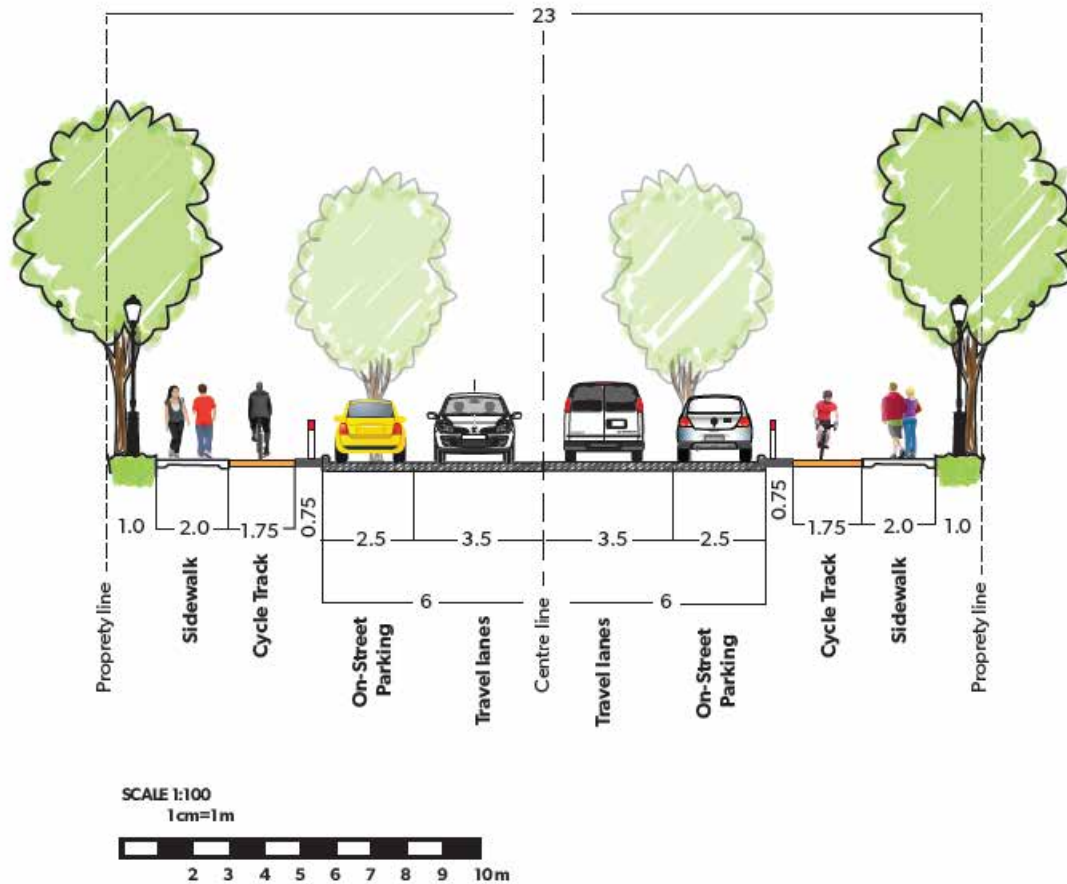


3. Coupe transversale de 23,0 m – De la promenade Wintergreen à la rue Bell – Option A





4. Coupe transversale de 23,0 m – De la promenade Wintergreen à la rue Bell - Option B – Piste cyclable intégrée



Annexe 6 : Rendus d'architecture de la rue Stittsville Main - Secteur du centre du Village





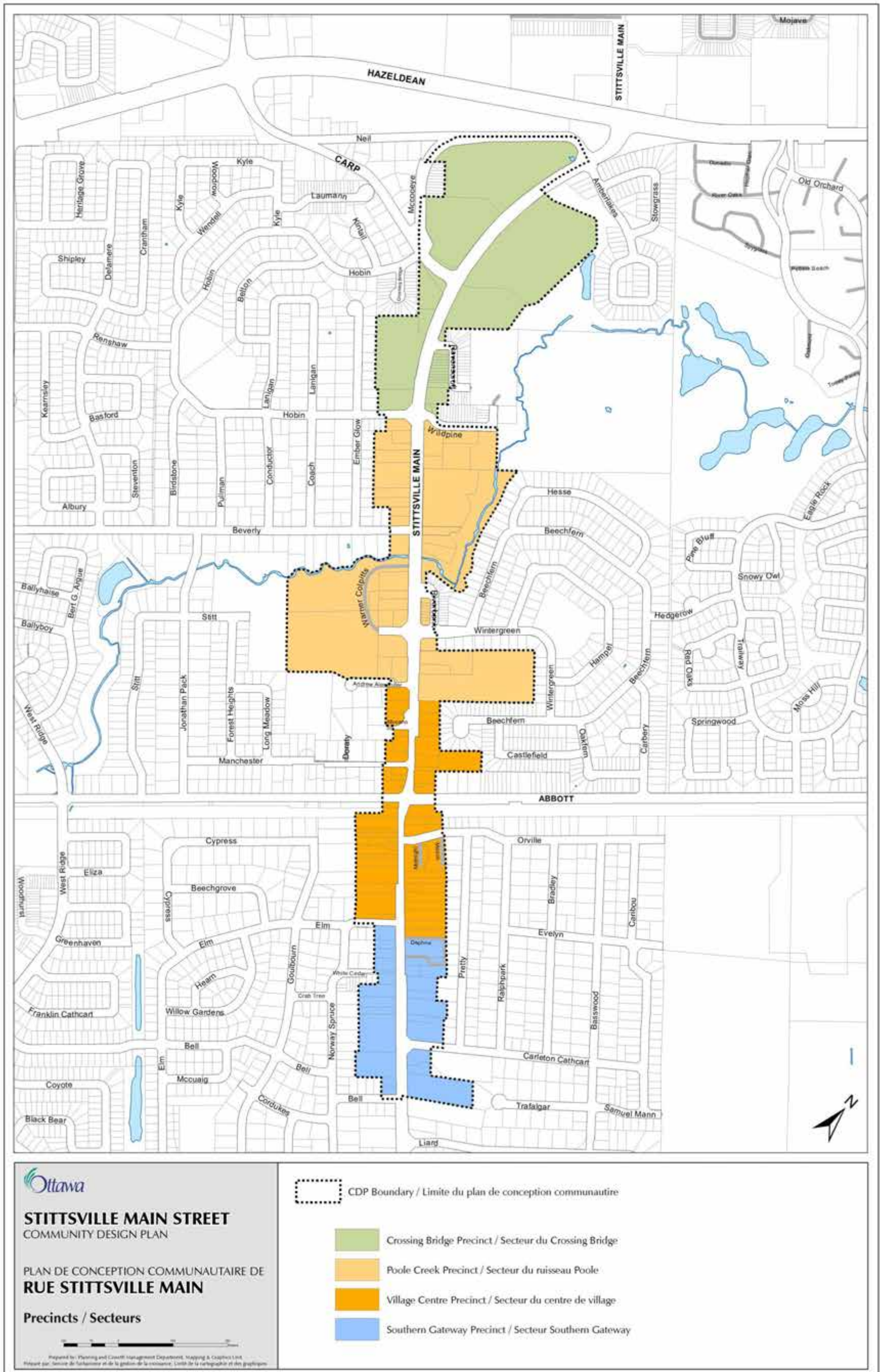






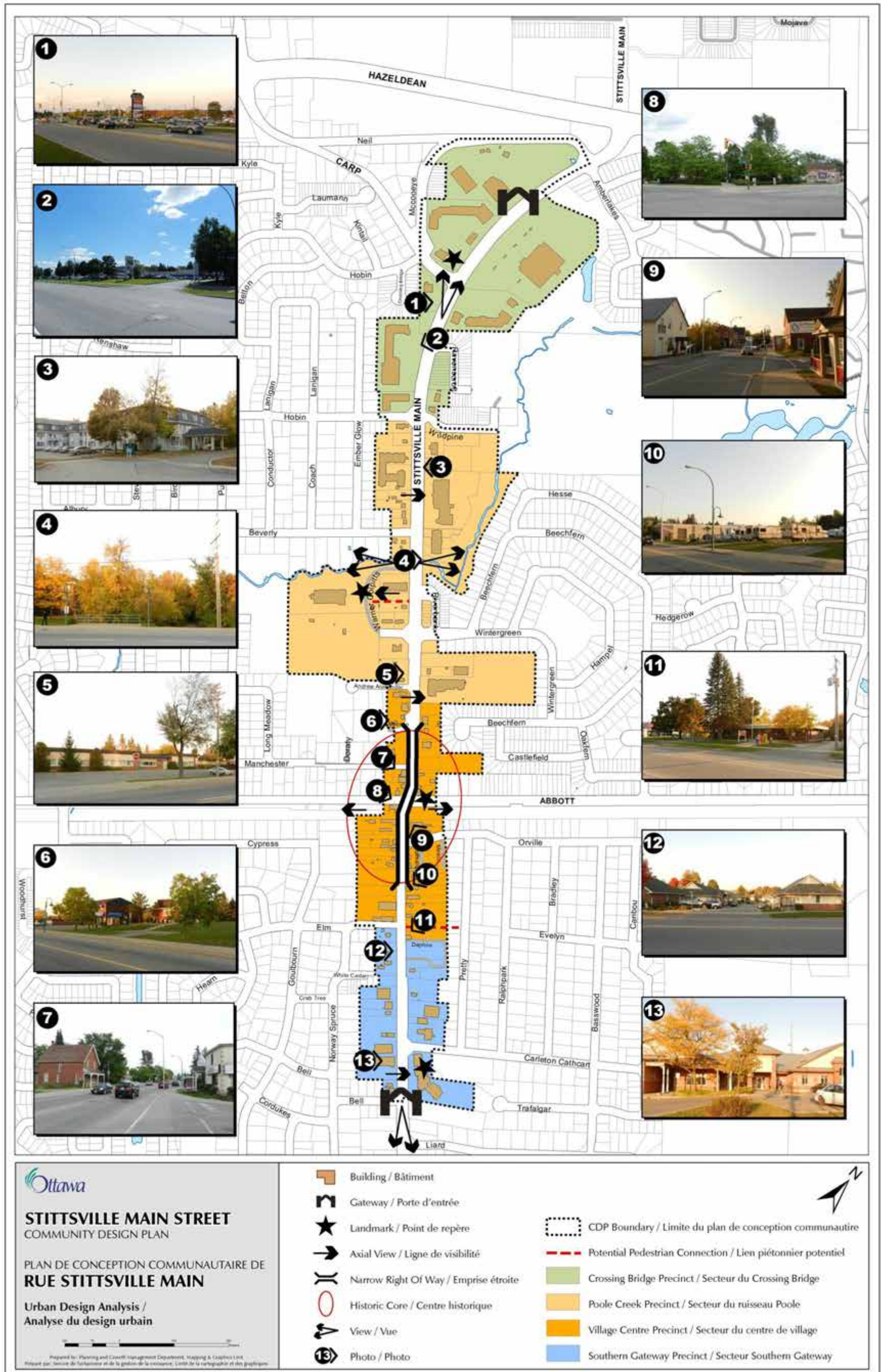


Appendice A – Limite du PCC/secteurs



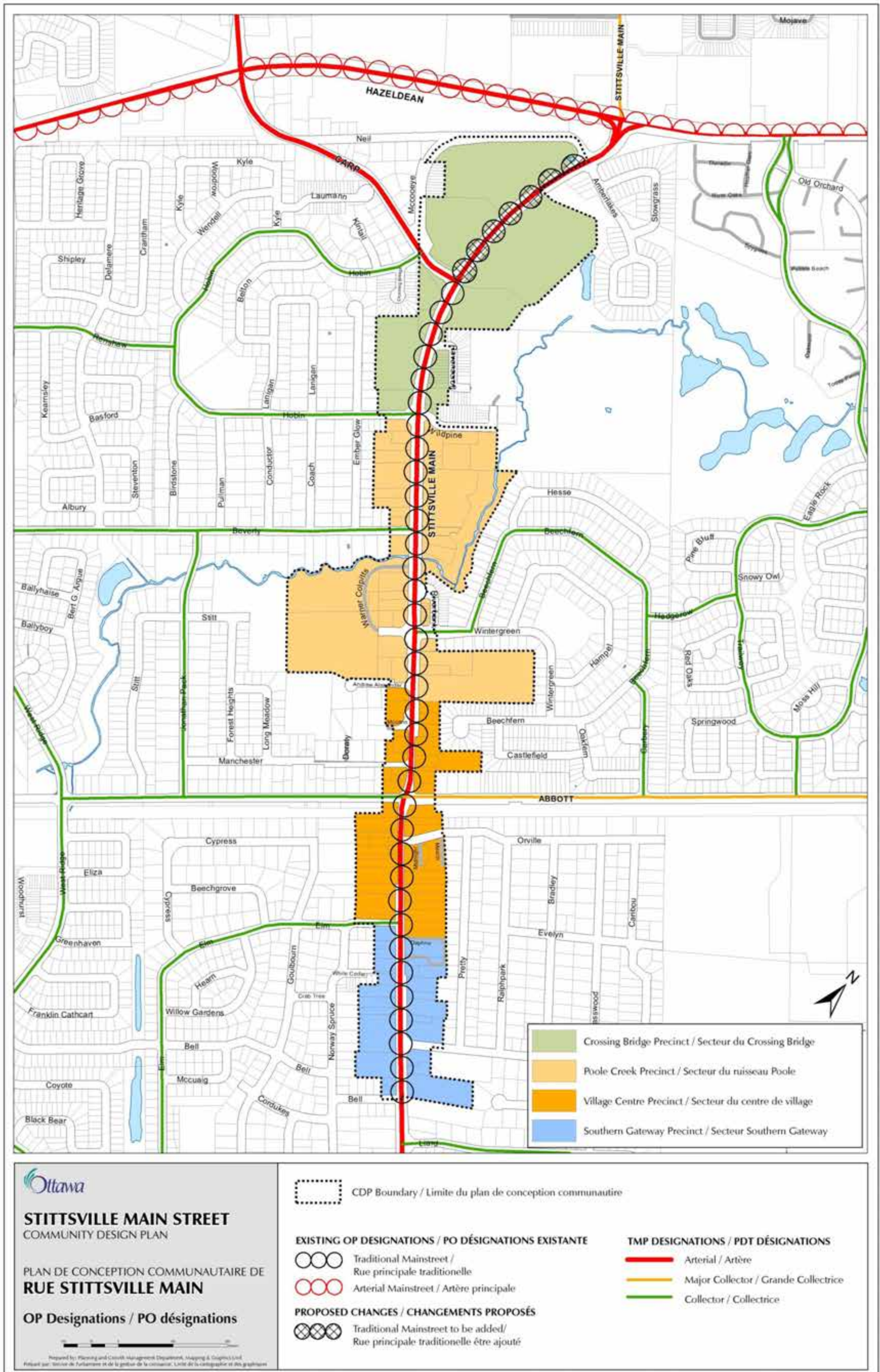


Appendice B – Analyse de conception urbaine



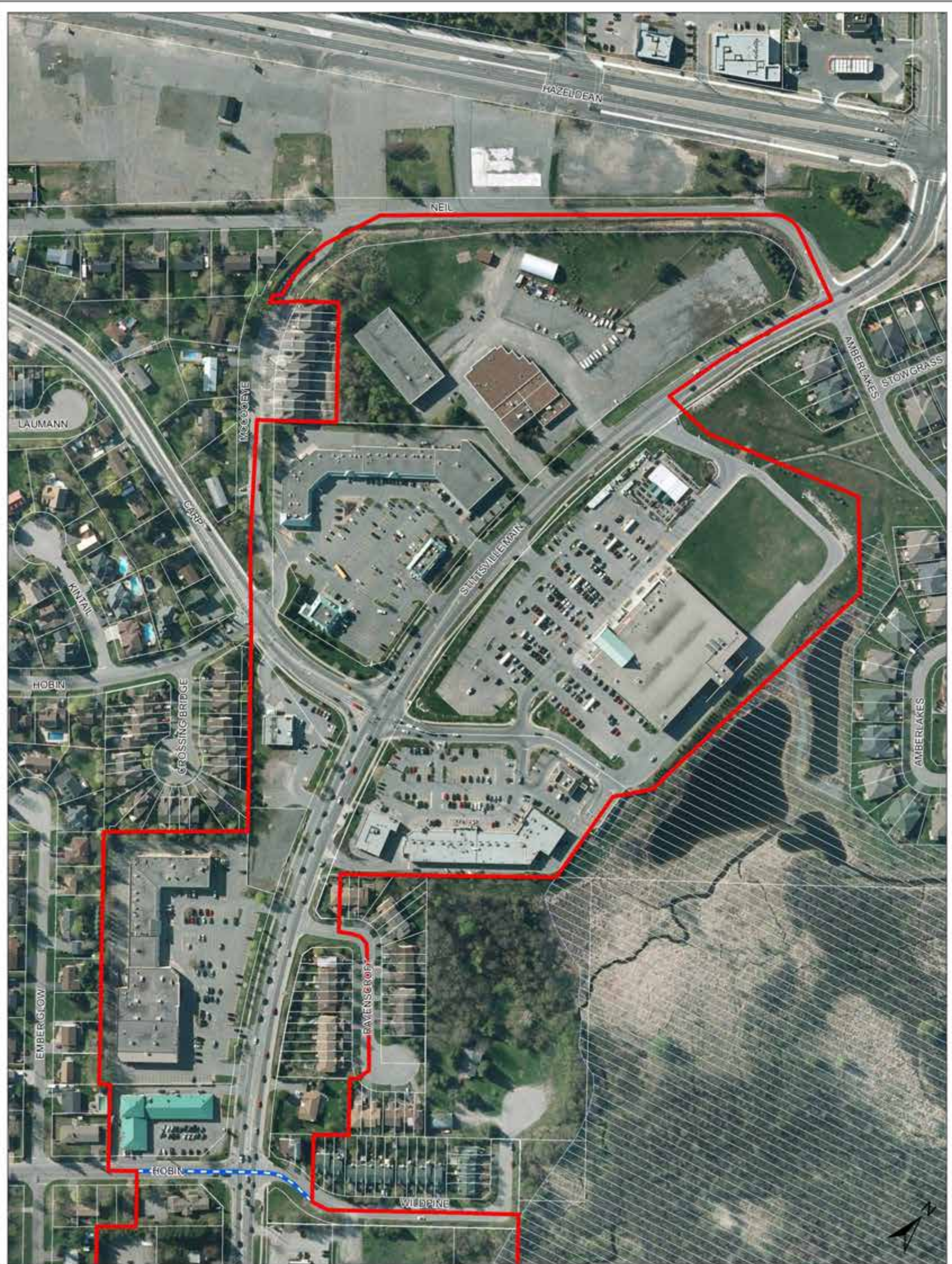


Appendice C – Désignations du Plan officiel/Plan directeur des transports








Appendice D – Secteur Crossing Bridge



**STITTSVILLE MAIN STREET**  
COMMUNITY DESIGN PLAN  
PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE DE  
**RUE STITTSVILLE MAIN**

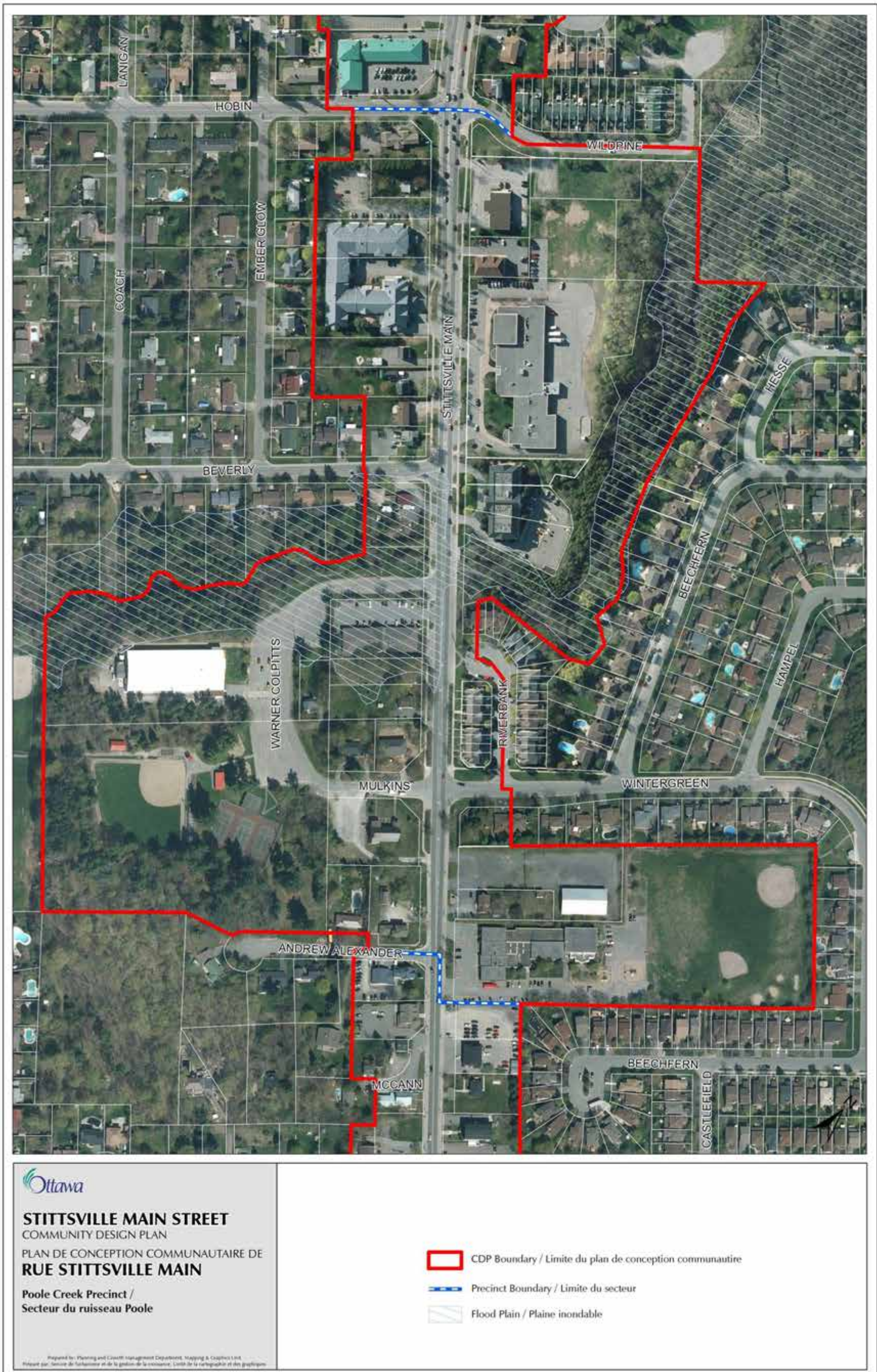
Crossing Bridge Precinct /  
Secteur du Crossing Bridge

Prepared by: Planning and Growth Management Department, Mapping & Graphics Unit  
Préparé par: Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance, Unité de la cartographie et des graphiques

-  CDP Boundary / Limite du plan de conception communautaire
-  Precinct Boundary / Limite du secteur
-  Flood Plain / Plaine inondable

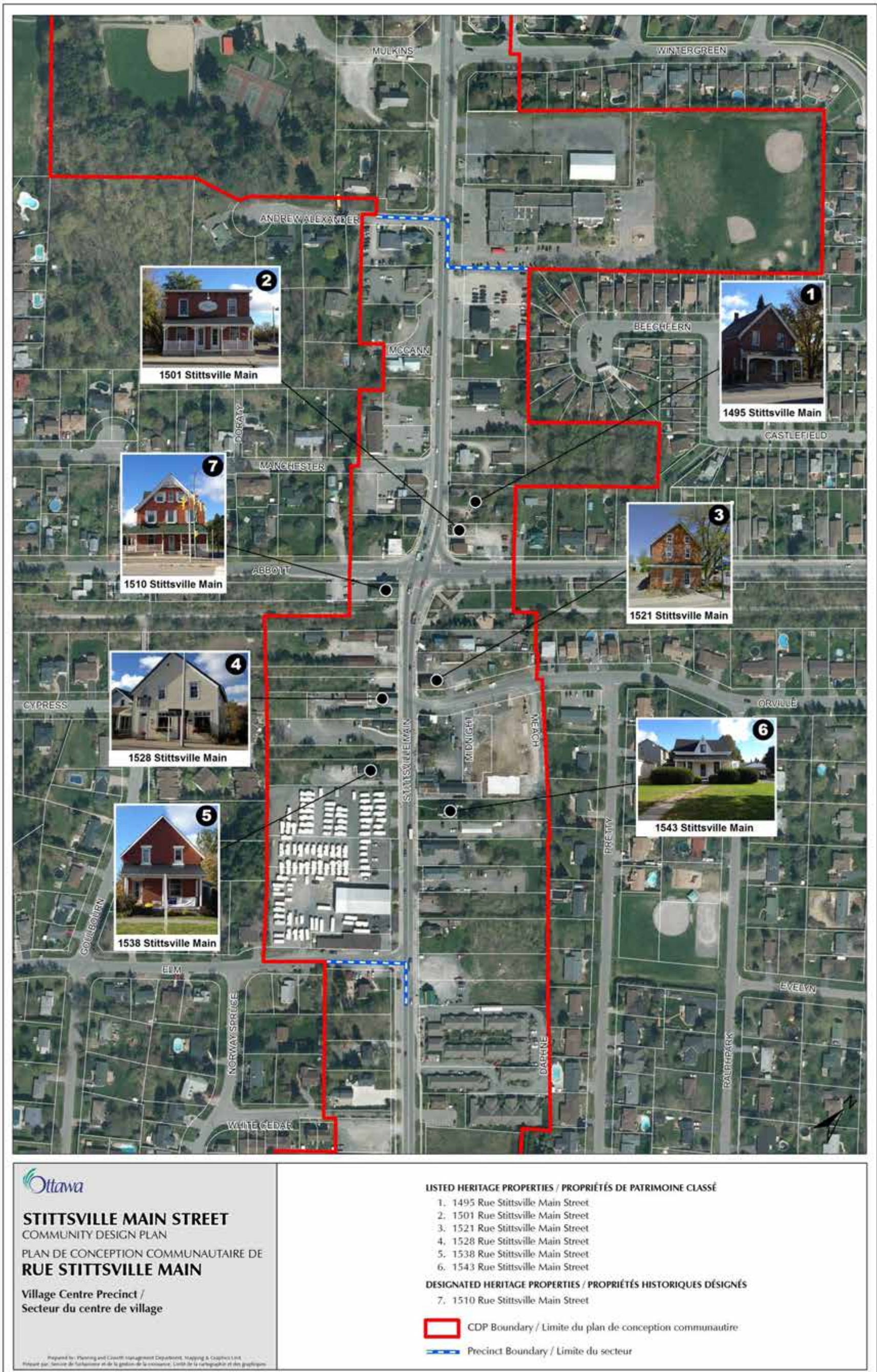


Appendice E – Secteur du ruisseau Poole



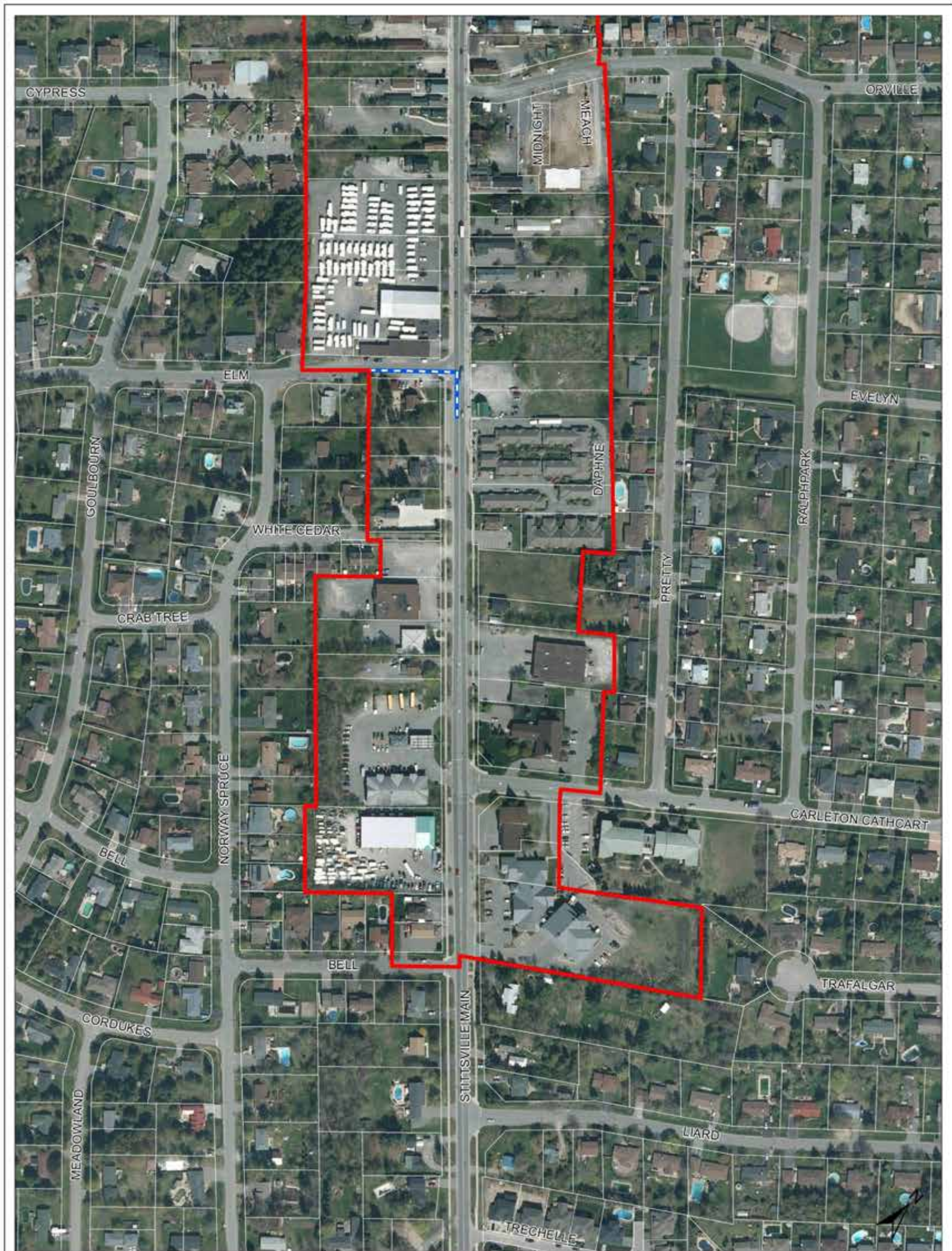


Appendice F – Secteur du centre du Village







Appendice G – Secteur Southern Gateway



**STITTSVILLE MAIN STREET**  
COMMUNITY DESIGN PLAN  
PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE DE  
**RUE STITTSVILLE MAIN**

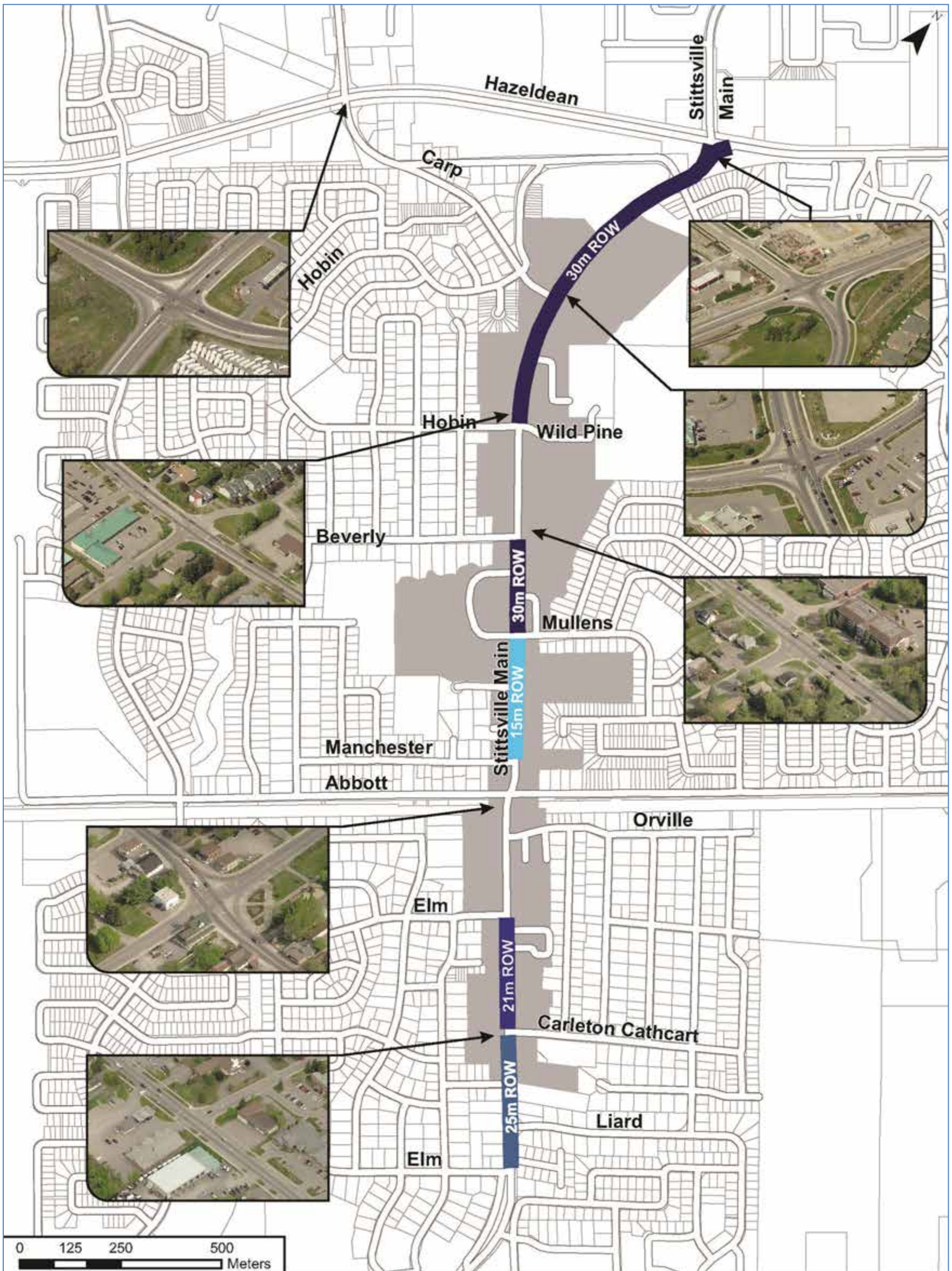
Southern Gateway Precinct /  
Secteur Southern Gateway

-  CDP Boundary / Limite du plan de conception communautaire
-  Precinct Boundary / Limite du secteur

Prepared by: Planning and Growth Management Department, Mapping & Graphics Unit  
Préparé par: Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance, Unité de la cartographie et des graphiques

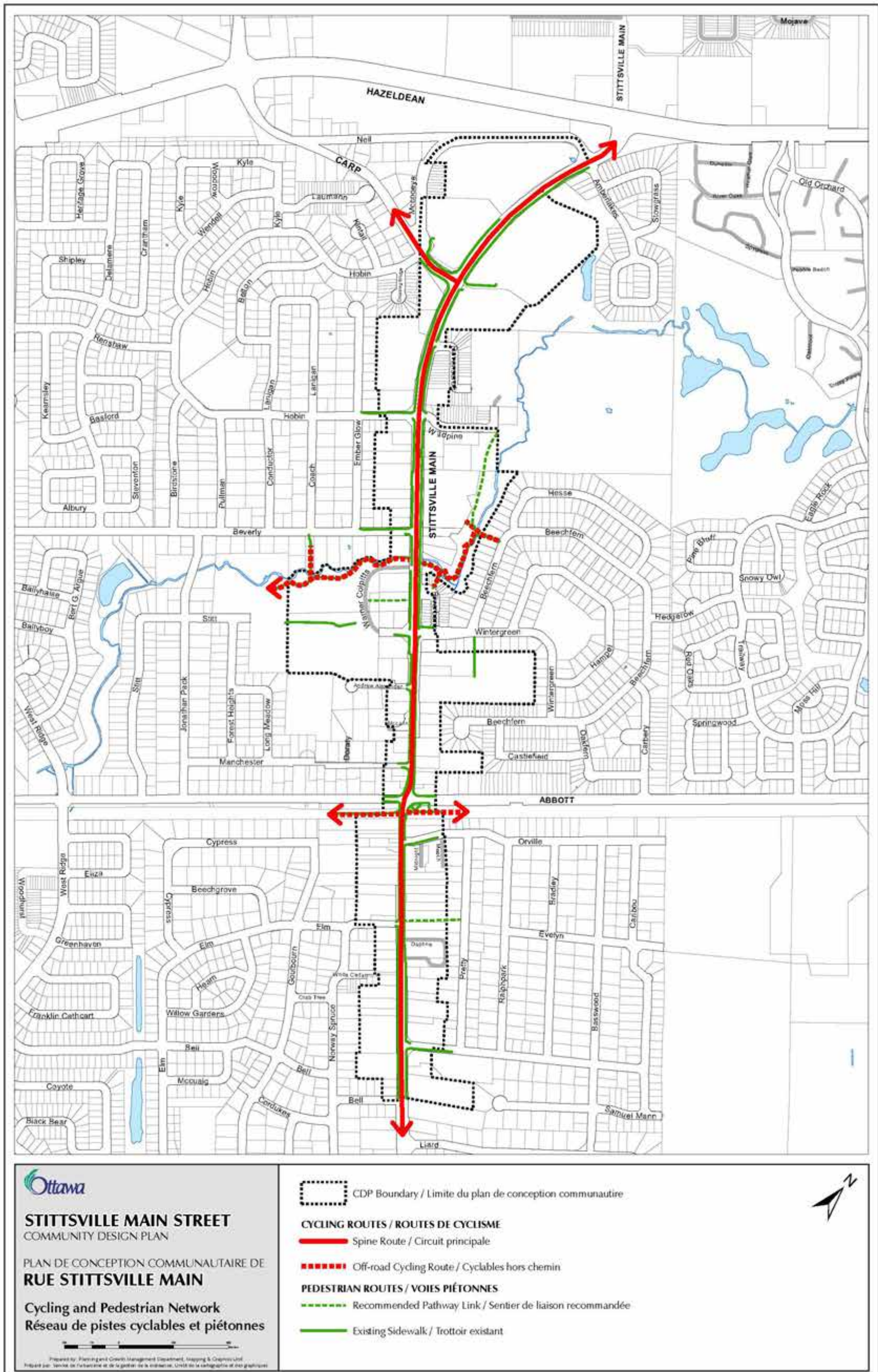


Appendice H – Largeur des emprises existantes



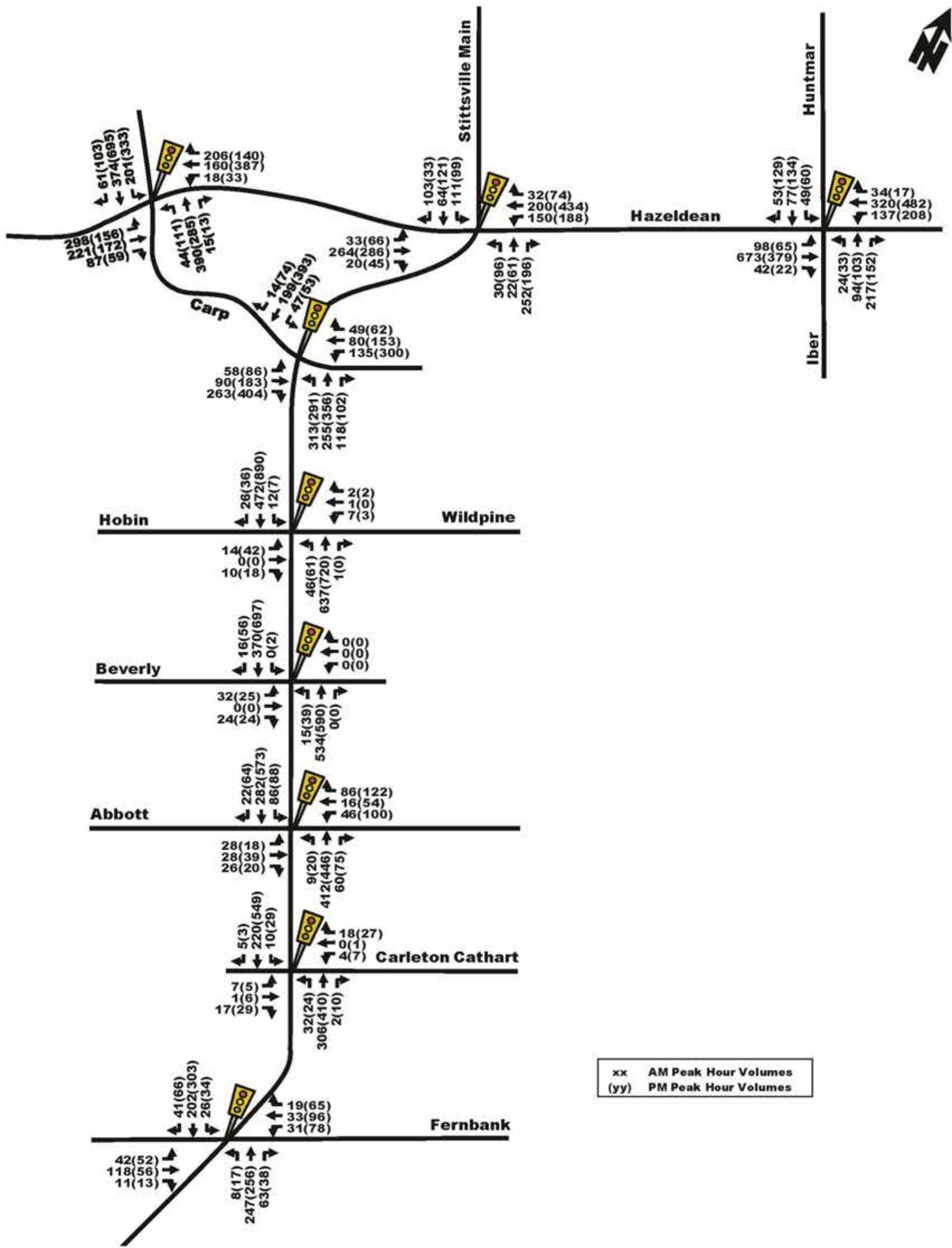


# Appendice I – Réseau piétonnier et cyclable

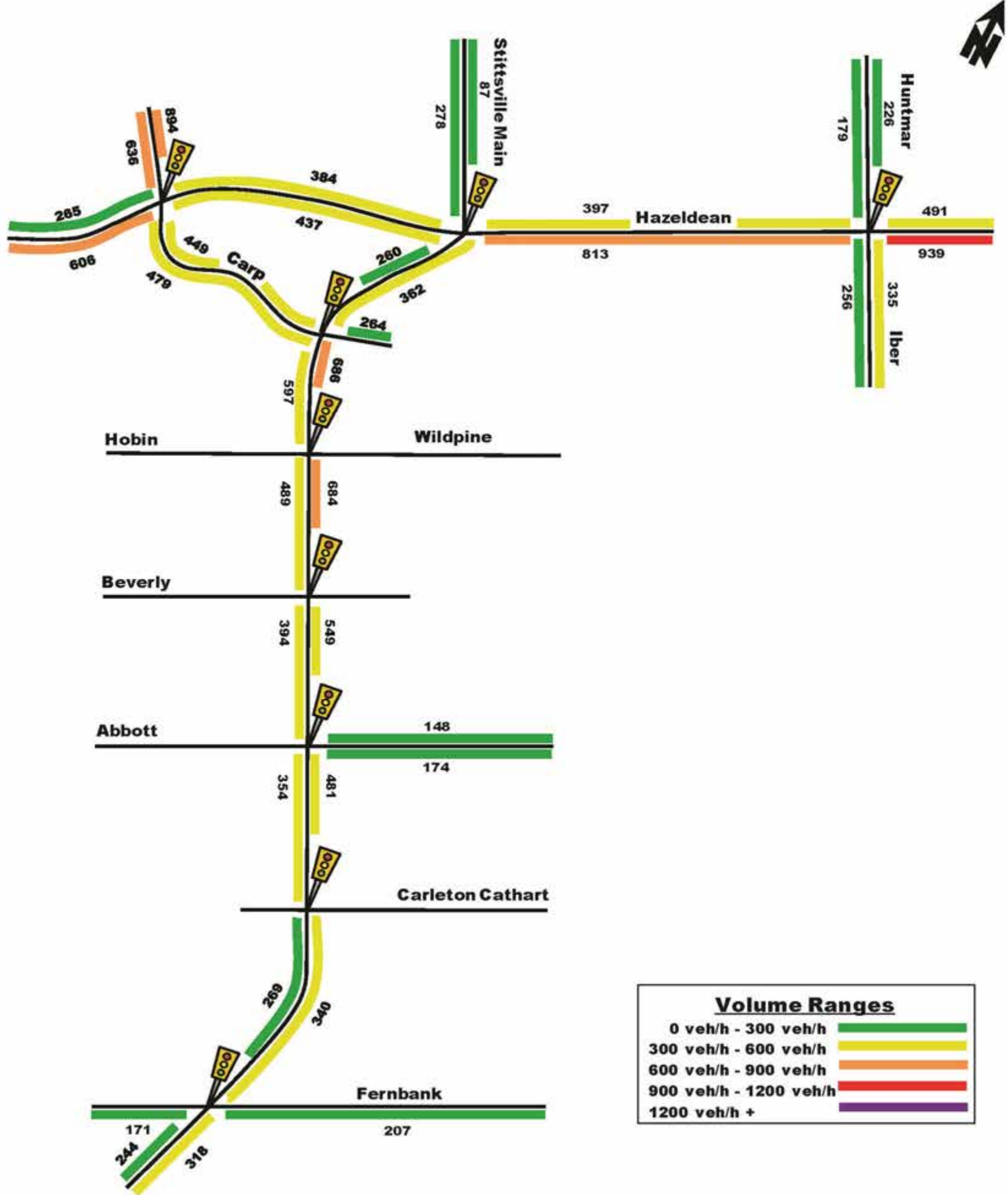




Appendice J – Débits de circulation actuels aux intersections aux heures de pointe

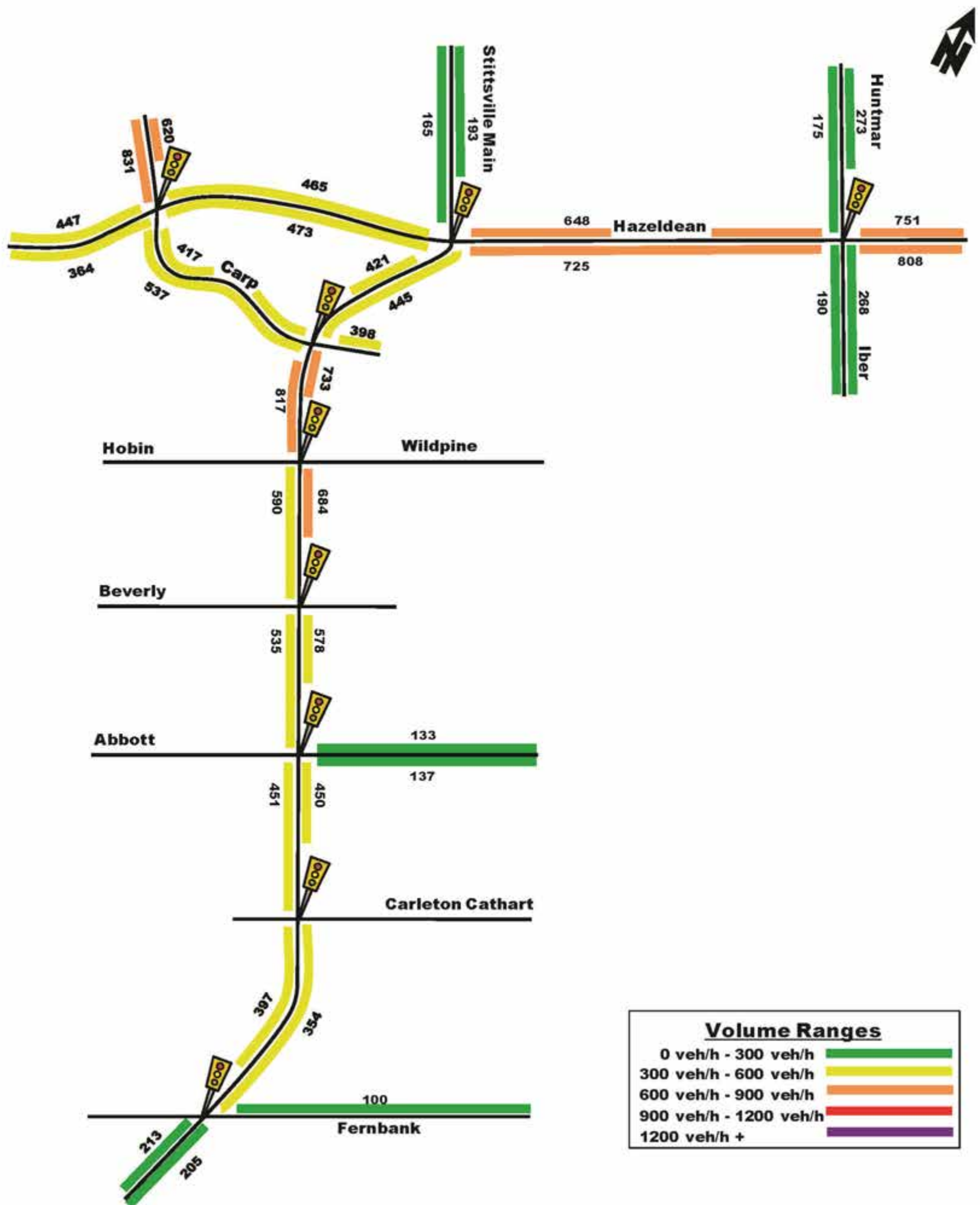


Appendice K – Volumes des liens actuels à l'heure de pointe du matin en semaine

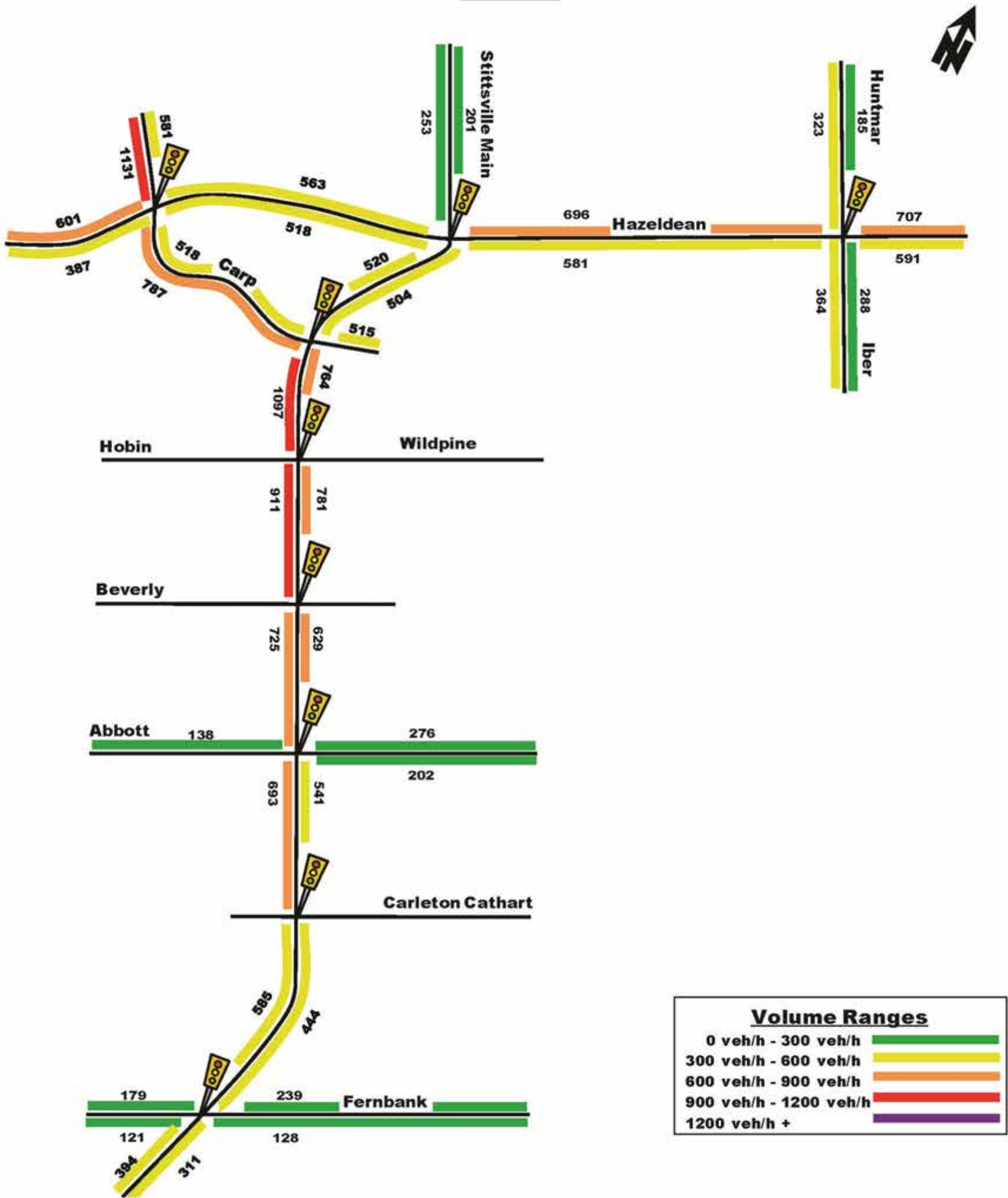




Appendice L – Volumes des liens actuels à l'heure de pointe du milieu de la journée

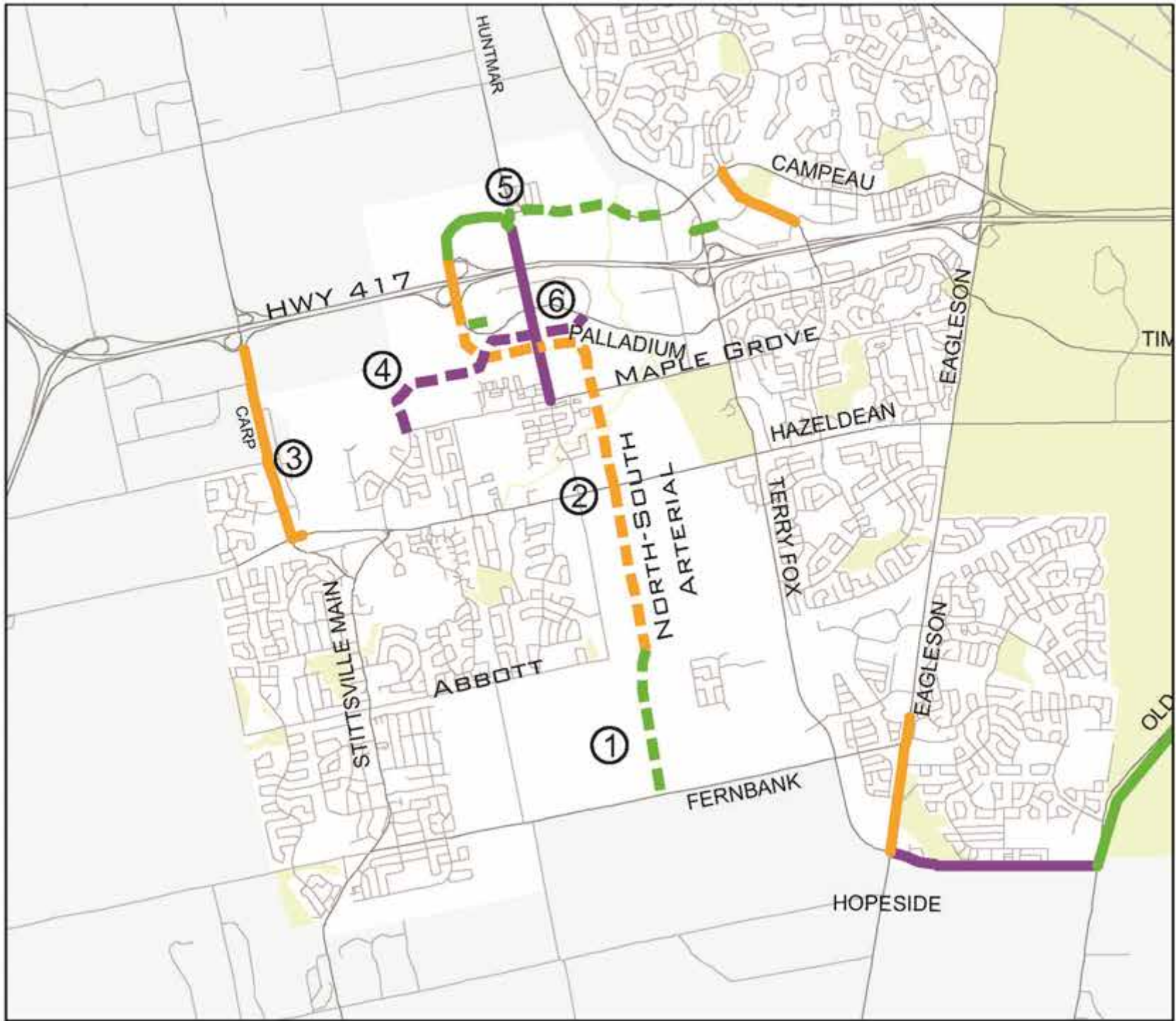


Appendice M – Volumes des liens actuels à l'heure de pointe de l'après-midi en semaine





Appendice N – Améliorations de la capacité des transports communautaires



**New Road Capacity**

- ① North-South Arterial, 2 lanes Fernbank to Abbott
- ② North-South Arterial, 4 lanes Abbott to Palladium
- ③ Carp Road Widening to 4 lanes, Hazeldean to Highway 417
- ④ Main Street Extension, 2 lanes Maple Grove to Huntmar
- ⑤ Campeau Drive Extension, 4 lanes Didsbury to Palladium
- ⑥ Huntmar Widening to 4 lanes, Maple Grove to Campeau

**Timing as per 2013 TMP: Affordable Network**

Phase 1 (2014 - 2019) Widening	
Phase 1 (2014 - 2019) New Road	
Phase 2 (2020 - 2025) Widening	
Phase 2 (2020 - 2025) New Road	
Phase 3 (2026 - 2031) Widening	
Phase 3 (2026 - 2031) New Road	

**Transit**

Both the Transitway Extension along the North-South Arterial to Fernbank, and Transit Priority Measures along Hazeldean Road and Stittsville Main Street are included in the City's Rapid Transit and Transit Priority Networks. However, only the Hazeldean Road Transit Priority Measures are included in the City's 2031 "Affordable Network".