



# PLANS D'AMÉNAGEMENT AXÉS SUR LE TRANSPORT EN COMMUN (AATC)

Stations Lees, Hurdman, Tremblay, St-Laurent, Cyrville et Blair



Le 29 janvier 2014

City  
services **3-1-1**  
TTY 613-580-2401



## TABLE DES MATIÈRES

1.0	Contexte .....	7	3.2	Secteurs d'Exclusion .....	13
1.1	Objectif .....	7	3.3	Quartiers Stables .....	13
1.2	Portée .....	7	3.4	Secteurs d'Influence .....	13
1.3	Interprétation et Application .....	8	3.5	Secteurs d'Aménagement et Horizon Estimatif .....	14
1.4	Processus de Consultation .....	8	3.6	Atteinte de la Densité Favorable au Transport en Commun .....	14
2.0	Contexte Stratégique .....	8	3.7	Densité des Projets D'aménagement au Stade de L'approbation .....	15
2.1	Déclaration de Principes Provinciale .....	9	3.8	Zonage en Fonction de la Densité .....	15
2.2	Plan Officiel d'Ottawa .....	9	3.9	Illustrations de la Densité des Aatc .....	16
2.3	Plan Directeur des Transports d'Ottawa .....	10	4.0	Vision Pour l'Aménagement Axé Sur le Transport en Commun .....	17
2.4	Plan Directeur de l'Infrastructure d'Ottawa .....	10	4.1	Principes Directeurs des Aménagements Axés Sur le Transport En Commun .....	17
2.5	Plan de la Circulation Piétonnière d'Ottawa .....	10	5.0	Mobilité .....	18
2.6	Plan Sur le Cyclisme d'Ottawa .....	11	5.1	Piétons .....	18
2.7	Lignes Directrices en Matière d'Aménagement Axé Sur le Transport en Commun de l'Ontario .....	11	5.2	Cyclisme .....	19
2.8	Lignes Directrices Sur les Aménagements Axés Sur le Transport en Commune D'ottawa .....	11	5.3	Réseau de Rues .....	19
2.9	Lignes Directrices Sur le Design Urbain Pour les Habitations de Grande Hauteur de la Ville d'Ottawa .....	12	5.4	Transport en Commun .....	20
3.0	Principe Utilisé Pour la Planification des Aménagements Axés Sur le Transport en Commun .....	12	6.0	Utilisation des Terrains .....	20
3.1	Limites du Plan .....	13	6.1	Secteurs à Usage Polyvalent .....	21
			6.2	Rues à Façades Actives .....	21

7.0	Plans Verts.....	22	10.1.4	Réseau de Rues du Secteur Lees .....	43
7.1	Paysages de Rue .....	22	10.1.5	Plan Vert du Secteur Lees .....	45
7.2	Parcs Publics .....	22	10.1.6	Cadre D'utilisation des Terrains De Lees .....	47
7.2.1	Lignes Directrices.....	23	10.1.7	Densités et Hauteurs Cibles des Immeubles, Secteur Lees .....	49
7.3	Aires d'Agrément Extérieures Privées .....	25	10.2	Aménagement Axé Sur le Transport en Commun, Secteur Hurdman .....	54
8.0	Orientation en Matière de Design Urbain.....	27	10.2.1	Utilisation Actuelle des Terrains, Secteur Hurdman — Contexte .....	56
9.0	Vue D'ensemble de la Viabilisation Des Aatc.....	30	10.2.2	Réseau Pour Piétons, Secteur Hurdman.....	56
9.1	Alimentation en Eau.....	31	10.2.3	Réseau de Pistes Cyclables du Secteur Hurdman .	60
9.2	Réseau d'Égouts Domestiques .....	31	10.2.4	Réseau de Rues du Secteur Hurdman.....	62
9.3	Égouts Pluviaux .....	32	10.2.5	Plan Vert du Secteur Hurdman.....	64
9.4	Service d'Électricité.....	33	10.2.6	Cadre D'utilisation des Terrains du Secteur Hurdman .....	66
9.5	Transport .....	33	10.2.7	Densités et Hauteurs Cibles des Immeubles, Secteur Hurdman.....	68
9.6	Bruit et Vibration.....	34	10.3	Aménagement Axé Sur le Transport en Commun, Secteur Tremblay.....	72
10.0	Plans d'Aménagement Axés Sur le Transport en Commun – Concepts et Politiques.....	35	10.3.1	Utilisation Actuelle des Terrains, Secteur Tremblay — Contexte .....	74
10.1	Aménagement Axé Sur le Transport en Commun, Secteur Lees .....	35	10.3.2	Réseau Pour Piétons, Secteur Tremblay .....	74
10.1.1	Utilisation Actuelle des Terrains, Secteur Lees — Contexte .....	37	10.3.3	Réseau De Pistes Cyclables du Secteur Tremblay .	76
10.1.2	Réseau Pour Piétons, Secteur Lees.....	39			
10.1.3	Réseau De Pistes Cyclables du Secteur Lees .....	41			

10.3.4	Réseau de Rues du Secteur Tremblay .....	78	10.5.4	Réseau de Rues du Secteur Cyrville .....	113
10.3.5	Plan Vert du Secteur Tremblay .....	80	10.5.5	Plan Vert du Secteur Cyrville .....	115
10.3.6	Cadre d'Utilisation des Terrains du Secteur Tremblay .....	82	10.5.6	Cadre D'utilisation des Terrains du Secteur Cyrville .....	117
10.3.7	Densités et Hauteurs Cibles des Immeubles, Secteur Tremblay .....	84	10.5.7	Densités et Hauteurs Cibles des Immeubles, Secteur Cyrville .....	121
10.4	Secteur d'Aménagement Axé Sur le Transport en Commun — St-Laurent .....	88	10.6	Aménagement Axé Sur le Transport en Commun, Secteur Blair .....	125
10.4.1	Utilisation Actuelle des Terrains, Secteur St-Laurent — Contexte .....	90	10.6.1	Utilisation Actuelle des Terrains, Secteur Blair — Contexte .....	127
10.4.2	Réseau Pour Piétons, Secteur St-Laurent .....	90	10.6.2	Réseau Pour Piétons du Secteur Blair .....	128
10.4.3	Réseau De Pistes Cyclables, Secteur St-Laurent ...	93	10.6.3	Réseau De Pistes Cyclables du Secteur Blair .....	130
10.4.4	Réseau De Rues — Secteur St-Laurent .....	95	10.6.4	Réseau de Rues du Secteur Blair .....	132
10.4.5	Plan Vert, Secteur St-Laurent .....	97	10.6.5	Plan Vert du Secteur Blair .....	134
10.4.6	Cadre D'utilisation Des Terrains, Secteur St-Laurent .....	99	10.6.6	Cadre D'utilisation des Terrains, Secteur Blair .....	136
10.4.7	Densités Et Hauteurs Cibles Des Immeubles, Secteur St-Laurent .....	102	10.6.7	Densités et Hauteurs Cibles Des Immeubles, Secteur Blair .....	138
10.5	Aménagement Axé Sur le Transport En Commun, Secteur Cyrville .....	106	11.0	Mise en Œuvre .....	142
10.5.1	Utilisation Actuelle des Terrains, Secteur Cyrville — Contexte .....	108	11.1	Approbation des Demandes d'Aménagement .....	142
10.5.2	Réseau Pour Piétons, Secteur Cyrville .....	108	11.2	Projets d'Immobilisation Futurs et Financement .....	144
10.5.3	Réseau de Pistes Cyclables du Secteur Cyrville ...	111	11.3	Surveillance et Modification du Plan d'Aatc .....	145

Annexe A : Tables des Densités .....	147
Annexe B : Images Illustrant le Rapport Plancher-Sol Minimal et/ou le Nombre d'Unités à l'Hectare .....	149
Annexe C : Vue d'Ensemble de la Viabilisation Sur les Aménagements Axés Sur le Transport en Commun.....	151
(Sous Pli Distinct) .....	151
Annexe D : Sommaire des Coûts D'infrastructure.....	152
Annexe E : Projets d'Installations Piétonnières.....	153
Annexe F : Projets d'Installations Cyclables .....	165
Annexe G-1 : Carte des Pistes Cyclables – Tremblay, St-Laurent et Cyrville .....	180
Annexe G-2 : Carte des Pistes Cyclables – Lees, Hurdman et Blair .....	181
Annexe H : Échéancier des Plans d'Aménagement.....	182
Annexe I : Station St-Laurent – Plan du Secteur Sud-Ouest de la Station (Sous Pli Séparé) .....	188
Annexe J : Coupes Transversales des Rues .....	189

## 1.0 CONTEXTE

En janvier 2010, le Conseil municipal a approuvé le concept fonctionnel du corridor du train léger sur rail d'Ottawa (TLRO) de Tunney's Pasture à la station Blair. À cette date, le Conseil municipal a également approuvé les estimations de coûts, s'élevant à 2,1 milliards de dollars, pour le projet et avait demandé au personnel de commencer les études et évaluations appropriées et de mettre au point les processus nécessaires pour faire avancer la conception.

La Ligne de la Confédération empruntera un tracé est-ouest de la station Tunney's Pasture à la station Blair. Le réseau comprend 12,5 km de nouvelles voies, 13 stations et un tunnel qui traverse le centre-ville.



Dix des stations sont des stations de transport rapide par autobus qui seront converties ou reconstruites pour les adapter au train léger sur rail et les trois autres sont de nouvelles stations souterraines du centre-ville. L'ouverture est prévue au printemps de 2018.

En prévision des projets d'aménagement de terrains à proximité des stations de la Ligne de la Confédération, le Conseil municipal a

établi des secteurs prioritaires pour la création de plans d'aménagement axé sur le transport en commun (AATC). Conformément à la directive du Conseil, la planification pour ces secteurs prioritaires se traduira par l'aménagement de quartiers densifiés bien conçus où les résidents peuvent vivre, travailler, magasiner et jouer à proximité, exécuter facilement leurs activités quotidiennes, avoir accès à un excellent service de transport en commun et soutenir les entreprises locales.

## 1.1 OBJECTIF

Les plans d'aménagement axés sur le transport en commun ouvrent la voie à un aménagement favorable au transport en commun ou « densifié » dans les secteurs prioritaires situés près des stations de la future Ligne de la Confédération. Les plans établissent une vaste stratégie de croissance qui contribuera à la création de collectivités favorables au transport en commun. L'un des premiers objectifs des plans d'AATC est de promouvoir l'utilisation du réseau public de transport en commun en employant des stratégies d'urbanisme efficaces pour planifier et concevoir les quartiers autour des stations. Les plans d'AATC serviront à orienter la création de milieux de vie exceptionnels tout en permettant d'accroître la densité résidentielle et la densité d'emplois là où il convient de le faire dans les secteurs d'étude.

Les plans d'AATC comprennent des cartes et des dessins des voies piétonnières et cyclables, du réseau de rues et de l'aménagement du domaine public. Ils illustrent également la forme que prendrait l'aménagement envisagé et l'emplacement de liens piétonniers et d'aménagements paysagers améliorés.

## 1.2 PORTÉE

Les plans d'AATC sont des politiques approuvées par le Conseil municipal et sont semblables aux plans de conception communautaire (PCC). Ils constituent un outil de gestion de la croissance et de l'évolution d'un secteur donné à proximité d'une

station future du train léger sur rail. Les plans ont été préparés dans un délai très court et pourraient ne pas contenir tous les éléments d'un plan de conception communautaire décrits dans le Plan officiel. Bien que les éléments des plans d'AATC puissent varier de temps à autre, ces derniers incluront toujours des orientations cruciales sur la densité, l'utilisation des terrains et les formes bâties souhaitées, l'aménagement du domaine public, la construction d'installations, la mobilité et la viabilisation d'un secteur d'AATC donné.

### 1.3 INTERPRÉTATION ET APPLICATION

Les plans d'AATC s'appliquent à plusieurs étapes du processus de planification et d'aménagement municipal et seront utilisés par de nombreux groupes. Ils guideront les promoteurs à l'étape des demandes d'aménagement et de leur examen, y compris les demandes de modification au Plan officiel ou au Règlement de zonage ou d'évaluation de plans de lotissement ou d'implantation. Il incombera aux professionnels de la planification de la Ville de coordonner l'examen et la mise en œuvre des propositions contenues dans les plans d'AATC. Des services de la Ville, comme les Services d'infrastructure et le Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance, se serviront des plans pour documenter la prise de décisions, l'acquisition, la conception ou l'élaboration de projets d'immobilisation et de croissance, notamment le renouvellement d'infrastructures routières, des initiatives d'aménagement paysager de rues, la réfection de trottoirs et de sentiers et l'aménagement de parcs publics.

À l'étape de l'examen des projets d'aménagement, les plans d'AATC fourniront des renseignements aux promoteurs, au personnel, aux associations communautaires et au public relativement à d'autres politiques approuvées par le Conseil municipal, notamment le Plan officiel, les plans secondaires, les plans de conception communautaire et les Lignes directrices sur le design urbain (p. ex. les Lignes directrices sur les aménagements axés sur le transport en commun, les Lignes directrices d'esthétique urbaine pour les habitations de grande hauteur, les Directives sur le design urbain pour l'aménagement des grandes artères). Les plans d'AATC ne visent pas à reproduire les nombreuses politiques

d'esthétique liées à la croissance élaborées dans d'autres documents de politique. Les promoteurs et le personnel de la Ville devraient pouvoir démontrer que leur proposition est conforme à l'objectif des plans d'AATC.

### 1.4 PROCESSUS DE CONSULTATION

La consultation pour les plans d'AATC a exigé la collaboration de nombreuses parties intéressées dans un délai très court. Des groupes de parties intéressées ont été formés et ont participé à des étapes clés du processus de planification des plans d'AATC. Ces groupes comprenaient les conseillers municipaux des quartiers visés, des propriétaires du secteur et un Comité consultatif technique (CCT) composé, entre autres, de membres du personnel de la Ville, de partenaires de différents paliers de gouvernement et de représentants des services publics. Des groupes communautaires et des Comités consultatifs de la Ville ont également été consultés séparément à des étapes clés du projet.

Les groupes de parties intéressées ont participé à la collecte et à l'analyse de données, à l'examen des concepts d'aménagement préliminaires et à l'examen des plans d'AATC définitifs. Des rencontres avec des parties intéressées ont eu lieu, au besoin, tout au long du processus de planification. La population a été consultée dans le cadre des séances portes ouvertes organisées pendant le projet.

## 2.0 CONTEXTE STRATÉGIQUE

Les plans d'AATC ont été conçus en vue d'atteindre des objectifs de densification de l'utilisation des terrains favorables au transport en commun par train léger dans les collectivités situées autour des futures stations de la ligne de la Confédération. Le transport en commun par train léger remplit ses objectifs dans les zones densément peuplées, car il peut déplacer un grand nombre de personnes de manière efficace. La densité cible est d'environ 200 à 400 personnes (résidents et emplois combinés) à l'hectare brut

dans chaque secteur du plan d'AATC. Dans le cadre de la préparation des plans d'AATC, la priorité a été accordée à l'amélioration de l'accès aux stations de transport en commun pour les piétons et les cyclistes, ainsi qu'au respect des normes élevées de conception urbaine des espaces publics et privés. Outre ces objectifs premiers, les plans mettent en œuvre les priorités stratégiques du Conseil municipal en matière de transport et de mobilité et ont été préparés conformément aux politiques et aux lignes directrices municipales et provinciales favorables au transport en commun.

Les priorités stratégiques du Conseil municipal liées aux plans d'AATC sont :

- **TM2 - Maximiser la densité autour des stations de transport en commun** (*planifier des quartiers bien conçus et densifiés où les résidents<sup>1</sup> peuvent vivre, travailler, magasiner et jouer à proximité, exécuter facilement leurs activités quotidiennes, avoir accès à un excellent service de transport en commun et soutenir les entreprises locales*).
- **TM3 - Prévoir l'infrastructure requise pour soutenir les choix de la population en matière de déplacements** (*donner plus de choix aux résidents en matière de déplacements en soutenant des initiatives liées aux circuits, au transport en commun rapide, à la marche et au cyclisme*).

Les orientations stratégiques et des lignes directrices de la Ville et du gouvernement provincial font partie intégrante de la conception et des recommandations des plans d'AATC, ainsi que des exigences en matière de conception et de mise en œuvre propres au contexte. Les points saillants de ces documents sont présentés ci-après et sont essentiels au succès des secteurs d'AATC. Il faudra se référer aux documents mentionnés ci-dessous et à d'autres politiques pertinentes qui ne sont pas mentionnées spécifiquement, ainsi qu'aux exigences du présent Plan en matière de conception et de mise en œuvre.

## 2.1 DÉCLARATION DE PRINCIPES PROVINCIALE

La Déclaration de principes provinciale (DPP) établit les critères en matière d'utilisation et d'aménagement des terrains appropriés tout en protégeant les questions d'intérêt provincial, de santé et sécurité publiques et de qualité du milieu naturel. Elle appuie l'amélioration de la gestion et de la planification de l'utilisation des terrains, qui contribue à l'accroissement de l'efficacité du système de planification de l'utilisation des terrains.

La DPP établit l'orientation générale à l'appui de l'aménagement axé sur le transport en commun, y compris des formes d'aménagement et d'utilisation des terrains efficaces ainsi qu'un éventail et une combinaison appropriés d'utilisations des terrains et de possibilités d'accès aux logements, en plus de l'établissement de cibles minimales de densification. La DPP encourage les formes d'utilisation des terrains qui prévoient l'utilisation efficace de l'infrastructure municipale, réduisent les trajets de véhicules et appuient l'utilisation du transport en commun. Elle exige également qu'une plus grande attention soit accordée aux formes compactes et à la diversité des utilisations des terrains dans les secteurs qui sont bien desservis par le transport en commun.

## 2.2 PLAN OFFICIEL D'OTTAWA

Le Plan officiel (PO) d'Ottawa établit l'orientation générale à l'appui de la densification de l'utilisation des terrains et de l'amélioration du design urbain dans les secteurs situés à proximité des stations de transport en commun rapide. Le PO fournit des directives sur la planification des secteurs d'AATC, notamment en fixant des cibles de densification, en établissant des secteurs prioritaires de conception, en augmentant la part modale du cyclisme et de la marche, et en réduisant les tarifs de stationnement.

Les politiques liées à l'aménagement favorable au transport en commun ont été modifiées dans le cadre des études d'AATC afin qu'elles correspondent à la gamme de zones d'aménagement déterminées dans les limites du plan d'AATC. Dans certains cas, les zones d'aménagement ont été modifiées pour accroître les

combinaisons d'utilisations des terrains, par exemple en ajoutant la possibilité d'aménagement résidentiel. Les modifications apportées au PO par suite des études d'AATC sont présentées sommairement ci-après.

### 2.3 PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS D'OTTAWA

Le Plan directeur des transports (PDT) de la Ville d'Ottawa définit les installations, les services et les politiques de transport que la Ville mettra en place afin de desservir une population qui, selon les projections, atteindra 1,14 million de personnes en 2031. Il fournit une orientation aux programmes de transport quotidien de la Ville et une base de planification budgétaire qui est conforme aux politiques de gestion de la croissance du Plan officiel de la Ville. Le PDT énonce les lignes directrices pour la préparation des plans d'AATC en établissant des politiques de « transport actif » qui préconisent la marche et la bicyclette comme moyens de transport souhaitables, non seulement sur le réseau de rues, mais également sur les sentiers polyvalents.

### 2.4 PLAN DIRECTEUR DE L'INFRASTRUCTURE D'OTTAWA

Le Plan directeur de l'infrastructure (PDI) explique que les services d'infrastructure, les grands projets d'expansion pour la distribution de l'eau, le traitement des eaux usées et la régulation des eaux pluviales et le rôle de la Ville dans la protection du fonds de ressources naturelles indispensables aux puits et aux fosses septiques des particuliers, seront assurés pendant toute la période de planification afin de servir une population qui, selon les projections, atteindra 1,14 million de personnes en 2031. Il établit l'orientation pour les programmes d'infrastructure quotidiens de la Ville conformément aux politiques de gestion de la croissance du Plan officiel de la Ville. Le PDI fournit des lignes directrices pour la préparation des plans d'AATC afin d'assurer la prestation de

services appropriés au niveau estimatif de densification des aménagements.

### 2.5 PLAN DE LA CIRCULATION PIÉTONNIÈRE D'OTTAWA

Le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa définit une vision et un cadre d'action pour la circulation des piétons qui comprend la planification, la conception et la mise sur pied d'installations piétonnières. Ce plan vise également à mettre en œuvre des mesures et des politiques pour améliorer l'intégration de la circulation piétonnière, en tant que mode de transport viable de rechange au système de transport d'Ottawa. Les principaux objectifs du Plan de la circulation piétonnière sont les suivants :

- accroître le nombre de déplacements à pied dans la Ville;
- contribuer à l'élaboration des principes généraux d'aménagement futur de manière à favoriser la création d'un environnement piétonnier de qualité;
- élaborer et renforcer la « culture de la marche » à Ottawa.

Ces objectifs visent principalement l'aménagement d'un réseau intégré d'espaces piétonniers conviviaux directement reliés aux installations de transport en commun, qui s'intègre au potentiel piétonnier de la collectivité et l'améliore. Le Plan de la circulation piétonnière appuie les plans d'AATC en fournissant des lignes directrices de planification et de conception favorables aux piétons, l'orientation en matière de sécurité et d'accessibilité ainsi que pour l'aménagement de passages pour piétons sécuritaires et pratiques. Il contient également des directives sur l'aménagement d'aires d'agrément favorables aux piétons, de signalisation et d'éclairage piétonnier.

## 2.6 PLAN SUR LE CYCLISME D'OTTAWA

L'un des principes clés du Plan sur le cyclisme d'Ottawa est de rendre la Ville mieux adaptée aux cyclistes et de mettre en places des voies sécuritaires et efficaces pour les cyclistes. Les principaux objectifs du Plan sur le cyclisme d'Ottawa sont les suivants :

- tirer parti des projets de cyclisme actuels en reliant et en agrandissant les installations cyclables actuelles de la Ville;
- améliorer la sécurité des cyclistes de tous niveaux et de tous âges;
- atteindre d'ici 2031 une part modale de 5 % pour le cyclisme de tous les déplacements-personnes en période de pointe du matin, ce qui signifie une augmentation du nombre de déplacements à bicyclette de 12 300 en 2011 à 30 100 d'ici 2031.

Le Plan sur le cyclisme appuie les plans d'AATC en recommandant l'intégration du transport en commun et du cyclisme comme moyens de transport complémentaires et en fournissant les renseignements sur les voies cyclables actuelles et prévues dans les secteurs visés par les plans d'AATC et à proximité de ceux-ci.

## 2.7 LIGNES DIRECTRICES EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT AXÉ SUR LE TRANSPORT EN COMMUN DE L'ONTARIO

Le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) a publié des lignes directrices exhaustives qui font la promotion de l'utilisation du transport en commun au moyen de pratiques de planification de l'utilisation des terrains, de conception urbaine et d'exploitation axées sur les transports en commun. Ces lignes directrices appuient la planification des AATC en formulant des recommandations en matière de densification de l'utilisation des terrains, de conception communautaire, de création de rues complètes et d'amélioration de l'accès au transport en commun

pour les piétons et les cyclistes. Elles contiennent également des liens utiles vers des ressources connexes. Les principes de conception des lignes directrices du MTO font partie intégrante de l'approche de conception et de planification des plans d'AATC.

## 2.8 LIGNES DIRECTRICES SUR LES AMÉNAGEMENTS AXÉS SUR LE TRANSPORT EN COMMUNE D'OTTAWA

Selon les Lignes directrices sur les aménagements axés sur le transport en commun (AATC), un AATC est un aménagement de densité moyenne à élevée qui comprend diverses utilisations des terrains, est situé à une courte distance de marche d'un arrêt ou d'une station du réseau de transport en commun rapide et est conçu de manière à favoriser l'usage du transport en commun. Les lignes directrices sur les AATC visent à faciliter l'évaluation, la promotion et la réalisation des aménagements voulus pour favoriser le transport en commun à Ottawa. Les objectifs principaux des lignes directrices sont :

- de fournir une combinaison d'utilisations et de densités qui profitent autant aux usagers du transport en commun qu'à la collectivité locale;
- de veiller à ce que la forme bâtie soit conçue de manière à favoriser et à encourager l'utilisation du transport en commun tout en assurant la sécurité des piétons, des cyclistes, des automobilistes et des espaces de stationnement;
- de créer des espaces publics de qualité qui procurent un accès direct, pratique, sécuritaire et attrayant au réseau de transport en commun.

Les lignes directrices sur les AATC doivent servir de référence pour la préparation et l'approbation des plans d'aménagement et des paysages de rue dans les secteurs d'AATC approuvés.

## 2.9 LIGNES DIRECTRICES SUR LE DESIGN URBAIN POUR LES HABITATIONS DE GRANDE HAUTEUR DE LA VILLE D'OTTAWA

Les Lignes directrices sur le design urbain pour les habitations de grande hauteur s'appliquent aux bâtiments de grande hauteur (dix étages ou plus) ainsi qu'aux habitations de grande hauteur de projets polyvalents. Elles sont utilisées aux fins de l'examen des demandes d'aménagement, afin de favoriser et de réaliser l'aménagement adéquat d'habitations de grande hauteur, et représentent des références utiles pour la conception des aménagements commerciaux de grande hauteur. Les objectifs principaux de ces lignes directrices sont :

- tenir compte de la compatibilité et de la relation entre les immeubles de grande hauteur et leur contexte actuel ou prévu;
- coordonner et intégrer le stationnement, les services, les services publics et le transport en commun dans la conception des immeubles et de leur emplacement;
- encourager une variété d'utilisations et d'espaces verts, qui contribuent à la commodité de la vie urbaine;
- créer des rues à échelle humaine et favorables à la marche, et des espaces publics attrayants qui contribuent à rendre les quartiers viables, sûrs et sains;
- encourager la construction d'immeubles de grande hauteur qui offrent des vues sur la silhouette de la ville et qui mettent en valeur son orientation et son image;
- promouvoir des aménagements qui, par leur conception, s'intègrent à l'environnement physique et au microclimat.

Les Lignes directrices sur le design urbain pour les habitations de grande hauteur doivent être consultées dans le cadre de la préparation et de l'approbation des plans d'aménagement des secteurs d'AATC approuvés.

## 3.0 PRINCIPE UTILISÉ POUR LA PLANIFICATION DES AMÉNAGEMENTS AXÉS SUR LE TRANSPORT EN COMMUN

Les plans d'AATC ont été préparés en prévision du réaménagement et de la densification à long terme autour des stations de la Ligne de la Confédération. Les densités et les combinaisons d'utilisations permises pourraient mener à des secteurs d'AATC fonctionnant comme de petits centres-villes. Les plans d'AATC constituent le cadre de planification de l'utilisation des terrains qui permet aux centres de croître et d'évoluer en réponse aux pressions du marché et aux améliorations publiques.

Des recherches documentaires au sujet de plusieurs municipalités canadiennes et américaines dotées de réseaux de train léger ont révélé qu'il existe des thèmes communs, mais des approches différentes en matière de planification des AATC. Plus particulièrement, la distance de marche acceptable jusqu'au transport en commun rapide variait entre 400 mètres et 800 mètres (de 5 à 10 minutes), et la population ainsi que les emplois cibles requis pour favoriser le transport en commun à l'intérieur de ces distances de marche étaient différents. La densité moyenne de la population et des emplois cibles sélectionnés pour les plans d'AATC va de 200 à 400 personnes et emplois à l'hectare brut, pour une distance de marche de 800 mètres. Voici quelques-uns des éléments courants et essentiels de la planification des AATC :

- accorder la priorité aux déplacements des piétons et des cyclistes dans le secteur d'AATC et améliorer la liaison avec la collectivité avoisinante;
- veiller à ce que les aménagements plus denses soient situés près des stations de transport en commun;
- prévoir une planification souple qui permet différentes utilisations des terrains;
- améliorer le domaine public.

Les plans d'AATC ont été préparés en combinant ces éléments essentiels et les solutions « conçues à Ottawa ». La meilleure

approche en matière de densification des AATC pour assurer la flexibilité consiste à préserver les aménagements actuels, à permettre leur agrandissement, lorsque souhaité, et à mettre en place un cadre réglementaire qui favorise la diversification des utilisations des terrains et la densification avec le temps. La création d'utilisations futures des terrains en réponse aux pressions du marché dans la plupart des secteurs des plans d'AATC est un autre principe important.

Les plans d'AATC sont étayés par la vue d'ensemble de la viabilisation des AATC (annexe C). Dans cette étude figure une analyse des capacités de l'infrastructure actuelle, une estimation des besoins en matière de viabilisation et des coûts connexes ainsi que des recommandations sur la réalisation par étapes des améliorations d'après les aménagements prévus à court terme (dans un délai d'environ 20 ans) et à long terme (dans plus de 20 ans).

### 3.1 LIMITES DU PLAN

Les limites des secteurs d'étude des plans d'AATC ont été établies en fonction d'une distance de marche d'environ 10 minutes (800 mètres) à partir des stations du réseau de transport en commun. Cette distance a été calculée selon la longueur des trottoirs et des voies piétonnières publics et en tenant compte des formes d'utilisation des terrains actuels, des éléments physiques et des liens piétonniers et cyclables actuels et planifiés. La superficie des secteurs des plans d'AATC varie de 75 à 120 hectares environ.

### 3.2 SECTEURS D'EXCLUSION

Dans les secteurs d'AATC, des propriétés choisies sont désignées comme des « secteurs dont la densification n'est pas envisagée ». Ces secteurs comprennent des terrains déjà aménagés dont la densité favorise le transport en commun, des terrains dont la densité ne favorise pas le transport en commun, mais est stable (et qui sont peu susceptibles d'être soumises à des pressions de

réaménagement dans un avenir prévisible) ou des terrains qui sont protégés en raison de leur valeur patrimoniale ou environnementale. Le nombre de personnes (résidents) et d'emplois (employés) des secteurs d'exclusion est inclus dans le calcul de la densité des secteurs d'AATC.

### 3.3 QUARTIERS STABLES

Certains secteurs compris dans les limites des plans d'AATC comprennent des regroupements d'aménagements résidentiels à plus faible densité. À l'exception, notamment, de projets d'aménagement intercalaire de moindre importance et de l'ajout d'une deuxième unité à des maisons actuelles, ces secteurs sont désignés dans les plans d'AATC comme des « quartiers stables ». Les études d'AATC n'ont pas intégré ces quartiers aux projets de densification des aménagements favorables au transport en commun futurs, mais leur population a été prise en compte dans le calcul de la densité des plans d'AATC. Les projets d'aménagement intercalaire et de réaménagement à petite échelle dans les quartiers stables ne sont pas assujettis aux cibles minimales de densité des secteurs d'AATC établies par le Plan officiel.

### 3.4 SECTEURS D'INFLUENCE

Près des secteurs d'AATC se trouvent des propriétés pouvant faire l'objet de réaménagements futurs. Bien qu'elles ne fassent pas partie des plans d'AATC, ces propriétés sont considérées comme étant des « secteurs d'influence » des AATC qui pourraient être des secteurs de choix pour des aménagements intercalaires ou des réaménagements à plus haute densité dans le futur, et ce même si la distance de marche ou la distance de déplacement à bicyclette jusqu'au réseau de transport en commun est plus longue. Dans bien des cas, le zonage actuel des propriétés situées dans les secteurs d'influence permet déjà une variété d'utilisations des terrains dont la densité est favorable au transport en commun. La densification des secteurs d'influence sera évaluée par la Ville en

fonction de leur intégration au reste de la collectivité et de leur facilité d'accès au réseau de transport en commun.

### 3.5 SECTEURS D'AMÉNAGEMENT ET HORIZON ESTIMATIF

Les secteurs d'aménagement comprennent les terrains vacants, les aménagements intercalaires comme les parcs de stationnement plus importants et les secteurs aménagés actuels qui pourraient faire l'objet de réaménagement dans le futur. Près de la moitié des terrains des secteurs d'AATC sont considérés comme étant disponibles à l'aménagement ou au réaménagement en fonction de densifications favorables au transport en commun. Cela s'explique principalement par le corridor de l'autoroute 417, les emprises de route actuelles, le corridor ferroviaire et le corridor de transport en commun rapide ainsi que par les terrains protégés sur le plan environnemental. Les terrains vacants, les aménagements intercalaires et les espaces consacrés à la construction d'édifices qui, selon les propriétaires, pourraient être réaménagés sont considérés comme étant disponibles en tout temps, mais leur aménagement peut prendre plusieurs années.

Deux horizons de base ont été utilisés dans l'analyse du potentiel de densité : un horizon à court terme et un horizon à long terme. L'horizon à court terme correspond aux 20 prochaines années et coïncide en général avec l'année de l'horizon de planification du Plan officiel et des plans directeurs. La majorité des aménagements prévus à court terme toucheront des terrains vacants et des aménagements intercalaires étant donné qu'ils sont plus faciles à aménager. Les secteurs dans lesquels des édifices en place (plus récents) doivent être démolis aux fins de réaménagement sont considérés comme étant disponibles surtout à plus long terme.

Les autres terrains sont désignés sous le nom de « secteur à très long terme », et aucune densité ne leur a été attribuée étant donné qu'il s'agit principalement d'échangeurs d'autoroute et d'emprises résiduelles d'autoroute. Il faudrait apporter des modifications importantes à la circulation routière actuelle dans la Ville, aux niveaux de service et aux procédures d'entretien des autoroutes

avant d'aménager les secteurs à très long terme. L'aménagement de terrains « à très long terme » est considéré comme trop lointain et n'a pas encore été planifié. Dans le futur, la Ville pourrait aller de l'avant avec les plans d'aménagement favorables au transport en commun dans ces secteurs.

Dans les diagrammes de l'annexe F, les terrains vacants, les aménagements intercalaires et les terrains à réaménager à court terme sont indiqués en mauve et les terrains à réaménager à long terme, en rose. Ces plans ne sont pas normatifs et ne prévoient pas à quel moment l'aménagement ou le réaménagement sera réalisé. Ils visent à faciliter le calcul de la capacité de densification favorable au transport en commun à court terme et à long terme.

### 3.6 ATTEINTE DE LA DENSITÉ FAVORABLE AU TRANSPORT EN COMMUN

La densité favorable au transport en commun est généralement définie comme le nombre de personnes et d'emplois (résidents et employés) à l'hectare dans la collectivité qui se trouve dans l'environnement immédiat des stations de transport en commun rapide. Dans les plans d'AATC d'Ottawa, la fourchette cible pour la densité favorable au transport en commun est de 200 à 400 personnes et emplois à l'hectare brut. Bien que les propriétés situées dans les secteurs d'AATC soient en majorité déjà aménagées, la densité de la « population » dans bon nombre d'édifices actuels est trop faible pour appuyer le transport en commun. La densité moyenne à l'hectare brut dans les secteurs d'AATC varie de 35 à 90 personnes et emplois environ à l'hectare brut.

Pour déterminer si la densité favorable au transport en commun peut être atteinte au moyen d'aménagements intercalaires et du réaménagement des secteurs d'AATC, trois estimations de densité de personnes et d'emplois ont été effectuées. La première estimation établissait la densité totale approximative de l'ensemble des secteurs d'AATC à long terme. Elle reposait sur l'hypothèse que toutes les propriétés seraient réaménagées à une densité favorable au transport en commun, sauf les terrains « à très long

terme », les « secteurs d'exclusion » et les « quartiers stables » susmentionnés. Cette estimation indique le nombre total de personnes et d'emplois prévu dans les secteurs d'AATC; elle est utilisée dans la vue d'ensemble de la viabilisation des AATC pour déterminer les besoins ultimes en matière d'infrastructure. Dans la deuxième estimation, la densité potentielle approximative de la totalité des terrains vacants, des aménagements intercalaires et des terrains sous-aménagés est évaluée. Ce scénario sert à prévoir le nombre de résidents qui vivront sur les terrains considérées comme pouvant être facilement disponibles à l'aménagement à court terme. Dans la troisième estimation, l'accroissement de la densité est mesuré d'après les aménagements qui devraient être réalisés pour répondre à la demande du marché à court terme.

À l'annexe A, il est démontré qu'il est possible d'atteindre à long terme la limite supérieure de la fourchette de densité favorable au transport en commun de 200 à 400 personnes et emplois à l'hectare brut. Il y est également démontré qu'il y a suffisamment de terrains à court terme (terrains vacants, aménagements intercalaires et terrains sous-aménagés) disponibles pour pallier la croissance prévue dans chaque secteur d'AATC au cours des 20 prochaines années. Toutefois, sauf si le taux estimatif d'adoption des aménagements par le marché augmente, les secteurs d'AATC ne devraient pas atteindre la densité cible minimale favorable au transport en commun de 200 personnes et emplois à l'hectare brut au cours des 20 prochaines années. Il ne faut pas oublier que, bien qu'il semble plus facile de réaménager certaines propriétés à plus court terme, la croissance devrait, selon les estimations, s'échelonner sur plusieurs années.

Fait à noter, les « visiteurs » dans les secteurs d'AATC ne sont pas pris en compte dans les estimations susmentionnées de densités de « personnes et emplois » favorables au transport en commun, étant donné que certaines utilisations (p. ex., la gare VIA Rail, le stade de baseball et les zones de commerces de détail) attirent des personnes qui ne sont ni des employés ni des résidents. À l'heure actuelle, il est estimé que la majorité de ces visiteurs se déplacent en automobile. Au fil du temps, le nombre des visiteurs qui ont recours au transport en commun devrait toutefois augmenter, au fur et à mesure de l'accroissement de la densité.

### 3.7 DENSITÉ DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT AU STADE DE L'APPROBATION

La densité favorable au transport en commun correspond au nombre de personnes vivant et travaillant dans le secteur d'AATC. En conséquence, la densité favorable au transport en commun cible représente le nombre de personnes à l'hectare brut étant donné qu'elle s'applique à l'ensemble du secteur d'AATC. L'aménagement des terrains varie en fonction de chaque site, ce qui se traduit par une densité nette à l'hectare étant donné que les rues et les terrains non aménageables sont exclus.

Dans chaque secteur d'AATC, près de la moitié des terrains sont des terrains disponibles à l'aménagement ou au réaménagement. En conséquence, si la cible globale de densité du secteur d'AATC est de 200 à 400 personnes et emplois à l'hectare (densité brute), la densité moyenne d'un site (densité nette) devrait alors correspondre environ au double de la densité brute cible. Ainsi, la densité de chaque site devra être en moyenne de 400 à 800 personnes et emplois à l'hectare net pour que la densité cible de 200 à 400 personnes et emplois à l'hectare brut soit atteinte.

On prévoit que la densité de certains sites sera supérieure ou inférieure aux valeurs de densité nette cibles, selon le contexte. Les densités pourront être plus grandes sur les propriétés situées plus près des stations de la Ligne de la Confédération. L'aménagement par phases des propriétés plus grandes est permis, sous réserve de l'approbation du plan du site, lorsque toutes les phases sont indiquées sur un plan de site enregistré et que chaque phase respecte la densité minimale requise ou la dépasse.

### 3.8 ZONAGE EN FONCTION DE LA DENSITÉ

Le zonage des AATC régit les principaux facteurs des aménagements favorables au transport en commun, y compris la densité minimale et la hauteur maximale des édifices. Le but est d'atteindre une densité globale favorable au transport en commun tout en construisant en général les édifices de plus forte densité et

de plus grande hauteur à proximité des stations de la Ligne de la Confédération et des édifices de densité et de hauteur moindres à la périphérie. On estime que la densité minimale favorable au transport en commun pourrait être atteinte dans les secteurs d'AATC même si toutes les propriétés étaient aménagées en fonction de la densité minimale permise.

### 3.9 ILLUSTRATIONS DE LA DENSITÉ DES AATC

Les illustrations de la densité des AATC (p. ex. la figure 1) visent à indiquer ce à quoi ressembleraient des aménagements dont la densité favorable au transport en commun se situe à la limite supérieure de la fourchette de 200 à 400 personnes et emplois à l'hectare brut (voir la section 10). Les illustrations des AATC comprennent des édifices résidentiels et non résidentiels dont la superficie a été calculée. Il est possible, grâce aux moyennes statistiques du nombre de personnes par unité résidentielle et du nombre de personnes par mètre carré d'utilisation non résidentielle, d'exprimer la superficie des édifices en fonction de la densité de population. Dans le tableau 1 figurent les densités types pour les utilisations résidentielles et non résidentielles (emploi). La densité moyenne par unité d'habitation ou par mètre carré d'édifice a été divisée par la superficie des édifices calculée d'après une combinaison présumée d'utilisations des terrains. On peut ensuite diviser le nombre de personnes ainsi obtenu par la superficie totale du plan d'AATC pour déterminer la densité démographique (résidentielle et non résidentielle) approximative des secteurs d'AATC.

Types d'aménagements	Indice de densité
Bureaux	1 employé pour 20 mètres carrés
Commerces de détail	1 employé pour 45 mètres carrés
Appartements	1,62 résident par unité
Logements superposés en rangée	2,06 résidents par unité

Tableau 1 : Exemples de densité d'aménagement

Les illustrations des AATC n'établissent pas de normes en matière de hauteur, de forme, d'emplacement et d'utilisation des édifices. Lorsque des aménagements ou des réaménagements seront effectués, le style architectural, la hauteur, la masse et l'emplacement seront uniques et différeront de ceux qui sont indiqués sur les illustrations des AATC. La combinaison des utilisations des terrains peut varier étant donné que les aménagements sont approuvés sur la base des besoins courants du marché.



Figure 1 : Concept à St-Laurent

## 4.0 VISION POUR L'AMÉNAGEMENT AXÉ SUR LE TRANSPORT EN COMMUN

Les secteurs d'AATC d'Ottawa deviendront des endroits animés importants au sein de milieux urbains attrayants, compacts et viables qui offriront des choix faciles en matière de mobilité pour les piétons, les cyclistes et les usagers du transport en commun. Il s'agira de secteurs de croissance de la Ville qui permettront d'atteindre la densité de population et d'emploi requise pour soutenir la présence de réseaux de transport en commun de plus grande qualité. La croissance des secteurs d'AATC sera fonction du contexte et devra répondre aux besoins des quartiers avoisinants.

### 4.1 PRINCIPES DIRECTEURS DES AMÉNAGEMENTS AXÉS SUR LE TRANSPORT EN COMMUN

1. **Créer des collectivités complètes caractérisées par la polyvalence des utilisations** : Les secteurs d'AATC comprendront une vaste gamme d'aménagements allant d'immeubles résidentiels, à bureaux, commerciaux et de vente au détail aux installations pour les arts, la culture et le divertissement, en passant par les services et les utilisations récréatives et institutionnelles, de manière à favoriser la diversité des utilisations. Cette diversité favorisera l'aménagement de collectivités AATC complètes et vivantes offrant de nombreux choix et de nombreuses activités. Les résidents pourront vivre, travailler, accéder à des services, faire leurs courses et se divertir dans leur propre quartier. La diversité des utilisations peut être verticale, en un même bâtiment, ou horizontale, répartie dans plusieurs bâtiments adjacents.
2. **Créer une forme bâtie compacte favorable aux densités de population et d'emploi** : Le train léger sur rail favorise la création d'emplois et d'habitations à proximité des stations, ce qui augmente l'achalandage et réduit la nécessité d'aménager des terrains ailleurs. Comme ces

formes bâties compactes permettront de loger des densités de population moyennes et élevées, on pourra trouver des bâtiments en hauteur à proximité des transports en commun.

3. **Favoriser les aménagements qui respectent les quartiers actuels** : Avec l'arrivée de fortes densités de population et de bâtiments possiblement assez hauts à proximité des stations de transport en commun, il importera de réduire graduellement la hauteur des structures afin de maintenir le caractère et le charme des secteurs environnants. Les bâtiments situés à proximité de quartiers ayant une faible densité de population et des bâtiments de faible hauteur devraient assurer la transition sur les plans de la hauteur et de la densité.
4. **Favoriser les choix et redonner la priorité aux piétons, aux cyclistes et aux usagers des transports en commun plutôt qu'aux automobilistes voyageant seuls** : La réussite des secteurs d'AATC repose sur la disponibilité, la qualité et l'attrait des installations de marche, de cyclisme et de transport en commun. Les sentiers piétonniers, les pistes cyclables et les espaces publics doivent être adéquatement reliés aux transports en commun et aménagés en temps opportun, à mesure que le quartier se développe, afin de soutenir les résidents dans les choix qu'ils font. Les transports en commun sont une option attrayante, et un faible pourcentage de gens utilisent leur automobile dans le quartier.
5. **Créer des espaces verts et des zones urbaines** : Les collectivités complètes offrent aux résidents et aux visiteurs des possibilités de jouer, se rassembler, socialiser et réfléchir en toute quiétude pendant leurs activités de tous les jours. La création d'aires d'agrément publiques et privées est donc essentielle si l'on veut faire des collectivités AATC des endroits viables. Les secteurs d'AATC deviendront des environnements urbains qui comprendront des espaces verts et des places urbaines bien conçus et bien situés.

6. **Créer un environnement urbain attrayant et bien conçu** : Les secteurs d'AATC deviendront des endroits animés importants et attrayants dont la conception urbaine de haute qualité rehaussera l'habitabilité et la qualité de vie des résidents. Les aménagements sauront préserver l'échelle humaine au sol, et on veillera à concevoir des bâtiments en hauteur dont les effets sur les voisins et le sol seront limités. Les rues principales seront dotées de larges trottoirs et d'arbres.
7. **Gestion du stationnement** : Le stationnement dans les secteurs d'AATC sera limité afin de réduire la dépendance à l'automobile et de favoriser les autres modes de transport. On soumettra l'emplacement et la conception des stationnements à des critères particuliers afin d'en diminuer les répercussions sur les rues publiques. On favorisera aussi l'utilisation de techniques de gestion de la demande en transport en fonction de chaque site, afin de réduire encore davantage les déplacements de personnes seules en voiture.

## 5.0 MOBILITÉ

Les secteurs d'AATC deviendront les secteurs de la ville les plus propices à la marche, au vélo et au transport en commun. À cette fin, les plans des AATC s'éloignent du mode de transport plus traditionnel qu'est l'automobile et accordent plutôt la priorité à la marche, au cyclisme et au transport en commun. L'aménagement d'un réseau de transport global et actif pour les secteurs d'AATC a un triple effet en matière de transport : il favorise la durabilité en appuyant de multiples modes de transport, il n'incite pas à voyager seul en automobile et il soutient l'investissement de la Ville dans le TLR.

La présente section décrit l'objectif conceptuel des plans des réseaux piétonniers, cyclables et routiers pour les secteurs d'AATC, lequel illustre le réseau de mobilité dans son intégralité future. Ensemble, ces plans forment les éléments organisationnels primaires des secteurs d'AATC et indiquent l'emplacement général

des nouveaux bâtiments, des parcelles de terrain à aménager et des espaces verts. À chaque niveau, les obstacles du réseau actuels sont supprimés, les lacunes sont comblées, et de nouvelles voies de raccordement sont introduites afin de créer un réseau de transport complet, actif et accessible. Le réseau de mobilité ne doit pas nécessairement être le reflet fidèle des plans d'AATC, mais il doit démontrer que ses différents composants respectent l'objectif de la présente section.

### 5.1 PIÉTONS

Les plans du réseau pour piétons des secteurs d'AATC indiquent l'emplacement des installations actuelles et futures dont on aura besoin pour compléter le réseau au fil du temps. Les réseaux pour piétons actuels sont souvent fragmentés, et l'on voit clairement que les piétons prennent des raccourcis (p. ex. sentiers sauvages et battus) pour créer des trajets plus directs vers des destinations et des infrastructures clés. Ces trajets officieux ne sont pas nécessairement sécuritaires ni très attrayants et ne constituent pas une option viable pour le fort volume de circulation piétonnière prévu dans les plans d'AATC. Les réseaux piétonniers indiqués dans les plans d'AATC visent dans certains cas à officialiser ces sentiers sauvages et à compléter le réseau pour piétons.

Les infrastructures piétonnières indiquées dans les plans d'AATC sont surtout des trottoirs publics aménagés dans l'emprise des routes, mais il peut aussi s'agir de sentiers appartenant à la Ville (p. ex. des sentiers polyvalents) ou des routes officialisées situées sur des terrains privés. Dans le cas des routes publiques et privées, des trottoirs seront aménagés des deux côtés de la chaussée, comme indiqué sur les plans du réseau pour piétons. Dans tous les contextes, les trottoirs doivent être reliés aux infrastructures actuelles ou prévues et reliés entre eux afin de favoriser l'accès aux stations de la Ligne de la Confédération.

La planification et la conception des aménagements sur les terrains privés feront l'objet d'un effort concerté entre le personnel de la Ville et les promoteurs privés pendant la phase d'examen des demandes d'aménagement du processus de planification municipale. Les

installations piétonnières peuvent être situées sur des terrains de stationnement privés, des allées privées, dans des centres commerciaux, des campus, etc. Elles établissent des liaisons essentielles au sein du réseau pour piétons et offrent aux piétons des raccourcis pratiques vers les stations de la Ligne de la Confédération et d'autres destinations clés et infrastructures locales. Les routes officialisées situées sur des terrains privés devront être garanties par des mécanismes juridiques comme des ententes d'utilisation conjointe.

## 5.2 CYCLISME

Les plans du réseau de pistes cyclables dans les secteurs d'AATC indiquent une combinaison de pistes et de voies offrant des options pour les cyclistes (p. ex., voies cyclables routières et hors route) qui, ensemble, forment un réseau de pistes cyclables complet. Les pistes cyclables sont reliées les unes aux autres et aux destinations en plus d'être intégrées au réseau de pistes cyclables actuel ou prévu, comme l'indique le Plan sur le cyclisme d'Ottawa (PCO). Le réseau de pistes cyclables proposé dans les plans des AATC améliore parfois les installations et les liens planifiés qui ne figurent pas dans le PCO.

La carte du secteur de l'Étude de viabilisation des AATC précise les limites de la zone cyclable pour les stations de la Ligne de la Confédération. Cette zone cyclable définie représente la zone des stations de TLR où les cyclistes qui n'utilisent pas leur vélo pour se rendre au travail peuvent aller et laisser leur vélo. Les personnes qui demeurent à l'extérieur du rayon de marche de 10 minutes (800 m) et jusqu'à de 1,5 à 2 kilomètres environ pourront choisir de faire une courte promenade à vélo vers les stations plutôt que de faire une plus longue marche. Les améliorations apportées aux pistes cyclables dans ce secteur profiteront à la collectivité et permettront d'accroître l'achalandage dans les transports en commun. La section 11.2, Projets et financement futurs, présente une liste des améliorations ainsi que le calendrier d'achèvement et les coûts associés pour permettre l'accès à vélo sur de courtes distances aux transports en commun.

## 5.3 RÉSEAU DE RUES

Les plans du réseau de rues indiquent les routes actuelles et les routes potentielles qui forment la structure de mobilité de base des secteurs d'AATC. Conjointement avec les plans des réseaux piétonniers et cyclables proposés, les plans du réseau de rues ont pour but de rendre les secteurs d'AATC plus accessibles aux différents modes de transport, d'offrir davantage de choix aux piétons, aux cyclistes et aux automobilistes et de favoriser l'organisation d'îlots d'habitations. Les rues indiquées sur le réseau représentent le nombre minimal de nouvelles routes qui peuvent être aménagées dans les secteurs d'AATC.

Les plans du réseau de rues indiquent un lien futur nécessaire, mais non définitif, appelé « voie publique, voie privée, allée ou sentier polyvalent futurs ». Ce lien vise trois objectifs : procurer des sentiers piétonniers et des pistes cyclables plus courts et plus directs vers les transports en commun à l'aide d'un ou de plusieurs liens; indiquer les emplacements de routes potentielles qui créent un schéma de rues en quadrilatère; diviser les plus grandes parcelles de terrain en îlots d'habitations bien organisés. On pourra décider du type de raccordement au moment de l'aménagement. Le personnel de la Ville et les promoteurs profitent ainsi d'une certaine souplesse au moment de la planification et de la conception pour choisir la structure de transport la mieux adaptée à la proposition d'aménagement.

Les nouvelles routes et allées privées aménagées dans des terrains de stationnement aux emplacements indiqués sur les plans du réseau de rues devraient ressembler à des routes publiques et utiliser des coupes transversales et un concept paysager de rue similaires. Les dimensions prescrites par les normes de la Ville n'ont pas à être respectées dans le cas de ces aménagements. Par exemple, la chaussée et le trottoir d'une allée traversant un terrain de stationnement qui est un prolongement d'une route publique, où les deux font partie du tracé de raccordement obligatoire, peuvent avoir un pavage et des dimensions de trottoir qui diffèrent légèrement. Cependant, les deux aménagements doivent comporter un trottoir des deux côtés, une chaussée assez large pour permettre la circulation à vélo, des arbres le long des boulevards et un éclairage décoratif routier et piétonnier adéquat.

Afin d'inciter encore plus les gens à marcher et à faire du vélo dans les secteurs d'AATC, la vitesse des véhicules sera réduite le long de certaines rues et à des emplacements clés. Une réduction de la vitesse, qui est présentement à 60 km/h, favoriserait la création d'un environnement axé davantage sur les piétons et les cyclistes. On favorisera la réduction des limites de vitesse ailleurs ainsi que la réduction des vitesses de base. La Ville continuera d'essayer de maintenir un ratio maximal volume-capacité de 90 % pour la circulation mixte aux carrefours munis de feux de circulation pendant les heures de pointe de la semaine, lorsque c'est possible, malgré qu'un ratio de 100 % (comme c'est le cas dans le secteur Centre) soit acceptable dans les secteurs d'AATC. L'objectif consiste à mettre l'accent sur des carrefours plus propices à la circulation des piétons et des cyclistes présentant moins de voies de virage de véhicules, afin de maximiser la qualité du service et de réduire les retards pour les modes de transport actifs.

On introduira, en fonction de chaque site, d'autres stratégies complémentaires afin de réduire l'utilisation de l'automobile et d'améliorer le recours aux transports en commun et aux modes de transport actifs. Des pratiques de gestion de la demande en matière de transport, comme des stationnements payants et l'aménagement d'aires d'entreposage sécuritaires pour les vélos, de vestiaires et douches, seront mises en œuvre.

## 5.4 TRANSPORT EN COMMUN

Situées au cœur des secteurs d'AATC, les stations de la Ligne de la Confédération deviendront les plaques tournantes du réseau de mobilité. Les plans d'AATC et les études correspondantes relatives à la mise en place de services publics supposent une forte répartition modale au profit des transports en commun et des transports actifs. L'achalandage dans les transports en commun sera accru par la densification des utilisations résidentielles et non résidentielles et le recours à des mesures, telles que l'amélioration de l'accessibilité aux stations, la création de réseaux de transport actif globaux, reliés et attrayants, l'amélioration de l'environnement piétonnier et la limitation de la surface de stationnement pouvant être aménagée dans les secteurs d'AATC.

En plus de l'intégration intermodale et de la gestion du stationnement, une foule d'autres mesures appuient aussi la concurrence que livrent les transports en commun à l'automobile. Ces mesures comprennent la gestion de la demande en matière de transport en commun, l'accroissement de la fréquence des services de transport en commun lorsque c'est justifié et l'amélioration de la prestation des services, par exemple les sauts de files d'attente et la priorité aux carrefours équipés de feux.

Le réseau d'autobus actuel offre un service direct depuis les quartiers avoisinants vers les principales stations de transport en commun et un service à proximité des stations secondaires de transport en commun. On continuera de surveiller et de modifier le service d'autobus à proximité des secteurs d'AATC au fur et à mesure qu'ils prendront de l'expansion, à court et à long terme.

## 6.0 UTILISATION DES TERRAINS

Les plans des secteurs d'AATC établissent une vision des alentours des stations en tant que collectivités complètes et polyvalentes. En conséquence, une vaste gamme d'utilisations des terrains sont permises afin de respecter les besoins quotidiens des résidents et des visiteurs des secteurs d'AATC. La présente section décrit le Cadre réglementaire pour l'utilisation des terrains pour les secteurs d'AATC. Différentes utilisations des terrains seront possibles dans chaque secteur d'AATC et dans les secteurs d'AATC adjacents, le long du corridor de la Ligne de la Confédération. Bien que l'on observe une utilisation des terrains prédominante (c.-à-d. surtout des bureaux et/ou des commerces de détail) dans certains secteurs où se trouvent des stations, on s'attend à ce que les utilisations des terrains deviennent naturellement plus polyvalentes au fil du temps, de sorte que les secteurs d'AATC comprendront une vaste gamme d'utilisations des terrains.

## 6.1 SECTEURS À USAGE POLYVALENT

Les usages polyvalents sont permis dans la majorité des secteurs d'AATC, tels que mis en œuvre par le zonage des AATC. Les usages polyvalents permettent des utilisations des terrains qui favorisent le transport en commun, comme des quartiers résidentiels, des zones commerciales, des bureaux, des établissements et des installations de divertissement et de récréation, et ce, dans une variété de formes bâties.

Les utilisations résidentielles urbaines sont permises dans tous les secteurs zonés d'AATC. Les quartiers résidentiels peuvent être situés de manière à permettre une utilisation et une transition en hauteur compatibles entre les quartiers bien établis et les bâtiments en hauteur qui pourraient être construits dans d'autres secteurs d'AATC. Les aménagements résidentiels dans les zones de transition devraient afficher une densité de population allant de faible à modérée, dans des bâtiments ne dépassant pas six étages. Les rez-de-chaussée devraient inclure des formes bâties orientées sur la rue, comme des maisons en rangée, ayant des entrées principales individuelles orientées sur le trottoir.

## 6.2 RUES À FAÇADES ACTIVES

En général, les rues à façades actives sont situées le long des artères principales des secteurs d'AATC. Ce sont des « rues complètes » dans un contexte urbain dont l'échelle de la forme bâtie rehausse l'expérience des piétons et améliore le domaine public. Les rues à façades actives se démarqueront en tant que centres d'activités principaux et communiqueront les caractéristiques de leur secteur d'AATC respectif grâce à une conception améliorée du paysage de rue, à la polyvalence des utilisations des terrains et au traitement du rez-de-chaussée des bâtiments. L'emplacement des rues à façades actives est indiqué sur les plans d'utilisation des terrains du plan d'AATC. Le traitement conceptuel appliqué aux rues à façades actives devrait dépasser les normes traditionnelles de la Ville.

L'aménagement du rez-de-chaussée et l'utilisation des bâtiments qui donnent sur les rues à façades actives exigent un traitement spécial pour que l'on puisse animer la rue et attirer les piétons tout en conservant une échelle individuelle. Ces rues sont caractérisées par la présence de bâtiments orientés sur la rue et d'entrées de bâtiments individuelles accessibles à partir du trottoir, de façades de rez-de-chaussée vitrées, de terrasses extérieures, de places urbaines et d'avant-cours adjacentes, de larges trottoirs, d'un aménagement paysager amélioré et d'un mobilier urbain. Les utilisations des rez-de-chaussée envisagés, mais non requis sur les rues à façades actives, comprennent des boutiques, des cafés et des restaurants dotés de terrasses lorsque c'est possible. Les activités d'entretien et de chargement ne sont pas permises dans ces rues.

Les rues à façades actives comprennent aussi des arbres de rue et un mobilier agencé, comme des poubelles, des bancs et un éclairage, qui ajouteront au charme et à l'habitabilité du domaine public. Des améliorations aux rues à façades actives sont apportées graduellement au moment de l'aménagement des propriétés attenantes afin de faciliter la coordination de la conception des éléments construits et des éléments paysagers vivants entre le devant du bâtiment et la bordure de la rue.



Figure 2 : Image conceptuelle d'une rue à façades actives

## 7.0 PLANS VERTS

L'amélioration du domaine public est importante si l'on veut soutenir la densification de l'aménagement et améliorer l'expérience des utilisateurs des secteurs d'AATC. Des espaces urbains extérieurs privés et publics, comme les parcs, les places, les cours et les avant-cours des bâtiments, de grande qualité, visibles et accessibles améliorent le domaine public et favorisent le recours à la marche et au cyclisme pour les déplacements dans la collectivité. Les « plans verts » établis pour chaque secteur d'AATC se trouvent à la section 10 du présent plan. Les sections suivantes décrivent les principes généraux et l'orientation à suivre pour rendre les secteurs d'AATC plus écologiques.

### 7.1 PAYSAGES DE RUE

La création de rues complètes est un élément important d'un domaine public rehaussé. Les emprises de rue, qui représentent en général le tiers de l'espace public dans une collectivité, constituent une ressource importante et offrent une belle occasion d'améliorer le domaine public. Les plans d'AATC ont pour but de favoriser l'utilisation des transports en commun en améliorant l'expérience de l'utilisateur du paysage de rue. Pour ce faire, il faut équilibrer la circulation et la sécurité des piétons, des cyclistes, des usagers du transport en commun et des conducteurs de véhicules automobiles et créer des paysages de rue améliorés.

Les paysages de rue prioritaires précisés dans les plans verts sont aussi des rues à façades actives, définies à la section 6.2, et ils devraient évoluer en des lieux privilégiés dans les secteurs d'AATC.

L'objectif principal des plans montrant les rues futures et l'élargissement des rues ne consiste pas à faciliter la circulation des voitures, mais à améliorer le réseau interne de pistes cyclables et de sentiers piétonniers et à créer du stationnement dans la rue.

Les améliorations au paysage de rue dans une emprise doivent être apportées au moment de la reconstruction des principales artères ou à titre d'améliorations ponctuelles dotées d'un budget

d'immobilisations distinct. À titre d'exemple, mentionnons l'amélioration des traversées de piétons/cyclistes afin de faciliter l'accès aux transports en commun, la construction de pistes cyclables menant vers les stations de transport en commun ou l'installation de panneaux de signalisation sur les pistes cyclables et la construction de trottoirs.

### 7.2 PARCS PUBLICS

La plupart des propriétés dans les secteurs du plan d'AATC sont déjà aménagées. En conséquence, les densités de population nécessaires pour soutenir l'utilisation du transport en commun évolueront avec le temps en grande partie grâce à une combinaison de nouveaux projets, de projets d'aménagement intercalaire et de projets de réaménagement. En plus de la fusion de propriétés visant à créer des parcelles plus larges, la dimension des lots pouvant soutenir la plupart des projets d'aménagement futurs est déjà établie par la création historique de lots. La Ville exigera le don de terrains pour la création de parcs ou le paiement en espèces des frais relatifs aux terrains à vocation de parc suite à l'approbation des plans de lotissement et d'implantation. Les fonds recueillis en espèces serviront à acquérir et à aménager des parcs publics, conformément à la politique de la Ville.

Les espaces verts actuels et potentiels futurs sont indiqués sur les plans verts pour chaque secteur d'AATC (voir la section 10). Des districts sont précisés dans les plans verts dans lesquels un parc public peut être aménagé par l'entremise de dons et/ou d'achat de terrains par la Ville au moment de l'analyse du projet d'aménagement. À l'avenir, le nombre d'espaces de parc public sera déterminé en fonction du type et de la densité d'aménagement des districts ainsi que d'après la taille, l'emplacement et la fonction de l'espace de parc à ce moment-là. Étant donné la nature urbaine compacte des secteurs d'AATC, les parcs publics seront probablement aussi urbains et compacts.

Dans les plans d'AATC, les diverses utilisations des terrains pour la plupart des propriétés ne sont pas définies à l'avance. L'utilisation de l'approche fondée sur les districts pour l'implantation des parcs

publics donne à la Ville la marge de manœuvre voulue pour établir un espace de parc public à l'endroit où la collectivité pourra en profiter le plus. En collaboration avec le promoteur, la Ville peut choisir d'acheter un terrain attenant à un espace de parc privé/une aire d'agrément extérieure prévu dans le cadre de l'aménagement du site et concevoir et aménager conjointement un grand espace de parc public au moyen d'un accord enregistré d'accès et d'entretien.

### 7.2.1 LIGNES DIRECTRICES

La superficie des parcs publics des secteurs d'AATC se situera entre environ 0,1 et 0,5 hectare, selon ce que la Ville déterminera au moment de l'analyse du projet d'aménagement. Ces parcs compacts constitueront de précieux espaces publics urbains verts pour la collectivité environnante, offriront des possibilités de loisir et des lieux de rassemblement qui favoriseront l'interactivité entre les piétons. Il s'agira d'espaces publics facilement reconnaissables implantés dans des lieux mis en valeur.

La programmation relative aux parcs devra être flexible et refléter adéquatement l'utilisation des terrains adjacents. Ainsi, les concepteurs adapteront les parcs selon qu'ils se trouvent en zones résidentielles ou non résidentielles. Les parcs situés dans les zones résidentielles pourraient ainsi être dotés de structures de jeu ou de jeux d'eau. De leur côté, les parcs aménagés dans des zones non résidentielles pourraient être dotés de kiosques, de pergolas et de terrains de basket-ball ou ornés de statues. Afin de promouvoir la sécurité et l'accès visuel, les parcs doivent avoir une façade ouverte sur au moins deux rues et des aménagements adjacents orientés vers le parc. La conception des parcs doit s'inspirer de la forme et du type d'aménagements environnants et des zones de circulation piétonnières clés. Les principes de la prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM) et l'accessibilité doivent être pris en considération au moment de la conception du parc.



Figure 3 : Image conceptuelle d'un parc public urbain

Voici des recommandations minimales en matière de déploiement des infrastructures et d'autres caractéristiques d'agrément dans les parcs des secteurs d'AATC.

1. Végétation  
L'aménagement paysager vivant pourrait notamment inclure des plantations d'arbustes, des arbres et du gazon et devrait définir les zones piétonnières ainsi que favoriser la circulation. L'espacement des arbres (espèces à feuilles caduques et conifères) doit être conforme aux normes de la Ville en matière de plantation sur des surfaces dures et des surfaces perméables.
2. Pavage  
Les éléments de l'aménagement paysager construit, comme les allées pavées, doivent servir à promouvoir les

liaisons piétonnes en identifiant les points d'entrée, les secteurs d'activités et les zones de circulation.

3. Bancs

Ils visent à permettre aux gens de s'asseoir le long des allées et aux endroits panoramiques clés. S'assurer que les bancs sont situés de façon que le trottoir soit libre d'entrave sur une largeur d'au moins deux mètres.

4. Contenants à déchets

Les contenants à déchets doivent être placés conformément aux normes de la Ville et situés à des endroits où les responsables de la collecte et de l'entretien peuvent y accéder facilement.

5. Signalisation

La signalisation doit être placée près des passages pour piétons, des entrées, des points d'intérêt et des zones de rassemblement pour faciliter la circulation et l'orientation des gens.

Sous réserve de la disponibilité de fonds et ou de la contribution financière de promoteurs privés, les éléments suivants pourraient être intégrés aux parcs des secteurs d'AATC.

6. Cours intérieures pavées et éléments paysagers

Les cours intérieures en béton et en pavés, les murets, les platebandes surélevées et les petites scènes sont des éléments qui peuvent être intégrés aux parcs situés dans des milieux très urbains, notamment à proximité des stations de transport en commun et dans les zones d'aménagement à haute densité.

7. Éclairage

Les appareils d'éclairage peuvent être placés de façon stratégique pour définir un domaine piétonnier et refléter l'identité de la collectivité. Dans la mesure du possible, les lampadaires doivent être disposés le long des allées principales et des points d'intérêt. L'éclairage doit être conforme à la Politique sur l'éclairage des sentiers dans les parcs approuvée par le Conseil.

8. Supports à vélos

Des supports à vélos peuvent être placés aux principaux carrefours; ils doivent être conformes aux normes de la Ville, et leur déploiement coordonné avec la Ville pour en permettre l'entretien régulier et le remplacement abordable au besoin.

9. Bornes de protection

Conformément aux normes de la Ville, des bornes de protection peuvent être placées aux intersections entre les allées et les rues publiques lorsque cela est souhaitable.

10. Art public

L'art public, dans les cas prévus par la politique de la Ville d'Ottawa à cet égard (sculptures, peintures murales, etc.) peut être utilisé comme un point d'intérêt et pour favoriser l'activité publique dans les espaces urbains.

11. Corsets d'arbres et grilles

Peuvent être prévus pour les arbres situés dans une zone à surface dure.

12. Kiosques et pergolas

Pour aménager des points d'intérêt et des espaces de repos ombragés en plus de permettre la tenue d'événements culturels de petite envergure. En général, ces aménagements peuvent être intégrés principalement aux parcs des zones non résidentielles, mais peuvent être envisagés pour les parcs des quartiers résidentiels.

13. Installations sportives

Les installations qui favorisent l'adoption d'un mode de vie actif, comme les terrains de sport (si la taille le permet), de volley-ball, de tennis et de basket-ball, peuvent être intégrés aux parcs publics.

14. Structures de jeu et jeux d'eau

Ces structures peuvent être ajoutées aux parcs des quartiers résidentiels pour permettre aux enfants de s'amuser par temps chaud.



**Figure 4 : La Place Marion Dewar est un exemple de parc urbain dans une zone non résidentielle.**



**Figure 5 : Le parc Minto est un exemple de parc urbain dans une zone résidentielle.**

### 7.3 AIRES D'AGRÉMENT EXTÉRIEURES PRIVÉES

La plupart des lotissements résidentiels de densité moyenne et forte de même que les aménagements commerciaux comprennent des aires d'agrément extérieures privées dont les résidents et/ou les employés de l'emplacement peuvent profiter. Elles sont conçues et construites au moment de l'aménagement du site par l'entremise d'accords d'implantation conclus avec la Ville et sont entretenues par le propriétaire foncier. La taille et la conception de ces espaces sont proportionnées à l'échelle et à l'utilisation de l'aménagement associé. Il pourrait s'agir par exemple d'aires de jeu pour enfants et de kiosques construits en même temps que des appartements ainsi que d'avant-cours de bâtiments et de pergolas avec places assises aménagés en même temps que des immeubles à bureaux.

Les aires d'agrément extérieures privées ne remplaceront pas les terrains affectés à la création de parcs et ne sont pas conçues pour servir de parcs publics. Les aires d'agrément privées contribuent au domaine public en procurant des places assises et des aires de jeu extérieures de même que des vues attrayantes et des espaces de rassemblement officieux. Elles sont visibles à partir des rues avoisinantes, et le public peut y avoir accès de façon occasionnelle.

Les plans verts des AATC illustrent la taille et les emplacements conceptuels de certaines de ces aires d'agrément extérieures privées. La mise en œuvre des secteurs d'AATC exige qu'au moins 2 % de la superficie couverte par le projet soient des aires d'agrément extérieures aménagées à des fins communautaires. Parfois, les propriétaires fonciers et la Ville s'entendent pour aménager une aire d'agrément privée plus grande.

Les critères suivants s'appliquent à l'aménagement des aires d'agrément extérieures.

- a) Ces aires doivent représenter au moins 2 % de la superficie du site, mais on favorise l'aménagement d'aires encore plus grandes.
- b) Il peut s'agir d'aires d'agrément distinctes, plus petites, situées sur des parcelles d'aménagement plus grandes

et/ou échelonnées, là où l'agencement du site ou les installations le permettent.

- c) Elles peuvent être combinées à un aménagement avoisinant pour former une aire d'agrément plus grande.
- d) Elles doivent figurer sur un plan d'implantation approuvé.
- e) Elles doivent comporter une combinaison d'éléments construits et d'éléments paysagers vivants, de sentiers et d'éclairage adéquat pour la sécurité, inclure des places assises et fournir des aires comportant des arbres d'ombrage.
- f) Elles doivent inclure des installations axées sur l'utilisation des aménagements connexes, comme des aires de jeu pour les utilisations résidentielles et un kiosque ou une pergola pour les utilisations non résidentielles.
- g) Il ne faut pas restreindre l'accès du public sur une base occasionnelle en installant des clôtures ou des affiches d'interdiction.
- h) Elles peuvent être aménagées conjointement avec la Ville par l'entremise d'un accord conjoint de construction, d'utilisation et d'entretien afin de former un espace de parc public plus grand.



Figure 6 : Exemple d'immeuble à bureaux avec aire d'agrément extérieure



Figure 7 : Exemple d'immeuble résidentiel avec aire d'agrément extérieure

## 8.0 ORIENTATION EN MATIÈRE DE DESIGN URBAIN

Les secteurs d'AATC seront des milieux urbains compacts qui évolueront pour s'adapter à des densités d'utilisation de terrain de moyennes à élevées, ainsi qu'à une croissance démographique. Pour bâtir ces nouvelles collectivités et les rendre plus viables ultimement, les plans d'AATC visent à obtenir un design urbain de grande qualité et à déterminer l'emplacement des lieux spéciaux dans ces quartiers de même que leur aspect et leur convivialité au fil du temps. Réalisé dans le domaine public ou privé, le design urbain efficace et créateur de lieux devrait permettre de concevoir des espaces agréables, accessibles, accueillants, vivants et attrayants ainsi que de proposer différentes activités et utilisations des terrains pour faciliter la socialisation, les rassemblements, le commerce, la mobilité et les loisirs. Ces espaces contribueront à définir l'identité et le caractère d'un secteur.

Outre l'orientation en matière de design urbain énoncée ci-dessous, le Conseil municipal a approuvé d'autres lignes directrices et normes en matière de design qui contribueront également à guider le développement des secteurs visés par les plans d'AATC.

La plupart des critères de design urbain ont été incorporés au Règlement du zonage des AATC.

- Secteur d'AATC à faible densité (TD1) :** Dans le secteur TD1, les bâtiments résidentiels afficheront une densité minimale de 150 unités à l'hectare net et les bâtiments non résidentiels, un rapport plancher-sol minimal de 0,5. Les bâtiments de ce secteur, qui doivent présenter de deux à six étages, pourront être des habitations superposées, des maisons en rangée, des immeubles d'appartements, des bâtiments à usage mixte et commercial ou une combinaison de ceux-ci. De nouvelles habitations unifamiliales et jumelées ne sont pas autorisées. Généralement, le secteur à faible densité est situé à côté de quartiers à profil bas et à faible densité actuels. L'établissement de transitions de hauteur permettra d'atténuer les effets des nouveaux bâtiments sur les secteurs résidentiels actuels.
- Secteur d'AATC à moyenne densité (TD2) :** Dans le secteur TD2, les bâtiments résidentiels afficheront une densité minimale de 250 unités à l'hectare net et les bâtiments non résidentiels, un rapport plancher-sol minimal de 1,0. Les bâtiments de ce secteur ne devront pas dépasser 20 étages et pourront être des immeubles d'appartements, une combinaison de logements avec entrée privée et d'immeubles d'appartements ainsi que des bâtiments à usage mixte et commercial.
- Secteur d'AATC à haute densité (TD3) :** Dans le secteur TD3, les bâtiments résidentiels afficheront une densité minimale de 350 unités à l'hectare net et les bâtiments non résidentiels, un rapport plancher-sol minimal de 1,5. Les bâtiments de ce secteur ne devront pas dépasser 30 étages et pourront être des immeubles d'appartements, une combinaison de logements avec entrée privée et d'immeubles d'appartements ainsi que des bâtiments à usage mixte et commercial. Le secteur à haute densité est généralement situé à côté des stations du futur TLR, ce qui a pour effet de maximiser l'efficacité des infrastructures terrestres et municipales et d'attirer plus de gens près des stations.
- Aménagement de podiums :** Les bâtiments de plus de quatre étages devront comporter un podium. Le podium ou la base d'un édifice est la principale interface de ce dernier avec la rue, les gens et les services. Les podiums doivent être à une échelle humaine (relation proportionnelle entre l'environnement physique et les dimensions/capacités humaines) acceptable aux yeux du public quant à la taille, la hauteur, la grandeur et le regroupement des édifices et d'autres éléments de l'environnement bâti. La hauteur du podium variera en fonction de la hauteur définitive de l'édifice (ainsi, les bâtiments plus hauts pourront avoir un podium plus élevé), des proportions et de la séquence des édifices du quartier avoisinant ou de la largeur de la rue qu'il longe.  
  
Le traitement du podium peut aussi varier selon la vocation du rez-de-chaussée. Un rez-de-chaussée à usage commercial devrait être très transparent et doté de portes

avant et d'un accès facile au trottoir. Un rez-de-chaussée à usage résidentiel, comme une maison en rangée, peut avoir une entrée principale individuelle donnant sur le trottoir et légèrement au-dessus du sol ou conçue différemment pour favoriser l'intimité visuelle des résidents.

5. **Retrait des immeubles** : Une distance minimale de 2,5 mètres doit séparer le podium de la tour; les étages supérieurs du bâtiment doivent être en retrait par rapport au rez-de-chaussée afin de réduire la masse et permettre un plus grand apport de lumière au sol. L'exigence de retrait s'applique aux façades d'immeuble situées à moins de 10 mètres d'une voie publique.
6. **Aménagement de tours** : Les immeubles de moyenne et de grande hauteur comprendront une tour. Pour les plans d'AATC, une tour est la partie de l'immeuble qui comporte plus de six étages. La tour est la partie principale de l'immeuble de moyenne ou de grande hauteur comprise entre le podium et le toit. La dalle de plancher des tours peut varier selon les aménagements prévus dans le bâtiment. En règle générale, les tours résidentielles sont moins massives que les tours à usage mixte ou à bureaux.
7. **Distance de séparation des tours** : Les tours des immeubles de moyenne et de grande hauteur doivent être séparées d'au moins 24 mètres (qu'elles occupent le même site ou un site différent); elles doivent également être situées à au moins 12 mètres des lignes de propriété latérales et arrière. La distance de séparation s'applique à la partie du bâtiment située au-dessus du 6<sup>e</sup> étage.

Les distances de séparation permettent de réduire l'effet des tours sur le sol et l'horizon. Elles permettent en particulier d'assurer un meilleur éclairage ou ensoleillement, une meilleure vue et intimité aux personnes présentes dans le bâtiment ou dans la rue.

Aucun bâtiment de grande hauteur ne sera aménagé sur les sites où il est impossible de respecter les distances de séparation minimale requises entre les tours.

8. **Structures de stationnement** : La conception et l'emplacement appropriés des structures de stationnement dans les secteurs d'AATC contribuent à obtenir un milieu urbain attrayant axé sur les piétons. Les structures de stationnement sont généralement autorisées dans les secteurs d'AATC, mais elles doivent respecter des critères d'emplacement et de conception particuliers.

Aucune structure de stationnement n'est autorisée à moins de 10 mètres d'une voie publique, sauf si elle fait partie d'un bâtiment résidentiel, commercial ou à usage mixte qui comporte un podium ayant des utilisations actives. Le traitement architectural retenu pour la conception du bâtiment (p. ex. : vitrage, fenêtres, pierres, briques) devrait servir à camoufler les structures de stationnement intégrées.

Dans les secteurs AATC, les structures de stationnement indépendantes sont autorisées uniquement si elles sont construites à au moins 10 mètres d'une emprise publique. D'autres bâtiments peuvent masquer les structures de stationnement indépendantes de façon à ce que leur façade ne donne pas sur l'emprise publique.

Aucune structure de stationnement n'est autorisée à moins de 6 mètres d'une limite de lot attenante à une route panoramique ou une route d'entrée, telle que définie dans le Plan officiel. Les structures de stationnement indépendantes que l'on peut voir à partir de routes panoramiques devront être mieux conçues sur le plan architectural et dissimulées grâce à l'utilisation d'un traitement architectural et paysager.

9. **Art public** : L'art public contribue largement au domaine public en rehaussant l'intérêt et la variété de l'expérience humaine et en créant un sentiment d'appartenance. Il aide également à trouver son chemin grâce aux éléments reconnaissables qui agrémentent le quartier. L'art public, qui peut être autonome ou intégré à des éléments architecturaux ou paysagers, comprend des œuvres d'artistes locaux et nationaux s'exprimant par toutes sortes de moyens. Des objets d'art public seront intégrés dans

d'importants projets de reconstruction des rues relevant des secteurs du plan d'AATC, en vertu de la Politique sur l'art public d'Ottawa. La Ville encourage tout aménagement privé, en particulier les projets de rues longeant des façades actives, à inclure des objets d'art public dans la conception des cours avant et des espaces d'intérieur quasi publics.

10. **Principaux passages** : Les principaux passages pour les piétons et les cyclistes sont indiqués dans les plans d'AATC (voir section 10). Ils se trouvent dans des zones qui : représentent un milieu inhospitalier potentiel pour les piétons et les cyclistes; peuvent être plus conflictuels en raison de la présence d'autres modes de transport; suivent le prolongement logique d'une voie piétonnière ou cyclable actuelle ou prévue de l'autre côté d'une chaussée; exigent une voie piétonnière ou cyclable plus directe de l'autre côté d'une chaussée et/ou doivent accueillir un plus grand nombre d'utilisateurs.

La réussite des secteurs d'AATC dépend d'une conception minutieuse des principales intersections parce qu'elles favorisent le transport actif, comblent les lacunes du réseau de transport actif et soutiennent le transport en commun. Les principales intersections traduisent la nécessité de planifier, de concevoir et d'investir davantage à des endroits stratégiques, afin d'offrir aux piétons et aux cyclistes des intersections sécuritaires, accessibles et attrayantes. Les principales intersections doivent être signalisées.

Les principales intersections peuvent être signalisées ou non, selon le contexte et les détails de la conception. Il faut évaluer les normes de rendement et les volumes de piétons dès la conception des principales intersections. Pour les piétons, on recommande d'utiliser des éléments de conception permettant de réduire les distances à parcourir par les piétons, d'accroître la visibilité des piétons et des véhicules, de simplifier la traversée des intersections, de limiter la vitesse des véhicules et de gérer les voies réservées aux véhicules. Pour les cyclistes, on recommande d'utiliser des éléments de conception permettant de renforcer la sécurité et de redonner la priorité

aux bicyclettes par rapport aux voitures, tels que des commandes de feu de circulation, des marques différentes sur la chaussée (p. ex., des passages pour vélo), des feux de circulation pour cyclistes et des dispositifs de synchronisation de feux de circulation.

11. **Sentiers polyvalents** : Des sentiers polyvalents, lesquels contribuent à créer des réseaux piétonniers et cyclables complets, sont prévus dans tous les secteurs d'AATC. Il est indispensable d'en concevoir pour rendre les routes sécuritaires, attrayantes et accessibles. En règle générale, les sentiers polyvalents devraient mesurer de 3 à 4 mètres de large, selon les volumes prévus aux heures de pointe.

L'éclairage a un effet important sur le sentiment de sécurité qu'éprouvent les usagers des pistes cyclables, surtout la nuit. Les pistes cyclables hors route prévues dans les secteurs d'AATC, lesquelles offrent d'importantes routes d'accès à la circulation, devraient être équipées d'un éclairage à échelle humaine sur un côté ou deux. L'éclairage sert à illuminer la signalisation, les marques sur la chaussée, les indications générales, les autres usagers et les obstacles le long de la route.

Des panneaux, des feux de circulation et des marques doivent être utilisés pour accroître la lisibilité du réseau de pistes cyclables et indiquer les destinations et les attractions avoisinantes. Ces améliorations devraient se trouver à des points décisifs le long de la piste cyclable.

Le paysage qui se déroule le long du réseau de sentiers doit contribuer à augmenter le confort et l'attrait visuel du système de transport actif. Des arbres devraient être plantés le long des sentiers et des aires de repos afin de définir des limites de propriété ou des espaces, de garantir un ombrage naturel aux utilisateurs, de fournir un sentiment de lisibilité du réseau et de rendre ce dernier plus attrayant. Un dégagement approprié doit être prévu entre le paysage et le sentier.

Des clôtures le long des sentiers doivent être utilisées pour délimiter des espaces, assurer le respect de la vie privée des voisins résidentiels, éviter les raccourcis, empêcher les empiètements sur les terrains publics et privés ainsi que dissimuler les voitures et les stationnements. Un dégagement approprié doit être prévu entre les clôtures et le sentier. Les clôtures pourront être faites de différents matériaux (p. ex., aménagements paysagers, bois, fer forgé), mais devront être de grande qualité et durables. L'entrée des voies doit être bien reliée au réseau de pistes cyclables et piétonnier et signalée à l'aide de barrières, de bornes de délimitation, de panneaux de signalisation ou de marques sur la chaussée, qui peuvent servir à contrôler l'accès ou à donner des informations générales sur la route (p. ex., identifier des routes principales ou des destinations, des instructions d'utilisateur, etc.).

Du mobilier urbain et des aires de repos peuvent être disposés le long du réseau de sentiers afin d'accroître le confort et la convivialité du réseau de transport actif. Le mobilier urbain, comme des bancs, des poubelles, des abris et des stationnements pour bicyclettes, peut être approprié dans les zones d'arrêt naturelles essaimées le long du réseau (p. ex., des belvédères) ou dans les aires d'activité concentrées ou les aires d'agrément (p. ex., attractions et destinations commerciales/institutionnelles/récréatives) situées à proximité.

Il convient de maintenir un dégagement approprié entre le sentier et les éléments qui le bordent afin de renforcer la sécurité du réseau et la visibilité des utilisateurs. Parmi les éléments qui exigent ce type de dégagement, mentionnons l'éclairage, les panneaux de signalisation, les feux de circulation, les aménagements paysagers, les clôtures et le mobilier.

12. **Raccourcis piétonniers** : Les sites dotés de stationnements de surface doivent offrir des raccourcis piétonniers sécuritaires et visibles entre les bâtiments et les trottoirs ou voies situés à proximité, ainsi que les destinations comme les stations ou arrêts de transport en commun, les rues avec façades actives ou les espaces

verts. Ces raccourcis peuvent traverser des aires de stationnement en diagonale ou emprunter d'autres tracés appropriés. La conception des raccourcis piétonniers doit respecter les dimensions minimales et les normes établies par la Ville pour les trottoirs ou les sentiers.

## 9.0 VUE D'ENSEMBLE DE LA VIABILISATION DES AATC

La vue d'ensemble de la viabilisation des AATC est une évaluation globale des capacités des principaux services d'infrastructure dans les secteurs visés par le plan d'AATC et les aires limitrophes. Elle comprend l'analyse de l'état des capacités actuelles, des besoins futurs en capacités et des travaux requis pour moderniser les réseaux publics d'alimentation en eau, d'égouts domestiques, d'égouts pluviaux, de transport de l'électricité et de transport routier. L'incidence potentielle du bruit et des vibrations d'un aménagement situé à proximité des principaux corridors de transport a également fait l'objet d'une évaluation globale. Les différentes cartes des plans d'AATC (réseaux de rues, de voies piétonnières, de pistes cyclables, etc.) ont été élaborées conformément aux recommandations formulées dans la vue d'ensemble de la viabilisation des AATC.

Cette vue d'ensemble vise avant tout à déterminer l'état actuel des capacités des principaux réseaux d'infrastructure et les améliorations requises pour appuyer les densités d'aménagement projetées à court et à long terme dans les secteurs des plans d'AATC. Elle permet également d'établir les nouvelles normes de capacité des transports selon les secteurs des plans d'AATC, qui fonctionneront comme de petits quartiers du centre-ville à mesure que leur densité augmentera.

Dans la vue d'ensemble de la viabilisation des AATC, on évalue les coûts des améliorations connexes et recommande les calendriers et les phases des travaux nécessaires à la croissance éventuelle de la densification. On y analyse les travaux d'infrastructure requis pour

les derniers aménagements à long terme des secteurs des plans d'AATC ainsi que les aménagements prévus pour les vingt prochaines années. Dans l'ensemble, la plupart des services devront être modernisés au cours des 20 prochaines années pour répondre aux besoins des aménagements à court et à long terme. Le rapport de la vue d'ensemble de la viabilisation des AATC présente en détail les phases de travaux.

Par la suite, les analyses et les recommandations sur la viabilisation des AATC serviront à :

- fournir les premières directives sur la préparation des études d'infrastructure détaillées requises par la Ville aux fins de l'approbation d'un aménagement;
- guider la Ville au moment d'établir les budgets d'immobilisations appropriés pour exécuter les travaux futurs destinés à faciliter le transport en commun dans les secteurs des plans d'AATC.
- à établir les sources de financement de la croissance de l'infrastructure requise pour les secteurs d'AATC.

La vue d'ensemble de la viabilisation des AATC est l'annexe C, mais elle est fournie dans un document distinct. Voici les faits saillants des constatations et des recommandations de la vue d'ensemble de la viabilisation des AATC.

## 9.1 ALIMENTATION EN EAU

Principales constatations et améliorations recommandées

- Une conduite principale de 1 220 mm traverse, en direction est, à partir du poste de pompage du pont Hurdman, au sud de l'autoroute 417, quatre secteurs d'AATC à l'étude (Tremblay, St. Laurent, Cyrville et Blair) à l'est de la rivière Rideau.
- La conduite principale de 1 067 mm au sud de l'autoroute 417 sera remplacée par le nouveau raccordement des

conduites principales d'Orléans au nord de l'autoroute 417 (construction prévue en 2013/14).

- Une nouvelle traverse (future) de 1 372 mm est recommandée pour améliorer le service aux terrains actuels, aux secteurs d'AATC et aux aménagements futurs à l'est de la rivière Rideau.
- Pour alimenter en eau chaque secteur d'AATC, des conduites principales internes bouclées de 305 mm et de 406 mm seront sans doute nécessaires avec la densification des aménagements et le remplacement requis des vieilles conduites principales. L'AATC Hurdman nécessitera une conduite d'alimentation bouclée de 406 mm.

La conduite principale de 1 220 mm qui traverse actuellement la rivière Rideau devra être déplacée et remplacée, car elle approche la fin de sa durée de vie. On recommande l'installation d'une conduite de 1 372 mm en raison de la croissance observée à l'est d'Ottawa. Le moment du remplacement de la conduite dépend de nombreux facteurs, notamment de son état (remplacement à la fin de sa vie utile), des AATC et autres aménagements à l'est d'Ottawa, des prochains travaux de reconstruction de l'autoroute 417 et d'autres travaux de construction à l'échelle locale. La Ville examinera ces questions parmi d'autres dans le cadre d'une évaluation environnementale distincte afin de déterminer le meilleur moment pour remplacer la conduite. Aux fins de cette évaluation, on projette que la nouvelle traverse sera construite d'ici 20 ans environ (soit d'ici 2032). Le moment approprié pour le remplacement de la traverse n'aura vraisemblablement pas d'effet important sur les taux de croissance à court et à moyen terme.

## 9.2 RÉSEAU D'ÉGOUTS DOMESTIQUES

Principales constatations et améliorations recommandées

- Les AATC Cyrville et St-Laurent (à l'est du boulevard St-Laurent) sont raccorder à l'égout collecteur de Cyrville, qui semble n'avoir aucune limite de capacité.

- L'AATC Blair est raccordé à l'émissaire d'évacuation de Maxime qui semble n'avoir aucune limite de capacité.
- L'AATC Lees est raccordé à l'égout d'interception de la rivière Rideau qui est parfois surchargé par temps pluvieux.
- Les AATC St-Laurent (à l'ouest du boulevard St-Laurent), de Tremblay et Hurdman sont raccordés à l'égout collecteur de la rivière Rideau qui est parfois surchargé par temps pluvieux.
- Remplacement partiel/amélioration nécessaire des égouts (860 m de conduites de 600 mm de diamètre) sur le chemin Tremblay par des conduites de 750 mm de diamètre.
- Construction d'un nouvel égout d'interception parallèle à l'égout collecteur de la rivière Rideau, qui comprendra :
  - 125 m (de la rue Wright à l'égout du chemin Coventry) de 1 350 mm de diamètre;
  - 375 m (de l'égout du chemin Coventry à l'égout du chemin Tremblay) de 1 200 mm de diamètre;
  - 460 m (de l'égout du chemin Tremblay à l'égout du chemin Industrial) de 1 060 mm de diamètre;
  - 250 m (du prolongement d'Hurdman au sud du chemin Industrial) de 675 mm de diamètre.

Il n'y a pas lieu d'améliorer l'égout collecteur de Cyrville (AATC Cyrville) ou des émissaires d'évacuation de Maxime (AATC Blair) dans un horizon de planification de 20 ans. Toutefois, nous recommandons de surveiller l'écoulement de l'égout pour s'assurer qu'il continue de suffire aux besoins.

Les conditions à l'égout collecteur de la rivière Rideau, qui est raccordé à l'AATC Lees, est limitée. Cela dit, nous recommandons une évaluation de la ligne piézométrique à l'aide du modèle du réseau de collecte des eaux usées du Plan directeur de l'infrastructure de 2014, tout en tenant compte des résultats du programme de surveillance du débit achevé dernièrement (saison

2013), pour confirmer la capacité disponible.

Compte tenu de la capacité limitée de l'égout collecteur de la rivière Rideau par temps pluvieux, les possibilités travaux par phases dans les AATC Tremblay, St-Laurent (ouest du boulevard St-Laurent) et Hurdman sont restreintes. Si l'AATC Hurdman est implanté en premier, l'égout d'interception complet sera nécessaire, à moins qu'un raccordement temporaire au collecteur de la rivière Rideau soit permis. Si les AATC Tremblay et St-Laurent sont implantés avant celui d'Hurdman, les premiers 500 m de l'égout d'interception pourraient être installés en supposant qu'il y est suffisamment d'espace dans l'emprise. En outre, si le secteur du chemin Tremblay demeure partiellement séparé, l'égout de 860 m du chemin Tremblay devra être remplacé juste après le début des réaménagements. Il faudrait surveiller l'égout collecteur de la rivière Rideau et l'égout du chemin Tremblay afin de déterminer leurs niveaux de capacité.

### 9.3 ÉGOUTS PLUVIAUX

Principales constatations et améliorations recommandées

- Les égouts pluviaux en place ont une capacité suffisante pour assurer l'écoulement des eaux au niveau de déploiement des AATC.
- La gestion des eaux pluviales sera effectuée aux emplacements de projets d'aménagement proposés afin d'assurer un niveau de service de 100 ans en gardant un volume de stockage sur place. Les critères de gestion des eaux pluviales que la Ville a adoptés en matière de réaménagement sont suffisants et devraient être maintenus.
- Les drains agricoles et les toits seront dirigés vers des égouts pluviaux durant le réaménagement.
- De nouvelles améliorations ne sont pas requises pour les AATC Lees, Tremblay, St-Laurent et Blair, à moins que l'évaluation de l'état des conduites n'exige leur remplacement ou leur remise à neuf.

- Le secteur d'AATC Cyrville et Blair à l'étude peut nécessiter l'agrandissement de l'étang artificiel des terres humides de Cyrville, des travaux de lutte contre l'érosion du drain de Cyrville et un nouvel égout pluvial sur Cyrville sud, dans le secteur d'AATC Cyrville à l'étude.
- Le secteur d'AATC Hurdman à l'étude peut nécessiter un nouvel égout d'un niveau de service de cinq ans dans la zone qui n'est pas aménagée actuellement.

Les besoins en égouts pluviaux dans un horizon de 20 ans dépendent de l'emplacement des aménagements. Les aménagements dans les secteurs Lees, Tremblay, St-Laurent et Blair à l'étude, pourront être implantés sans autres améliorations à l'infrastructure pluviale. Il est recommandé de surveiller sporadiquement l'écoulement des égouts plus anciens dans le cadre du programme de surveillance temporaire des débits mis en place par la Ville afin de s'assurer de la disponibilité d'une capacité permanente dans les égouts pluviaux du chemin Tremblay dans les secteurs Tremblay et St-Laurent, dans les égouts du boul. St-Laurent au sud de l'autoroute 417 et dans les égouts du Transitway au nord de l'autoroute 417 dans le secteur de Cyrville.

La construction de l'égout pluvial dans la zone industrielle Cyrville devra être réalisée avant les aménagements; une évaluation détaillée de l'érosion du drain de Cyrville devra aussi être effectuée. Si des aménagements étaient prévus dans des secteurs tributaires de l'étang artificiel des terres humides de Cyrville, il faudrait inspecter ces lieux en détail afin de vérifier les exigences de quantité et de qualité du stockage pour la croissance naturelle dans tous les secteurs tributaires, ainsi que l'incidence des plans de densification des AATC proposés. Il faudra aussi évaluée en détail l'érosion du drain de Cyrville.

Les aménagements dans l'AATC Hurdman peuvent nécessiter l'installation de nouveaux égouts pluviaux dans la zone non aménagée afin de fournir un niveau de service de cinq ans dans tous les secteurs de l'AATC.

## 9.4 SERVICE D'ÉLECTRICITÉ

Principales constatations et améliorations recommandées :

- La capacité de réserve de sous-stations est actuellement limitée, particulièrement à Overbrook, à Russell et à Moulton.
- Hydro-Ottawa/Hydro-One a déjà planifié d'accroître la capacité de réserve à Overbrook, Russell et Moulton à ses frais.
- La capacité du circuit devra être augmentée soit en améliorant les lignes actuelles ou en ajoutant de nouvelles lignes, particulièrement dans les secteurs de Lees, Hurdman et Tremblay, et dans une moindre mesure, dans ceux de St-Laurent et Blair.

## 9.5 TRANSPORT

Principales constatations et améliorations recommandées :

- Afin de favoriser la densification proposée des utilisations des terrains pour les secteurs d'AATC, l'évaluation du transport vise à déterminer l'accroissement de la part modale des modes de transport durables, tels que le transport en commun, le cyclisme et la marche, afin de promouvoir des modes de transport plus durables et de réduire au minimum l'élargissement de routes.
- Pour soutenir la durabilité, la majorité des résidents et des employés futurs des secteurs d'AATC à l'étude utiliseront le transport public, le cyclisme ou la marche pour se déplacer. Cette approche reconnaît la nécessité de réduire le nombre de déplacements en voiture pendant le réaménagement d'un secteur et, à long terme, engendrera dans les secteurs d'AATC les mêmes habitudes de déplacement qui sont adoptées dans le centre-ville d'Ottawa.
- Les cibles de part modale viables pour les périodes de pointe dans les secteurs d'AATC reposent sur l'hypothèse

que le transport en commun représentera au moins 65 % de tous les déplacements et les modes de transport actif, comme le cyclisme et la marche, au moins 15 %. On prévoit que les 20 % restants des déplacements en période de pointe se feront dans des voitures privées (15 % : conducteurs/5 % : passagers). Au fur et à mesure du réaménagement, il faudra graduellement apporter des améliorations à l'infrastructure cyclable et piétonnière, sous forme de projets d'immobilisations autonomes, dans le secteur de l'AATC afin d'appuyer les déplacements effectués par mode de transport actif.

- L'évaluation établit la nécessité de protéger les voies élargies dans les secteurs de l'AATC. Ces voies élargies permettront à la Ville de disposer d'assez d'espace pour aménager différents éléments structuraux et ainsi faciliter les moyens de transport durables comme des pistes cyclables, des trottoirs plus larges, le stationnement dans la rue et/ou des voies de déplacement pour véhicules. Les rues visées comprennent les chemins Tremblay et Cyrville.

## 9.6 BRUIT ET VIBRATION

Principales constatations et recommandations :

- Sources de bruit déterminées :
  - AATC Lees : Future ligne de TLR, autoroute 417, avenue Lees, rue Nicolas, avenue King Edward, avenue Greenfield Avenue, promenade du Colonel-By, future promenade Alta Vista, avenue Mann.
  - AATC Hurdman : Ligne de transport de voyageurs VIA Rail, future ligne de TLR, autoroute 417, promenade Riverside, avenue Industrial, future promenade Alta Vista, avenue Terminal, transport en commun rapide par autobus/Transitway Sud-Est.

- AATC Tremblay : Ligne de transport de voyageurs VIA Rail, future ligne de TLR, autoroute 417, promenade Riverside, promenade Vanier, chemin Coventry, avenue Industrial, chemin Tremblay, chemin Belfast, avenue Terminal.
  - AATC St-Laurent : Ligne de transport de voyageurs VIA Rail, future ligne de TLR, autoroute 417, boul. St-Laurent, chemin Coventry, chemin Ogilvie, chemin Tremblay.
  - AATC Cyrville : Future ligne de TLR, autoroute 417, promenade Aviation, chemin Cyrville, chemin Ogilvie, avenue Cummings, chemin Star Top, chemin Algoma.
  - AATC Blair : Future ligne de TLR, chemin Regional 174, chemin Blair, chemin Ogilvie, City Park Drive, chemin Meadowbrook.
- Les questions liées à l'éventuelle atténuation du bruit concernent avant tout l'aménagement résidentiel futur. Les lignes directrices sur la lutte contre le bruit environnemental – Ville d'Ottawa (mai 2006) contiennent les exigences relatives aux études sur l'atténuation du bruit le long d'aménagements résidentiels. Toutefois, les futures utilisations non résidentielles (p. ex., usage de bureau) devront indubitablement tenir compte des sources de bruit ou de vibration, en particulier à proximité des futures lignes de passagers du TLR et de VIA Rail.
  - Le processus d'approbation de tout aménagement futur limitrophe ou proche de sources de bruit ou de vibration déterminées (comme le chemin de fer) devra inclure des études appropriées sur l'atténuation du bruit et des vibrations. Les *Guidelines for New Development in Proximity to Railway Operations* (mai 2013) fournissent un cadre pour les études requises, l'atténuation le processus d'approbation.

## 10.0 PLANS D'AMÉNAGEMENT AXÉS SUR LE TRANSPORT EN COMMUN – CONCEPTS ET POLITIQUES

Vous trouverez ci-après des détails sur chacun des secteurs d'AATC. La présente section expose les plans, les illustrations, les objectifs en matière de densité et un examen de la question pour chaque secteur visé par le Plan.

### 10.1 AMÉNAGEMENT AXÉ SUR LE TRANSPORT EN COMMUN, SECTEUR LEES

Le secteur d'AATC Lees couvre 81,6 ha et comprend environ 350 propriétés dont la taille va des grandes parcelles servant à des fins institutionnelles et pour les transports à des lots beaucoup plus petits où se trouvent des maisons de ville. Le secteur est traversé par deux corridors de transport : le corridor est-ouest de l'autoroute 417 et le corridor nord-sud Nicholas/Alta Vista prévu, dont la moitié nord contient également le corridor de train léger sur rail, la Ligne de la Confédération. Les limites du secteur d'AATC sont : au nord, l'avenue Mann, vers le sud et l'est, la rivière Rideau, et à l'ouest, une ligne complexe tracée entre les propriétés depuis l'intersection Mann/Nicholas jusqu'à la rivière Rideau.

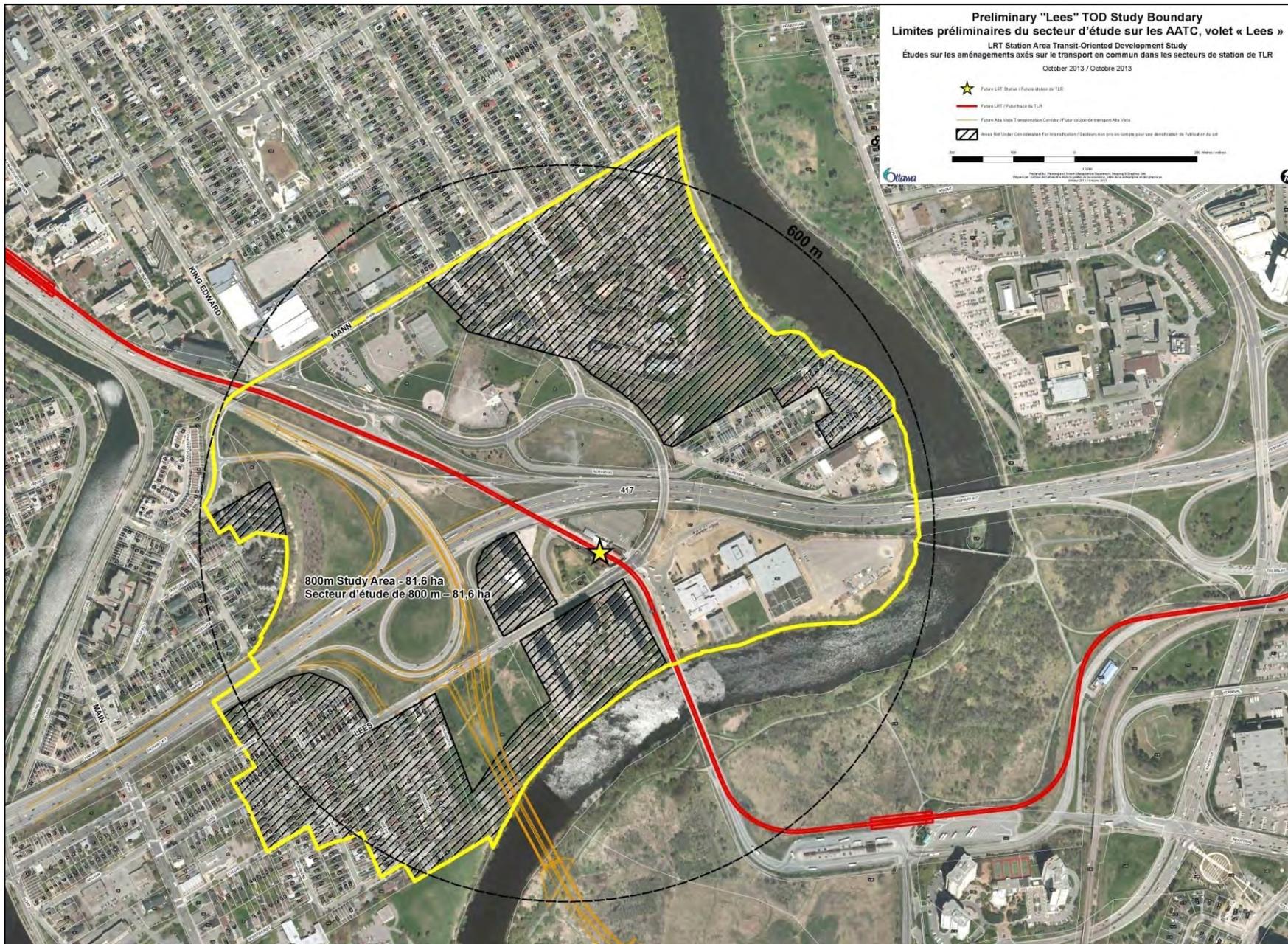


Figure 8 : Secteur d'AATC Lees

### 10.1.1 UTILISATION ACTUELLE DES TERRAINS, SECTEUR LEES — CONTEXTE

Pour mieux comprendre la zone d'aménagement et l'utilisation des terrains, on examinera, dans les prochaines sections, les propriétés en fonction des sous-zones numérotées figurant sur la carte ci-après (figure 9).

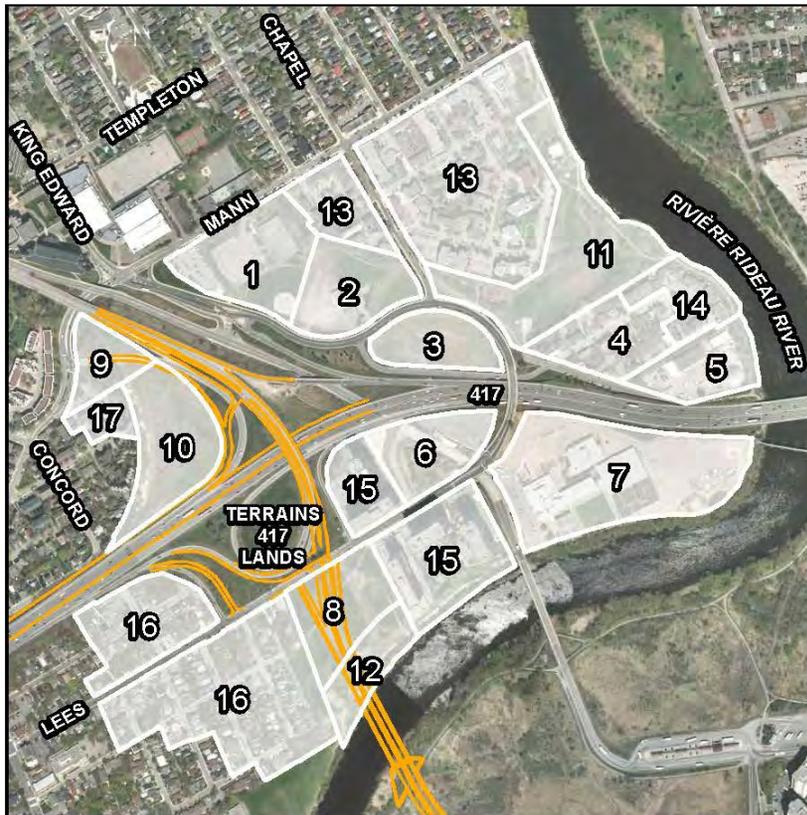


Figure 9 : Carte — index des propriétés du secteur Leas

1. Le terrain **de l'aréna de Côte-de-Sable** comporte l'aréna, le stationnement de l'aréna, le terrain de baseball et un stationnement de coin appartenant à l'Université d'Ottawa. La propriété couvre 2,74 hectares. L'aréna et le terrain de baseball appartiennent principalement à la Commission de la capitale nationale, et une bande de terrain en forme d'arc brisé (les terrains Home Plate) appartient à la Ville. Tous ces terrains font l'objet d'un protocole d'entente entre l'Université d'Ottawa et la Ville concernant leur utilisation à long terme, principalement à des fins récréatives.
2. **Le terrain de la Fondation Mobin**, sis au 2, Avenue Robinson, comporte un bâtiment d'entretien d'un étage qui a autrefois été utilisé par les Travaux publics de la CCN et un centre culturel iranien. La propriété couvre 2,27 hectares. À l'heure actuelle, le bâtiment n'est pas utilisé. La propriété contient deux aires de stationnement et des espaces verts gazonnés.
3. **Le terrain « Bowl »** (1, avenue Robinson) constitue la parcelle vacante semi-circulaire bordée par l'autoroute 417 et l'avenue Lees. La propriété couvre 1,57 hectare. Ce terrain a été utilisé par la Ville comme site d'entreposage de la neige. La propriété de ce terrain est transférée de la Ville à l'Université d'Ottawa.
4. **Le village Robinson Ouest** est l'actuelle zone résidentielle de densité faible à moyenne qui ne fait pas partie de la zone résidentielle stable (décrite ci-après) et qui est desservie par l'avenue Robinson, le chemin Hurdman et l'avenue Lees. Il contient 48 parcelles, dont la plupart sont de petits lots appartenant à des particuliers. On recense également au moins deux propriétés commerciales et un réaménagement en copropriété approuvé récemment de 37 unités sur six étages sis au 19, avenue Robinson.
5. **La cour du Service des travaux publics de la Ville**, sise au 29, chemin Hurdman, couvre 1,7 hectare. Elle comporte une cour de travaux publics, quatre bâtiments, deux aires de stationnement et des aires d'entreposage des véhicules et des matériaux. Elle est bordée par l'autoroute 417, la rivière Rideau, l'avenue Lees et le chemin Hurdman.

6. **Le terrain de la Station**, sis au 171-197, avenue Lees, couvre 1,86 hectare. Ce terrain comporte les installations du Transitway et deux bâtiments environnementaux jouxtant les installations du Transitway, du côté nord-est. Le reste du terrain est vacant. Ce terrain fait l'objet d'un protocole d'entente entre la Ville et l'Université d'Ottawa concernant la propriété et l'aménagement une fois que la ligne de train léger sur rail sera terminée. L'Université d'Ottawa va entreprendre un examen de ces terrains dans le cadre d'une mise à jour du plan directeur du campus.
7. **Le Campus Lees**, sis au 200, avenue Lees, couvre 7,2 hectares. Il comporte quatre grands bâtiments institutionnels de faible élévation, des aires de stationnement et un terrain de sport avec gradins. Il est délimité par l'autoroute 417, la rivière Rideau, le Transitway et l'avenue Lees/viaduc. Les installations servent présentement d'établissement d'enseignement postsecondaire. L'Université d'Ottawa va entreprendre un examen de ces terrains dans le cadre d'une mise à jour du plan directeur du campus.
8. **Le terrain nord de l'espace vert**, sis au 160, avenue Lees (y compris le 166, Lees), représente environ les deux tiers de la superficie totale en espaces verts présente à cet endroit, soit environ 2,4 hectares. Actuellement, ce terrain constitue un espace vert. Le jardin communautaire de l'avenue Lees est situé sur cette propriété.
9. **Les terrains triangulaires** sis au 56, Greenfield, et au 4, avenue Mann, couvrent environ un hectare à aménager réparti des deux côtés de la rampe d'accès à l'autoroute 417. Actuellement, ces deux propriétés constituent espace vert public vacant.
10. **Le terrain en croissant de l'autoroute**, également sis au 4, avenue Mann, couvre environ 2,5 hectares. Ces terrains publics sont vacants.
11. **Le terrain Robinson et le parc Dutchie's Hole** couvrent environ 2,5 hectares et sont utilisés comme parc et espace vert. Le site comporte actuellement un terrain de sport, un jardin communautaire, un pavillon, une pataugeoire, un stationnement et une aire de jeu. La propriété appartient à la Ville.
12. **Le terrain sud de l'espace vert, sis au 160, avenue Lees** (y compris le 166, Lees), couvre environ 1,2 hectare. Il s'agit d'un espace vert vacant appartenant à la Ville. Ce terrain longe la rivière Rideau et se trouve à l'est du parc Springhurst.
13. **Strathcona Heights** est un quartier résidentiel de densité moyenne couvrant 7,5 hectares qui s'est développé autour du croissant Chapel, du chemin privé Wiggins, du chemin privé Sentier, du croissant Goulbourn et du chemin privé Nancy Smith. Le Centre Youville (école/garderie et centre de santé et de ressources communautaires) est également situé à Strathcona Heights, au 150, avenue Mann.
14. **Le village Robinson Est** couvre environ 0,8 hectare. Il s'agit d'un secteur exclusivement résidentiel affichant principalement des maisons en rangée le long de la rivière et deux bâtiments de densité moyenne, au 35, avenue Robinson, et au 233, avenue Lees.
15. **Les Appartements Lees** renvoient aux cinq tours d'habitation sises au 169, au 170, ainsi qu'au 180 et au 190 de l'avenue Lees. Les immeubles qui s'y trouvent vont de 13 à 21 étages. Les immeubles sont situés de chaque côté de l'avenue Lees et, ensemble, les propriétés couvrent environ quatre hectares.
16. **Ottawa-Est** représente la partie du Vieil Ottawa-Est affichant une densité de faible à moyenne s'étendant des rues Rosemère à Chestnut, jusqu'à l'espace vert sis au 160, avenue Lees. Ce secteur comporte aussi deux parcs, le parc Parkland, au 185, avenue Hawthorne, et le parc Springhurst. Ce dernier présente une aire de jeu, un terrain de tee-ball, un terrain de basketball, un terrain pour jeux de fer et un site de mise à l'eau des canots sur la rive de la rivière Rideau.
17. **Le quartier Greenfield** couvre environ un hectare et est accessible par la rue Montcalm et l'allée semi-circulaire qui mène à Greenfield, au sud de la rampe d'accès de l'autoroute 417. Les terrains comportent des maisons en rangée et de petits immeubles à appartements.

## 10.1.2 RÉSEAU POUR PIÉTONS, SECTEUR LEES

Le Plan de la circulation piétonnière (figure 11) montre les trottoirs et les sentiers polyvalents, les passages pour piétons enjambant des routes et des cours d'eau ainsi que les liens verticaux (escaliers et rampes) actuels et prévus dans le secteur d'AATC Lees. Le but de ce plan est de faciliter et de sécuriser l'accès à la station Lees et de fournir des solutions de rechange à l'utilisation de l'automobile. Le Plan précise les principaux passages pour piétons qui doivent faire l'objet d'une conception spéciale pour permettre aux piétons de circuler rapidement et de façon sécuritaire, notamment par la mise en place de passages plus larges et texturés, d'une meilleure signalisation et de temps de signal indiquant aux piétons de « passer » plus long. Les concepteurs des passerelles et des passages inférieurs pour les piétons doivent prendre la prévention du crime par l'aménagement du milieu en considération.

Le sentier polyvalent qui longe présentement le côté sud de l'autoroute 417, de la station Lees jusqu'à la rivière Rideau, pourrait être déplacé dans un axe est-ouest, mais assurerait tout de même la liaison entre les mêmes points de départ et d'arrivée.

La future passerelle polyvalente enjambant la rivière Rideau améliorerait à long terme l'accès entre les corridors de transport en commun sud et est et le campus Lees. Même si les usagers du transport en commun peuvent toujours accéder à la station Lees, ceux se déplaçant en direction sud et sud-est devront débarquer à la station suivante (Hurdman) et passer du transport par rail au transport par autobus. La nouvelle passerelle polyvalente constituera un choix plus logique en éliminant un transfert intermodal aux usagers qui marcheront directement du campus Lees Campus jusqu'à la station Hurdman. Comme il ne s'agit pas d'un composant essentiel du réseau pour piétons, on le considère comme un projet à long terme qui nécessitera des partenariats stratégiques en matière de financement.

La future passerelle polyvalente enjambant l'autoroute 417 améliorera l'accès piétonnier entre l'aménagement prévu sur le terrain « Bowl » et le terrain de la Station. Il offrira aussi un lien plus direct entre la collectivité de Sandy Hill via le croissant Chapel et la

station Lees. Il ne s'agit pas d'un composant essentiel du réseau pour piétons, et on le considère comme un projet à long terme. La construction de la passerelle polyvalente sera donc motivée par l'ampleur des aménagements effectués sur le terrain de la Station et le terrain Bowl qui se trouvent à proximité et est sujette à un examen supplémentaire au moment de l'aménagement.



Figure 10 : Illustration de la traverse pour piétons à la station Lees

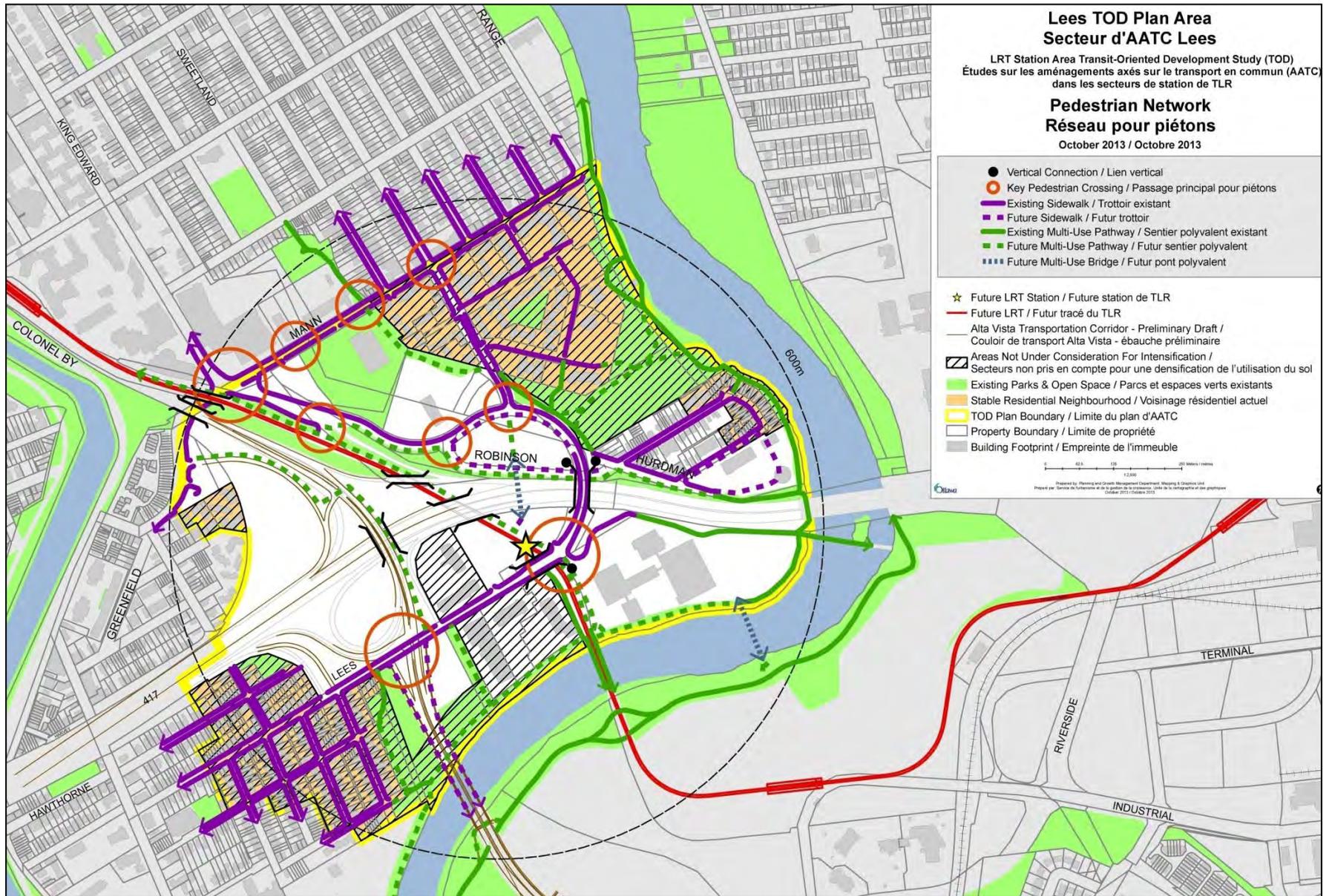


Figure 11 : Réseau pour piétons du secteur Lees

### 10.1.3 RÉSEAU DE PISTES CYCLABLES DU SECTEUR LEES

Le Plan du réseau de pistes cyclables (figure 12) présente les pistes cyclables actuelles et requises ainsi que les points de passage futurs pour les cyclistes dans le secteur d'AATC Lees. Le Plan, une fois mis en œuvre, améliorera les liens entre les secteurs de la Côte-de-Sable, d'Ottawa-Est, de Lees et de Hurdman. Le type d'installations présentes dans le corridor et leur fonction sont représentés par des symboles linéaires distincts. La conception détaillée sera conforme aux normes de la Ville au moment où l'installation sera construite.

Comme dans le cas du réseau pour piétons, les points de passages importants du réseau de pistes cyclables important des routes sont entourés d'un cercle rouge. Ces emplacements doivent faire l'objet d'une conception spéciale pour permettre aux piétons de circuler rapidement et de façon sécuritaire. Le recours à des passages peints ou texturés et à une signalisation pour les pistes cyclables doit être considéré également.

Les voies cyclables sur rue et les voies partagées s'appliquent à l'avenue Lees et au croissant Chapel, au corridor prévu de la promenade Alta Vista de l'avenue Lees jusqu'à la rivière et à l'avenue Robinson, entre la passerelle enjambant l'avenue Lees et la rivière.

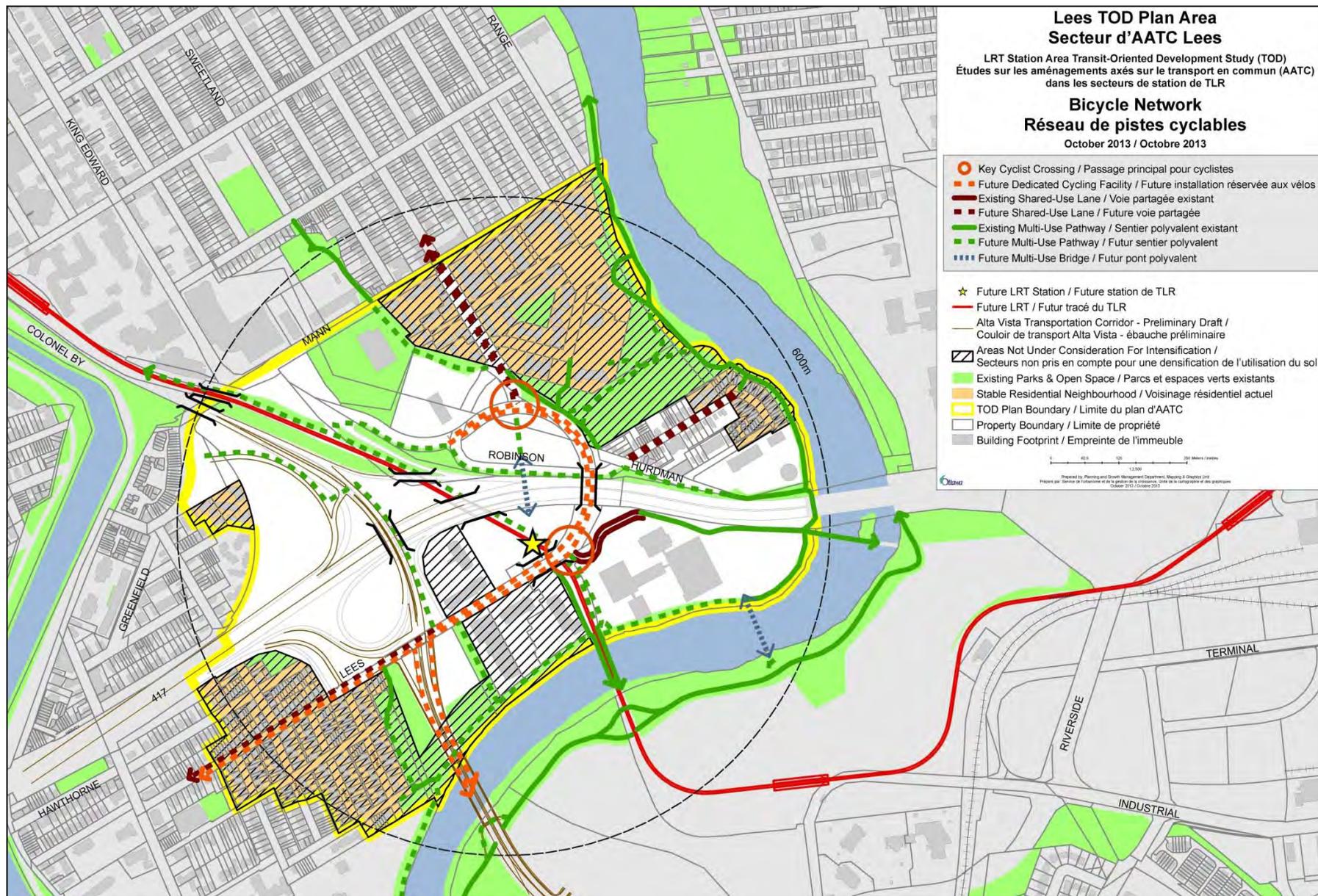


Figure 12 : Réseau de pistes cyclables du secteur Lees

#### 10.1.4 RÉSEAU DE RUES DU SECTEUR LEES

Le Plan du réseau de rues (figure 14) présente les rues actuelles et futures du secteur de la station Lees. L'objectif principal de ces divers liens est de donner aux piétons et aux cyclistes un accès direct et sécuritaire à la station Lees et à soutenir d'autres objectifs de la Ville en matière de réseaux de rues et de mobilité. L'emprise de ces rues sert également à soutenir l'infrastructure et les services publics, tant souterrains qu'aériens.

En 2013-2014, l'autoroute 417 sera élargie de deux voies, une dans chaque direction. Dans le cadre de ces travaux, la passerelle de la rue Lees sera reconstruite avec un empattement légèrement plus grand. Ces travaux vont aussi avoir des répercussions sur l'avenue Robinson dans sa partie située près du viaduc de l'avenue Lees, laquelle devra être déplacée vers le nord pour permettre l'élargissement de l'autoroute.

L'avenue Robinson est classée en tant que route locale ayant une emprise d'environ 20 m qui varie à certains endroits. Les composants de la section transversale de cette route, lorsqu'elle sera reconstruite, devraient être les suivants : un trottoir de 2,4 m du côté nord, un terre-plein de 3 m pour accueillir une rangée d'arbres sur le côté nord, une voie de stationnement de 2,6 m, 2 voies de circulation de 3,5 m ou de 7 m en tout et un sentier polyvalent de 3 m du côté sud. En outre, une deuxième rangée d'arbres doit être plantée sur le côté nord, sur une propriété privée, pour créer une zone tampon routière et un environnement plus favorable aux piétons. Ces aménagements seront réalisés en vertu du zonage et du plan d'implantation. Cette section transversale s'en va rétrécissant jusqu'au passage inférieur Robinson, qui devrait avoir une largeur de 13,5 m répartie comme suit : un trottoir de 2 m, une zone tampon de 1 m, 2 voies de circulation totalisant 7 m et un sentier polyvalent de 3,5 m. On a établi que tous les composants susmentionnés peuvent être logés dans l'emprise actuelle.

Il convient également de redresser et de rétrécir le segment de l'avenue Lees situé entre l'avenue Mann et l'avenue Robinson. L'objectif est de consolider à l'est certain des terrains inutilisés se trouvant du côté ouest à des fins d'aménagement.



Figure 13 : Paysage urbain conceptuel de l'avenue Lees

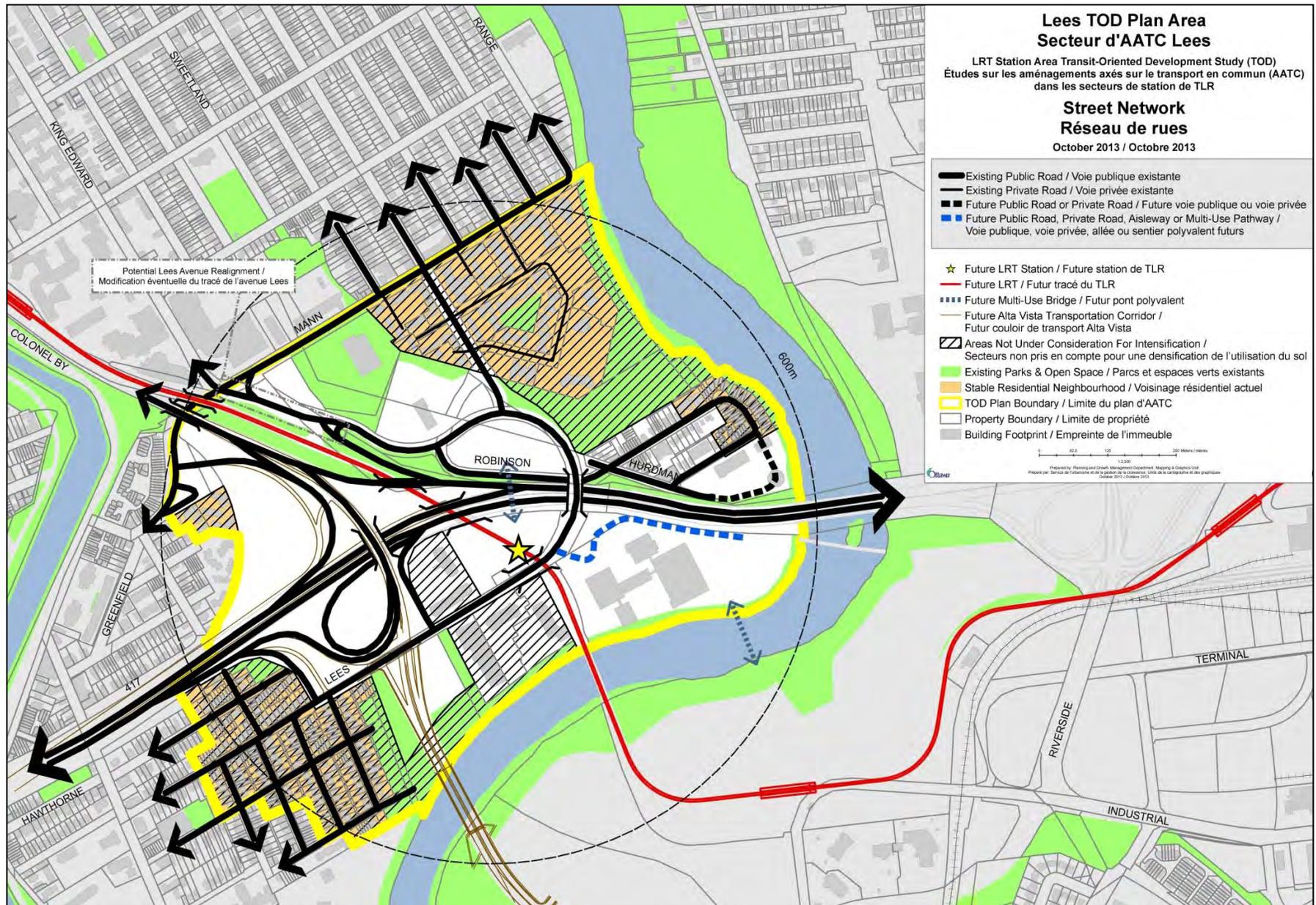


Figure 14 : Réseau de rues du secteur Lees

### 10.1.5 PLAN VERT DU SECTEUR LEES

Le Plan vert (figure 16) montre les parcs actuels et futurs, des espaces verts, des aires d'agrément publiques/privées et des paysages de rue prioritaire.

Le parc Springhurst doit être prolongé au moins jusqu'aux limites du projet de corridor Alta Vista.

L'aréna de Côte-de-Sable et le stationnement connexe sont des installations communautaires importantes qui devraient demeurer sur ce terrain. Toutefois, on reconnaît que les grands stationnements à niveau ne sont pas à long terme des installations appropriées près d'une station de transport en commun. En conséquence, le stationnement de cette installation peut être transformé (stationnement souterrain ou étagé) ou repositionné à un endroit où il pourra être partagé avec une installation récréative/institutionnelle plus grande. Les utilisations autorisées sur le terrain de l'aréna de Côte-de-Sable, autre que l'aréna elle-même, incluent un centre communautaire, un jardin communautaire, une garderie, un service d'urgence, une bibliothèque, un centre de services municipal, un parc, des installations récréatives et sportives et un complexe sportif, peu importe l'endroit sur le site, et toute autre utilisation associée au transport en commun au-dessus du premier étage. Ainsi :

- ces terrains pourront être mieux intégrés au tissu urbain tel que décrit dans le présent plan;
- il y aura une certaine forme d'usage récréatif sur ces terrains à long terme;
- les utilisations actuelles en matière de loisirs et de parc pourront se poursuivre si la Ville et le propriétaire foncier le souhaitent.

Le corridor d'espaces verts le long du rivage de la rivière Rideau au campus Lees est considéré comme un espace vert universitaire qui demeurera la propriété de l'Université d'Ottawa. Cela étant dit, ces terrains doivent être accessibles au public, les dispositions du Plan officiel et du Plan directeur des espaces verts de la Ville restent applicables, et le sentier doit être construit et entretenu conformément aux normes de la Ville à tout le moins.

On recense deux jardins communautaires dans le secteur d'aménagement, un sur le terrain Robinson et l'autre dans le corridor d'espaces verts, au 160, avenue Lees. Les terrains à ces deux emplacements resteront des espaces verts, comme l'indique le Plan vert.



Figure 15 : Paysage urbain conceptuel de l'avenue Lees à la station Lees

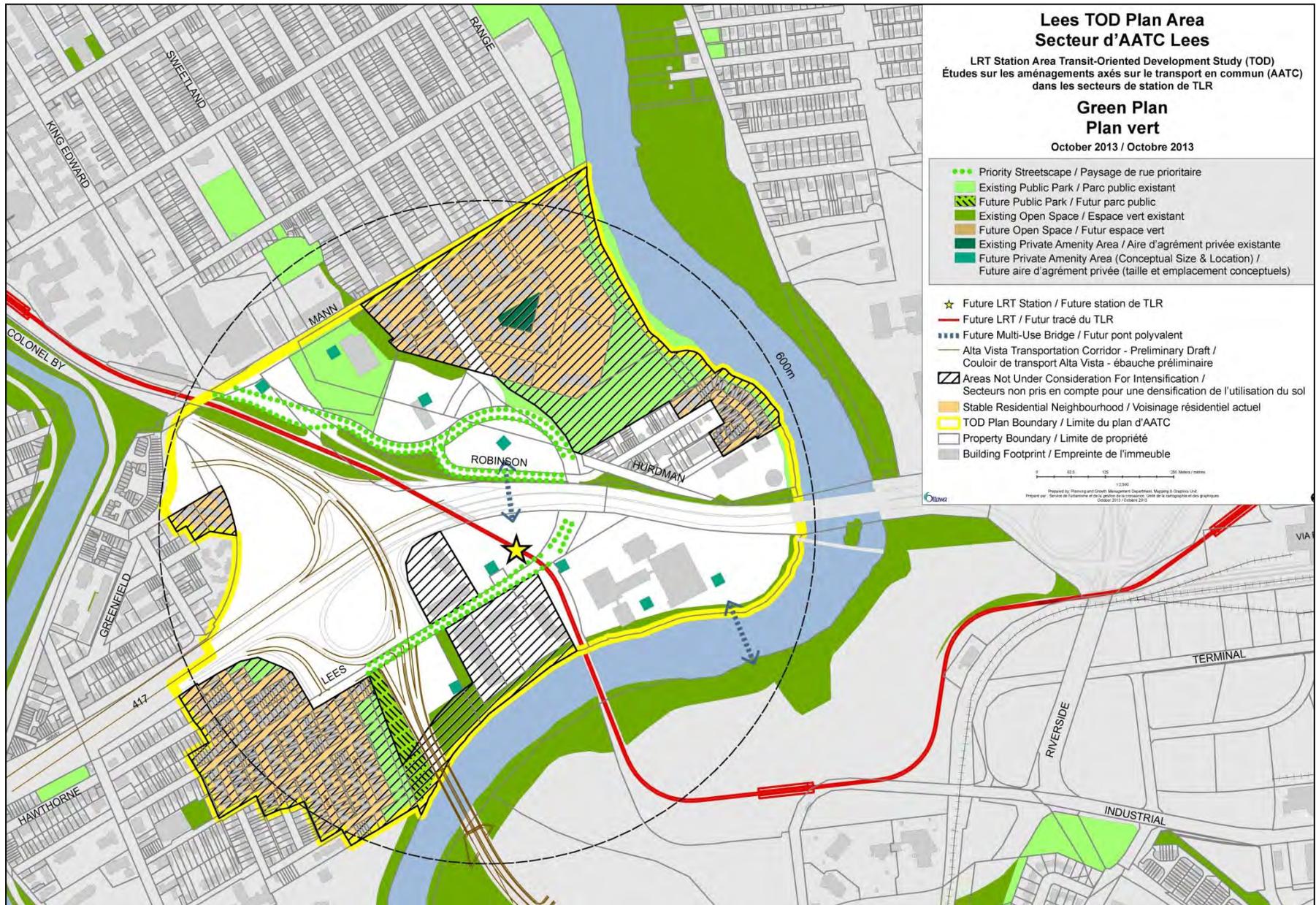


Figure 16 : Plan vert de l'avenue Lees

### 10.1.6 CADRE D'UTILISATION DES TERRAINS DE LEES

Le cadre d'utilisation des terrains (figure 17) donne une représentation graphique de l'emplacement des terrains et indique l'emplacement général des « rues à façades actives ».

Usage polyvalent — La zone d'usage polyvalent prévue dans le plan comprend : la partie ouest du terrain de l'aréna de Côte-de-Sable (1) appartenant à la Commission de la capitale nationale et à l'Université d'Ottawa, le terrain de la Fondation Mobin (2), le terrain « Bowl » (3), le terrain de la Station (6), le campus Lees (7), la partie est de l'espace vert sis au 160, avenue Lees (8) et le terrain des Appartements Lees (15). La zone mentionnée ci-devant sera ajoutée aux terrains du Centre polyvalent indiqués dans le Plan officiel, y compris l'ensemble du terrain de l'aréna de Côte-de-Sable. Cet ajout fera du Centre une zone continue et logique, sans compter que les parcs et les centres récréatifs et de loisirs communautaires sont autorisés dans cette désignation.

Zone résidentielle : Trois zones se trouvant dans le rayon de 600 m de la station Lees ont été désignées parce qu'elles conviennent principalement à des fins résidentielles. Ces zones comprennent le village Robinson-Ouest (4), la Cour du Service des travaux publics de la Ville (5) qui constitue une entité et une partie des terrains triangulaires (9).

En ce qui concerne le terrain du Service des travaux publics de la Ville, l'utilisation actuelle est permise.

Étant donné que le terrain en croissant de l'autoroute (10) n'est considéré que pour des aménagements à très long terme, il n'est pas indiqué sur la carte de l'utilisation des terrains.

Parcs et espaces verts : Comprend la partie du terrain de l'aréna de Côte-de-Sable sur laquelle l'aréna est située (1), le terrain Robinson et le parc Dutchie's Hole (11), un espace vert privé dans le quartier Strathcona Heights (13) et les terrains tampons parallèles aux corridors du train léger sur rail et de l'autoroute 417, des espaces verts sis au 160 et au 166, avenue Lees (8 et 12), le parc Springhurst et la forêt-parc située au 185, avenue Hawthorne (16),

les terrains riverains jouxtant la rivière Rideau et l'escarpement de Strathcona.

Rues à façades actives : On recense deux rues de ce genre, chacune ayant une exception par rapport aux exigences normales. La première rue à façades actives est l'avenue Lees, au nord de l'autoroute, de l'avenue Mann jusqu'à l'avenue Robinson. Même si l'on considère qu'il s'agit d'une rue à façades actives, l'endroit n'est pas idéal pour les commerces de détail traditionnels à niveau, c'est pourquoi les activités à niveau comprendront vraisemblablement des utilisations institutionnelles, résidentielles ou autres.

La seconde est la rue en forme de U inversé qui, depuis l'avenue Lees, entoure la station de train léger sur rail. Bien qu'elle soit désignée en tant que rue à façades actives, le concept ne s'applique que si la rue est une rue publique, c'est pourquoi les terrains attenants ne seront pas zonés « façades actives » jusqu'à ce qu'il soit déterminé qu'il s'agira d'une rue publique.

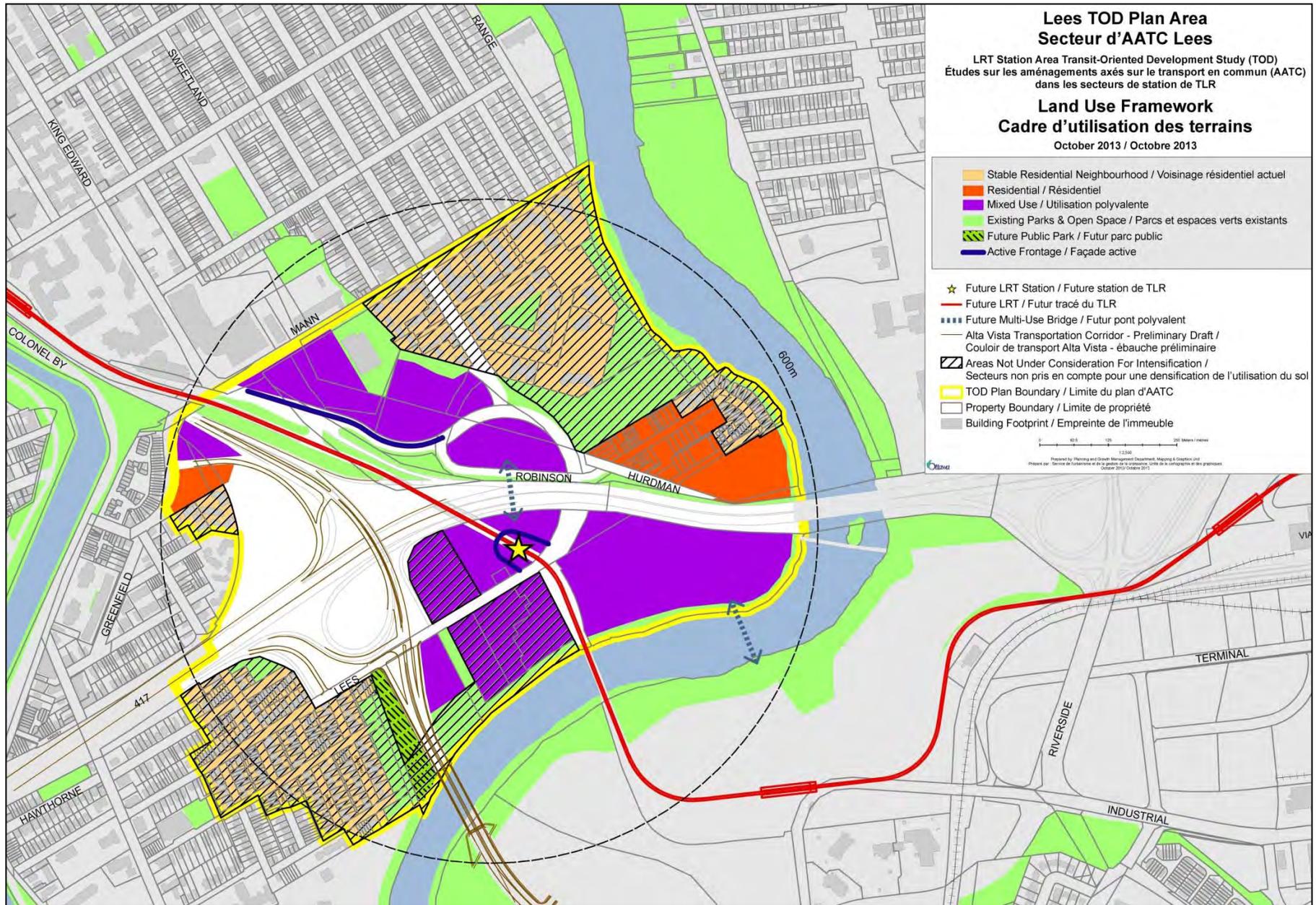


Figure 17 : Cadre d'utilisation des terrains du secteur Lees

### 10.1.7 DENSITÉS ET HAUTEURS CIBLES DES IMMEUBLES, SECTEUR LEES

Le secteur d'AATC Lees couvre 81,6 hectares, mais on estime que seulement 21 hectares, ou environ un quart de la superficie terrestre totale, sont disponibles pour des aménagements futurs à des densités favorables au transport en commun. La densité minimale à long terme prévue par le zonage AATC est estimée à environ 175 emplois et personnes à l'hectare brut. Toutefois, comme l'Université d'Ottawa envisage construire des bâtiments sur le campus à une densité supérieure à la densité minimale des secteurs d'AATC, la densité minimale dans le secteur Lees devrait d'être d'environ 250 emplois et personnes à l'hectare brut. La densité maximale estimée est d'environ 330 emplois et personnes à l'hectare brut.

Étant donné la proximité de certaines des zones d'aménagement potentielles de la station de train léger sur rail Lees et la distance entre ces terrains et les quartiers établis, on considère approprié d'avoir des bâtiments hauts et très denses sur ces sites, dont certains pourraient être très hauts, avec une densité de 550 unités à l'hectare. Ces zones comprennent le terrain de la Station (6), le terrain Bowl (3) et la moitié ouest du terrain du campus Lees (7). Ces zones sont donc désignées TD3 avec une hauteur maximale de 30 étages et des hauteurs exceptionnelles de 35 et de 45 étages répartis de la manière indiquée sur la carte des densités et hauteurs maximales d'immeubles. Les bâtiments de plus de 30 étages qui pourraient être proposés dans le cadre de projets d'aménagement futurs seraient soumis à un processus d'examen de la conception spécial par le Comité d'examen du design urbain. Ces bâtiments devront alors contribuer positivement :

1. à l'expérience de rues et d'espaces publics/verts présentant des sections à niveau raffinées et des hauteurs d'immeubles moyennes (y compris les podiums);
2. à l'horizon d'Ottawa grâce à des immeubles de grande hauteur attrayants et distinctifs;
3. à l'expérience d'entrée au centre-ville à la station Lees;
4. à l'environnement riverain de la rivière Rideau sur le plan des masses et des articulations et, le cas échéant, par des retraits par rapport à la rivière.

D'autres zones qui sont à une certaine distance de la station de train léger sur rail Lees sont jugées appropriées pour les immeubles de grande hauteur et denses, mais pas aussi hauts ou denses que ceux des secteurs TD3 susmentionnés. Ces zones comprennent : la partie ouest du terrain de l'aréna de Côte-de-Sable (1), la moitié sud-ouest du terrain de la Fondation Mobin (2), le terrain du Service des travaux publics de la Ville, sauf une portion étroite jouxtant l'avenue Lees (5), la partie est du terrain du campus Lees (7) et la partie est de l'espace vert sis au 160, avenue Lees, illustrée en tant que zone d'aménagement potentielle (8). Ces zones sont désignées TD2 avec une hauteur maximale de 14 étages et des densités variant entre 400 et 1 000 unités à l'hectare. Le terrain en croissant de l'autoroute (10) convient mieux à une désignation TD2.

Les autres zones d'aménagement qui sont plus éloignées de la station de train léger sur rail et plus proches des zones résidentielles établies conviennent pour les bâtiments de moyenne hauteur et de densité moyenne d'environ six étages et de 250 à 500 unités à l'hectare. Ces zones comprennent : la moitié nord du terrain de la Fondation Mobin (2), le village Robinson-Ouest (4), la partie étroite du terrain du Service des travaux publics de la Ville (5) et les terrains triangulaires (9). Ces zones sont désignées TD1, avec une hauteur maximale de six étages. Le village Robinson-Ouest (4) est défini comme une zone TD1 uniquement pour des fins d'établissement des hauteurs, et non à des fins de densité ou d'utilisation.



**Figure 18 : Secteur d'AATC Lees à une densité favorable au transport en commun, au sud-est de l'avenue Nicolas**

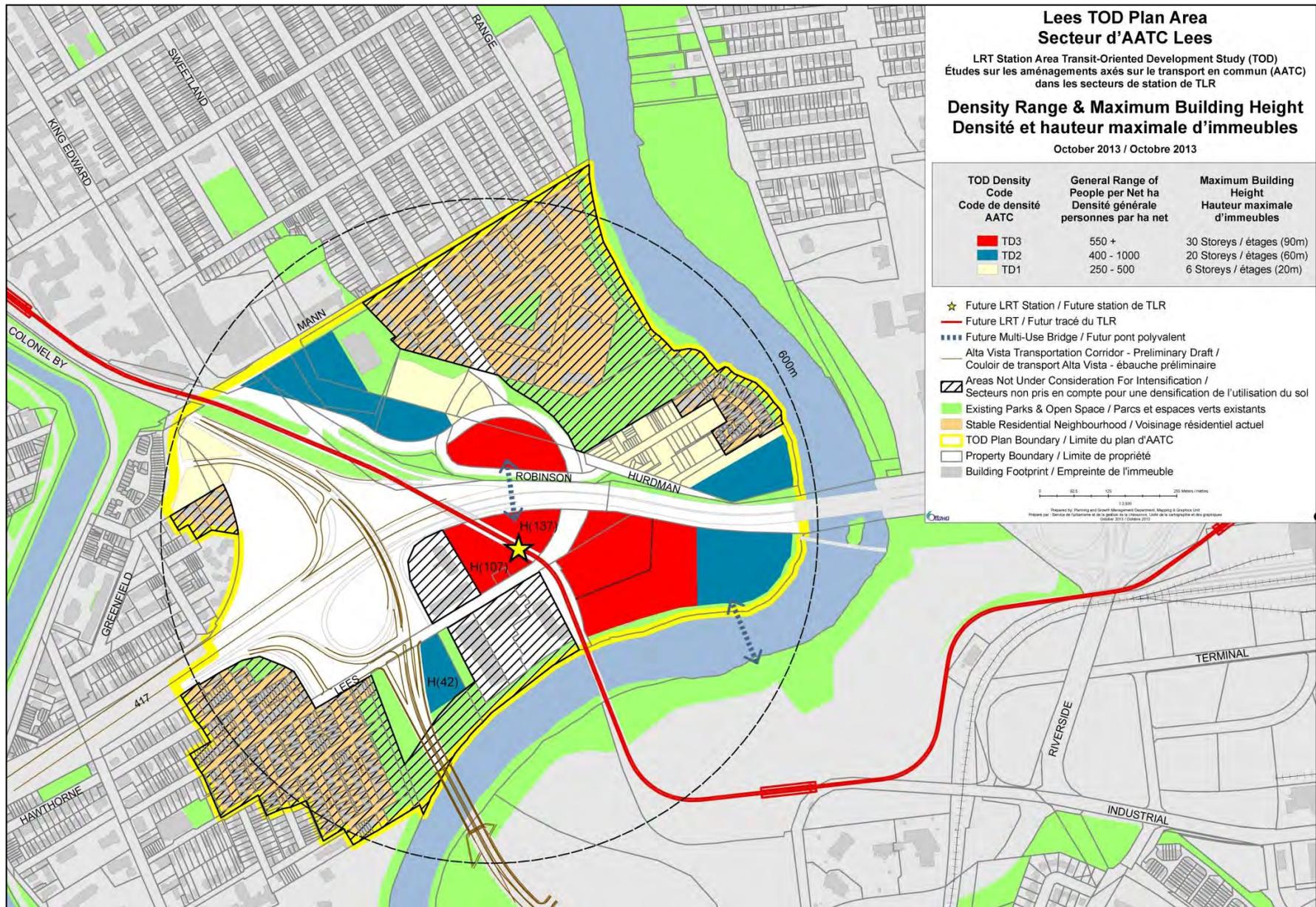


Figure 19 : Cibles en matière de hauteur et de densité pour les immeubles du secteur Lees



Figure 20 : Secteur d'AATC Lees à une densité favorable au transport en commun, au nord-ouest de la rivière Rideau



Figure 21 : Secteurs d'AATC Lees et Hurdman à une densité favorable au transport en commun, à l'est de la rivière Rideau

## 10.2 AMÉNAGEMENT AXÉ SUR LE TRANSPORT EN COMMUN, SECTEUR HURDMAN

Le secteur d'AACTC Hurdman couvre approximativement 68 hectares et est situé entre les secteurs d'AATC Lees et Tremblay, au sud et à l'est de la rivière Rideau. Au nord, il est bordé par la rivière et l'autoroute 417 et, à l'est, par la promenade Riverside et le corridor de VIA rail. À l'ouest, ses limites suivent le tracé futur du corridor de transport Vista Alta (CTAV). Au sud, le secteur s'étend sur environ 800 mètres au sud de la station Hurdman.

Le secteur d'AATC Hurdman est composé de douze propriétés, dont la plupart sont vacantes et font partie de l'ancien site d'enfouissement. Le secteur est traversé par un certain nombre de corridors de transport. La partie nord du secteur est traversée par la route en courbe du corridor d'autobus rapides du Transitway. La partie est divisée en de longs segments linéaires par la nouvelle et l'ancienne promenade Riverside et le corridor sud-est de transport en commun par autobus rapides du Transitway. Une petite section du chemin de fer de VIA traverse la partie du secteur, au nord-est. Le secteur d'AATC Hurdman, qui présente un certain nombre de caractéristiques uniques, dont sa proximité de la rivière Rideau et la vue sur celle-ci et ses grands espaces verts, se trouve à 3 kilomètres du centre-ville d'Ottawa. Qui plus est, on y trouve la seule station à l'est du centre-ville disposant encore de grandes étendues de terrains vacants.

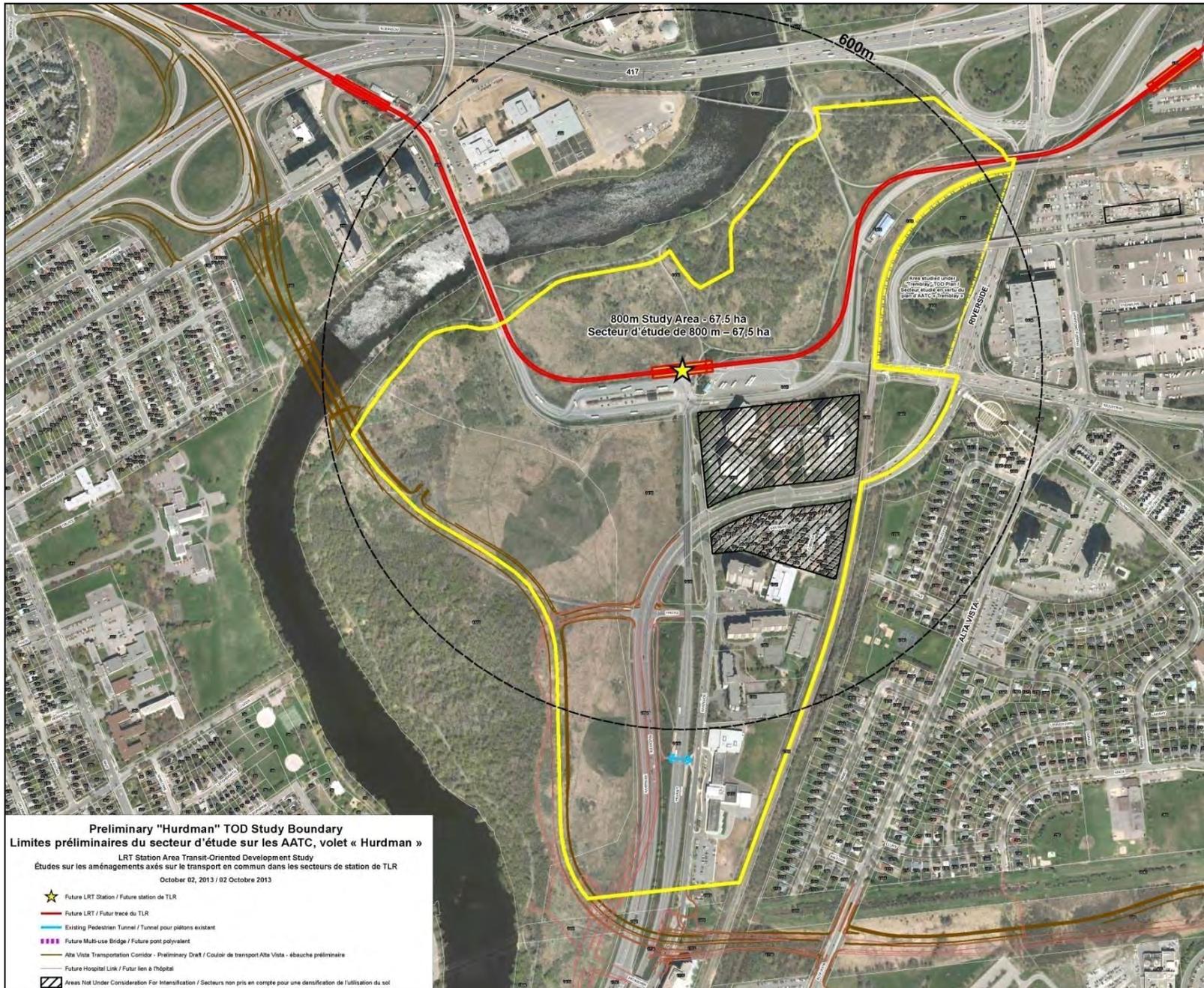


Figure 22 : Secteur d'AATC Hurdman

### 10.2.1 UTILISATION ACTUELLE DES TERRAINS, SECTEUR HURDMAN — CONTEXTE

À l'exception des condominiums Riviera et de la station d'autobus rapides du Transitway, tous les terrains situés à l'ouest de la promenade Riverside sont actuellement vacants ou des espaces verts. Ces terrains appartiennent en majorité à la Commission de la capitale nationale (CCN) ou à la Ville. L'état actuel de ces terrains s'explique en grande partie par les utilisations antérieures, qui comprenaient des zones de l'ancien site d'enfouissement. Le grand monticule herbeux situé au sud et à l'ouest de la station Hurdman et le terrain plus élevé à l'ouest de la promenade Riverside témoignent de ces utilisations antérieures. À l'ouest de ce monticule, adjacent à la rivière, se trouve un boisé désigné en tant que caractéristique naturelle urbaine dans le Plan officiel de la Ville qui fait l'objet d'un zonage pour la protection de l'environnement en vertu *Règlement de zonage général* de la Ville.

La partie sud-est du secteur d'AATC présente un éventail d'utilisation des terrains, y compris des utilisations résidentielle de densité moyenne et supérieure et le campus de l'École Lycée Claudel. On trouve une station d'autobus rapides du Transitway en face de l'école, dans la partie sud du secteur d'AATC, qui assure également un accès piétonnier à la promenade Riverside vers à l'ouest.

### 10.2.2 RÉSEAU POUR PIÉTONS, SECTEUR HURDMAN

Le Plan de la circulation piétonnière (figure 24) montre les trottoirs et les sentiers polyvalents actuels et prévus de même que les traverses pour piétons qui seront aménagées dans le secteur d'AATC Hurdman. Les trottoirs indiqués sur les deux côtés des voies publiques signifient qu'il faudra obligatoirement aménager deux trottoirs sur toutes les rues dans le futur. La seule exception à cette exigence est l'aménagement d'un sentier polyvalent à la place d'un trottoir sur un côté de la route. Bon nombre des sentiers

proposés assureront des liens vers le sentier polyvalent de la CCN qui longe les côtés est et sud de la rivière Rideau.

Une section du Sentier des poètes (un réseau de sentiers de 31 km qui commence à Britannia Beach et qui se termine au cimetière Beechwood) traverse la partie nord-est du secteur d'AATC Hurdman. Le sentier suit le réseau de sentiers actuel de la CCN, au nord du corridor d'autobus rapides du Transitway, et va jusqu'au côté sud de la rivière Rideau. Au moment de l'examen des propositions d'aménagement futures, la Ville souhaite que les liens actuels soient maintenus ou déplacés. Si la réinstallation est nécessaire, les nouvelles voies seront faites de manière qu'un espace naturel à proximité des deux côtés de la voie est renforcé, si possible, avec plantations d'arbustes et/ou d'espèces de sous-étages.

Les principaux passages pour piétons sont entourés de cercles rouges sur le plan. La conception de ces emplacements doit faire l'objet d'une attention particulière si l'on veut que les piétons puissent circuler rapidement et de façon sécuritaire. Il faut notamment prévoir des passages plus larges et texturés, une signalisation appropriée et envisager des délais plus longs pour les signaux de passage des piétons. La signalisation et l'éclairage piétonnier aux jonctions et lieux appropriés aideront les piétons à se diriger vers la station et d'autres points d'intérêt à l'intérieur et au-delà du secteur d'AATC.

Les concepteurs des passerelles et des passages inférieurs pour les piétons et des voies d'approche doivent prendre la prévention du crime par l'aménagement du milieu en considération. L'érection d'un pont polyvalent sur la rivière Rideau serait utile à long terme pour améliorer l'accès entre les corridors de transport en commun sud et est et le campus Lees, car ce pont permettrait aux usagers de marcher directement du campus Lees jusqu'à la station Hurdman sans devoir effectuer de transfert. Toutefois, comme il ne s'agit pas d'un composant essentiel du réseau de sentiers, il est considéré comme un projet à long terme qui sera financé, au moins en partie, par les promoteurs des aménagements adjacents.

On peut voir un autre passage au-dessus de la rivière qui communique avec la collectivité du Vieil Ottawa-Est. Ce futur pont n'est pas présenté en tant que passerelle polyvalente dans le Plan

de la circulation piétonnière et le Plan sur le cyclisme d'Ottawa et, tout comme le passage ci-dessus, n'est pas indispensable à la mobilité dans le secteur d'AARTC Hurdman.

Le lien futur apparaissant sur la carte relie l'actuelle collectivité se trouvant à l'est de la voie ferrée de VIA aux aménagements futurs qui seront réalisés à l'ouest de la voie. On prévoit que ce lien sera un passage inférieur pour piétons aménagé sous la voie ferrée de VIA. Même si cet emplacement est conceptuel, la Ville a l'intention de négocier l'aménagement d'un tel lien lorsque des propositions de réaménagement seront déposées pour les terrains sis entre l'ancienne promenade Riverside et la voie ferrée de VIA. Un tel lien est souhaitable pour assurer la connectivité des collectivités avec les longs sentiers sauvages reliant l'ouest tout d'abord avec l'éventuel pont de la rivière Rideau décrit ci-dessus, puis avec une future passerelle piétonnière reliant Clegg et le parc Lansdowne, de l'autre côté du canal Rideau.

Les répercussions sur la propriété privée doivent être examinées, et un consensus avec le propriétaire du terrain doit être obtenu. Il faudrait examiner l'inclusion d'un droit de passage sur les terrains privés avec un accord d'entretien ou l'affectation d'un bloc public pour un sentier polyvalent afin de permettre le mouvement des personnes.



Figure 23 : Lien piétonnier conceptuel à la station d'autobus rapides du Transitway Hurdman

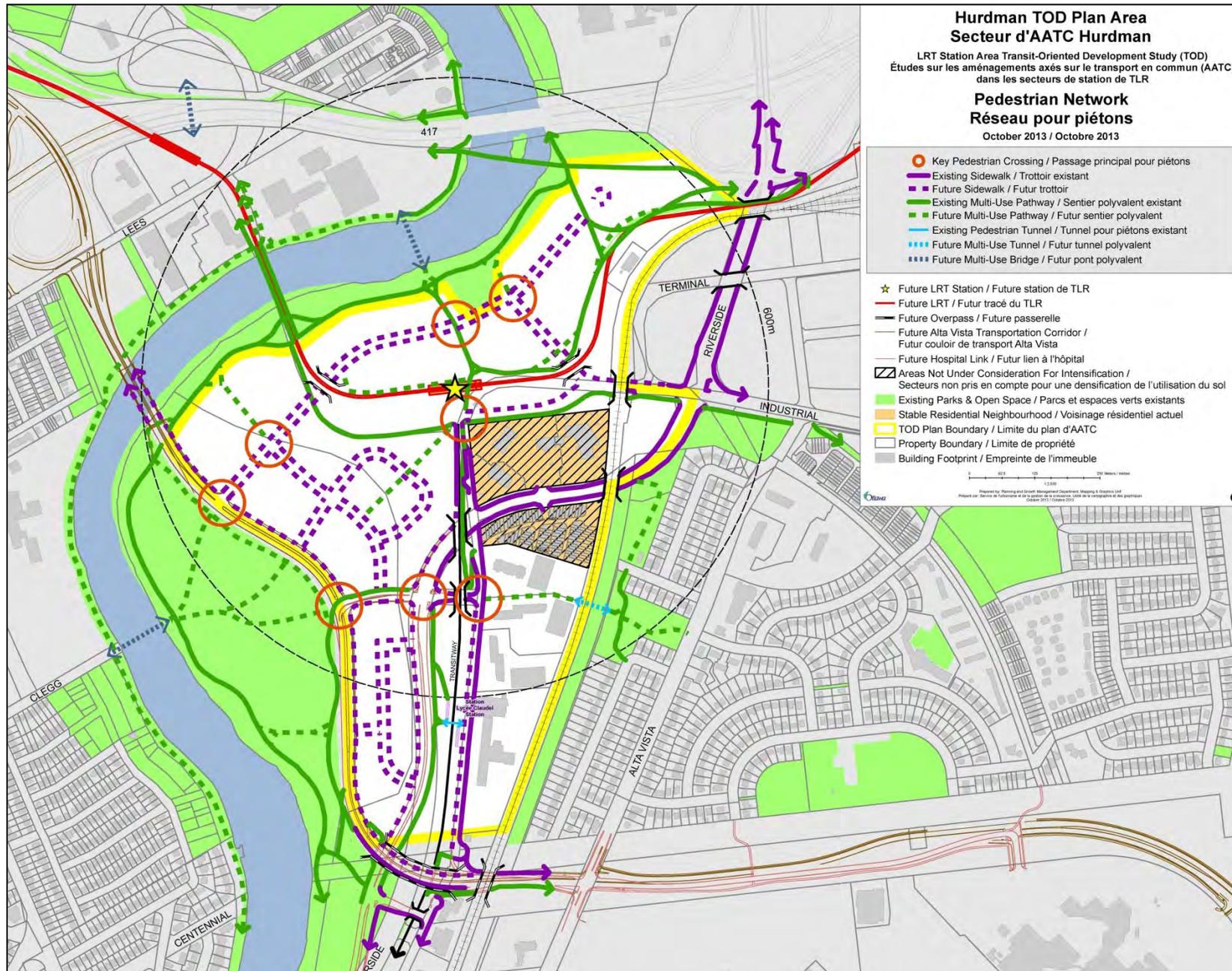


Figure 24 : Réseau pour piétons du secteur Hurdman

### 10.2.3 RÉSEAU DE PISTES CYCLABLES DU SECTEUR HURDMAN

Le Plan du réseau de pistes cyclables (figure 26) présente les pistes cyclables actuelles et requises ainsi que les points de passage futurs pour les cyclistes dans le secteur d'AATC Hurdman. Le type d'installation pour cyclistes est défini par différentes lignes sur le plan, et les passages centraux sont entourés d'un cercle rouge. Ces points de passage centraux doivent faire l'objet d'une attention particulière si l'on veut s'assurer que les cyclistes circulent et effectuent des virages en sécurité, notamment en installant des signaux de priorité ou avancés pour les cyclistes.



**Figure 25 : Paysage urbain conceptuel du secteur d'AATC Hurdman**

On propose l'aménagement de voies cyclables sur rue pour le reste de la promenade Riverside, au nord de Hincks et de nombre des rues à venir dans ce secteur. On propose d'aménager un sentier polyvalent du côté ouest du futur lien entre l'hôpital et le CTAV

adjacent au secteur d'AATC pour offrir un autre itinéraire nord-sud aux piétons et aux cyclistes. Cet aménagement s'ajouterait aux voies cyclables sur rue sur toute la longueur du CTAV et au large trottoir urbain envisagé du côté est de la future route. La phase initiale du lien entre l'hôpital et le CTAV comprend des voies partagées comme une condition provisoire. Les concepteurs des passerelles et des passages inférieurs pour les piétons et des voies d'approche doivent prendre la prévention du crime par l'aménagement du milieu en considération et leurs plans doivent permettre l'accès aux cyclistes.

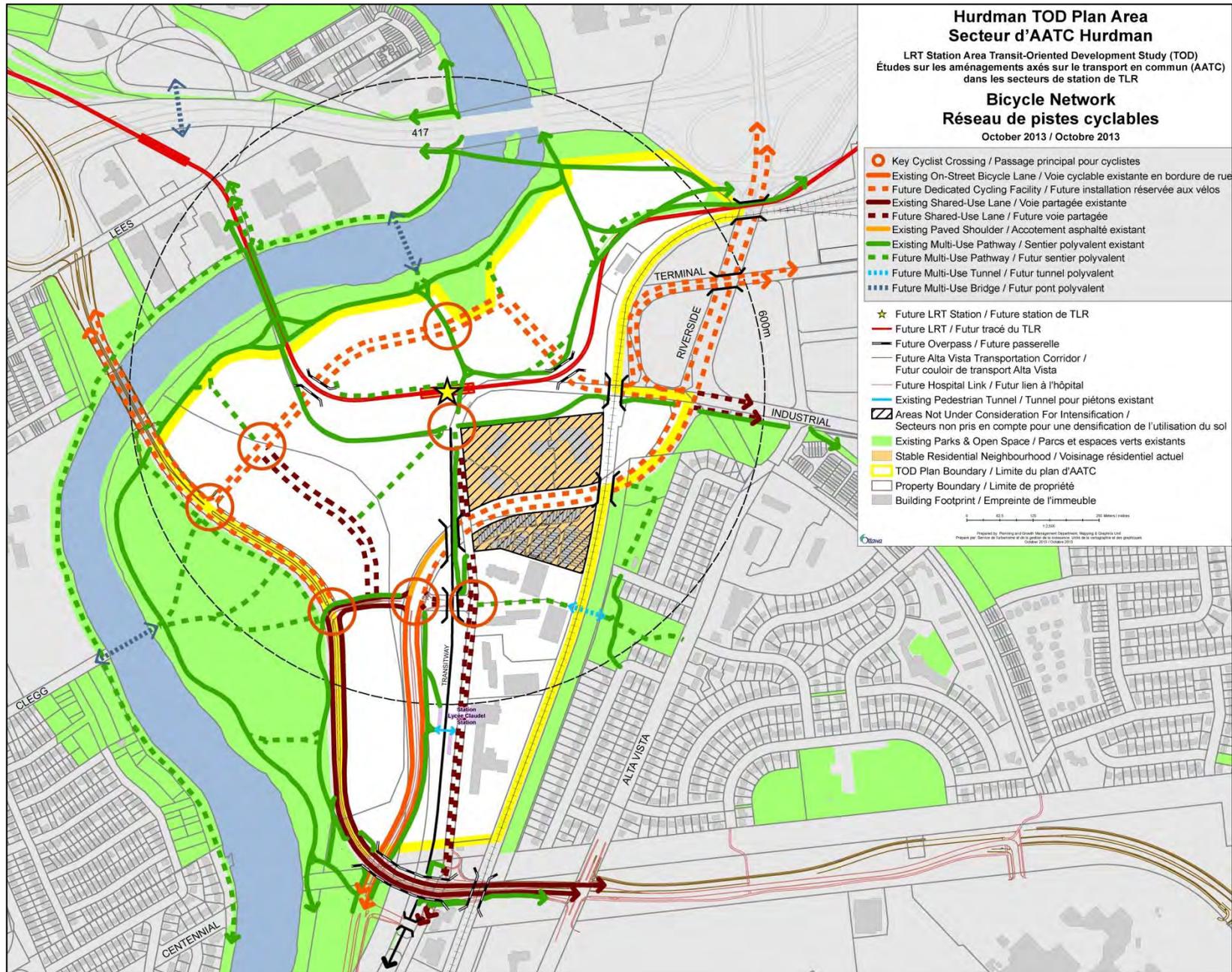


Figure 26 : Réseau de pistes cyclables du secteur Hurdman

#### 10.2.4 RÉSEAU DE RUES DU SECTEUR HURDMAN

Le Plan du réseau de rues (figure 27) présente les rues actuelles et futures du secteur d'AATC. La promenade Riverside, l'ancienne promenade Riverside et l'allée Hincks sont les seules rues que l'on trouve dans la zone d'étude, laissant de très grands blocs de terrains qui seront divisés dans le futur par de nouvelles rues. On indique des tracés pour trois types de liens, le premier étant une route privée; le deuxième, un futur chemin public ou privé requis; le troisième étant un futur chemin public ou privé ou une allée ou un sentier polyvalent requis. Le troisième type de lien donne une plus grande marge de manœuvre pour l'aménagement des grands blocs de terrains, comme ceux présents dans le secteur Hurdman. Lorsque le personnel de la Ville estime que des voies publiques sont requises, la Ville examine la question grâce au processus d'examen des demandes d'aménagement. L'objectif principal de ces divers liens est de permettre aux piétons et aux cyclistes d'accéder à la station directement et en toute sécurité. Le but et les exigences de conception générale s'appliquant à ces liens sont énoncés à la section 5.3.

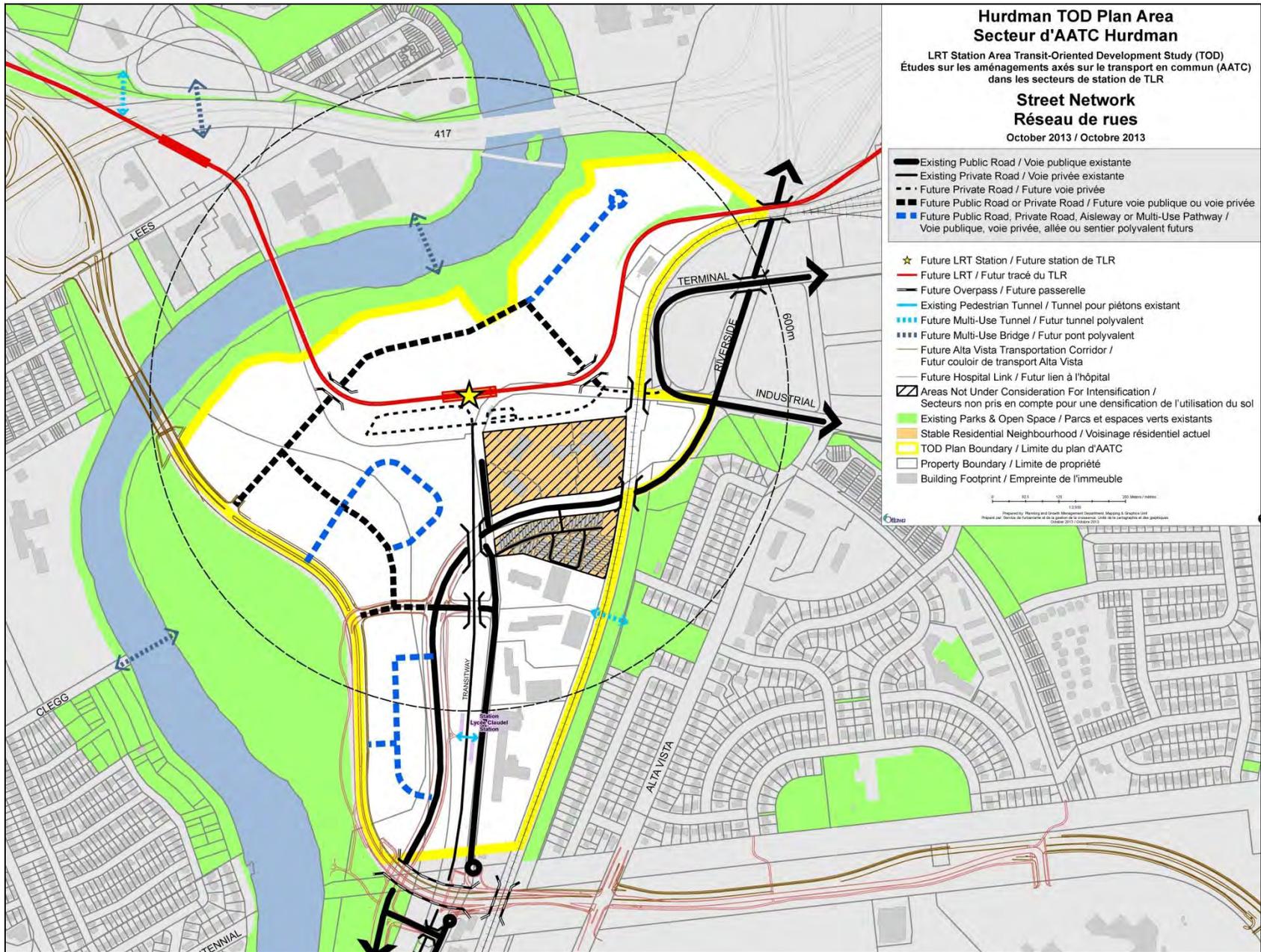


Figure 27 : Réseau de rues du secteur Hurdman

## 10.2.5 PLAN VERT DU SECTEUR HURDMAN

Le Plan vert (figure 29) montre les parcs actuels et futurs, des espaces verts, des aires d'agrément extérieures privées et des paysages de rue prioritaires pour le secteur d'AATC Hurdman. L'emplacement du paysage de rue prioritaire coïncide avec celui des rues à façades actives (voir les sections 6.2 et 7.1). La désignation d'un paysage de rues prioritaires vise à préciser si la plantation d'arbres dans les rues prioritaires est requise de façon à renforcer la nature de la conception des rues à façades actives.

L'une des caractéristiques uniques du secteur d'AATC Hurdman est le monticule de terre situé au sud-ouest de la station Hurdman. Ce monticule de terre se trouve dans une zone de l'ancien site d'enfouissement. Même s'il peut faire l'objet de travaux d'assainissement et être employé pour des utilisations haute densité dans le futur, il restera probablement dans son état actuel pendant de nombreuses années. À ce titre, le secteur a été désigné « à usage polyvalent (espace vert passif provisoire) » afin que l'on reconnaisse qu'il pourra éventuellement être réaménagé.

Les districts pour lesquels un parc public sera requis figurent également dans le présent plan. Le but et le processus du choix de l'emplacement d'un parc public dans ces districts sont définis à la section 7.2. Le Plan indique la superficie et l'emplacement des aires d'agrément extérieures privées. La mise en œuvre des secteurs d'AATC exige qu'au moins 2 % de la superficie couverte par le projet soient des aires d'agrément extérieures aménagées à des fins communautaires. La superficie, l'emplacement et la conception définitifs seront décidés au moment de l'approbation des aménagements.

L'une des caractéristiques uniques du secteur Hurdman est la quantité d'espaces verts présents et la faible distance entre la station et la rivière Rideau. Aujourd'hui, les zones de l'ancien site d'enfouissement situées au nord et à l'ouest de la station sont sous-aménagées. Lorsque la station sera construite sur la voie élevée, la plate-forme supérieure offrira un point de vue sur la rivière. Actuellement, tous les terrains situés au nord de la station sont zonés en tant qu'espaces verts. Ce zonage est maintenu dans un

étroit corridor au nord de la plate-forme pour permettre la réalisation du futur lien entre le parc et la rivière Rideau. Les plans conceptuels montrent une place urbaine située immédiatement au nord de la station qui conduira à un vert parc urbain établissant un lien avec les espaces verts Major jouxtant la rivière Rideau.



Figure 28 : Parc public conceptuel

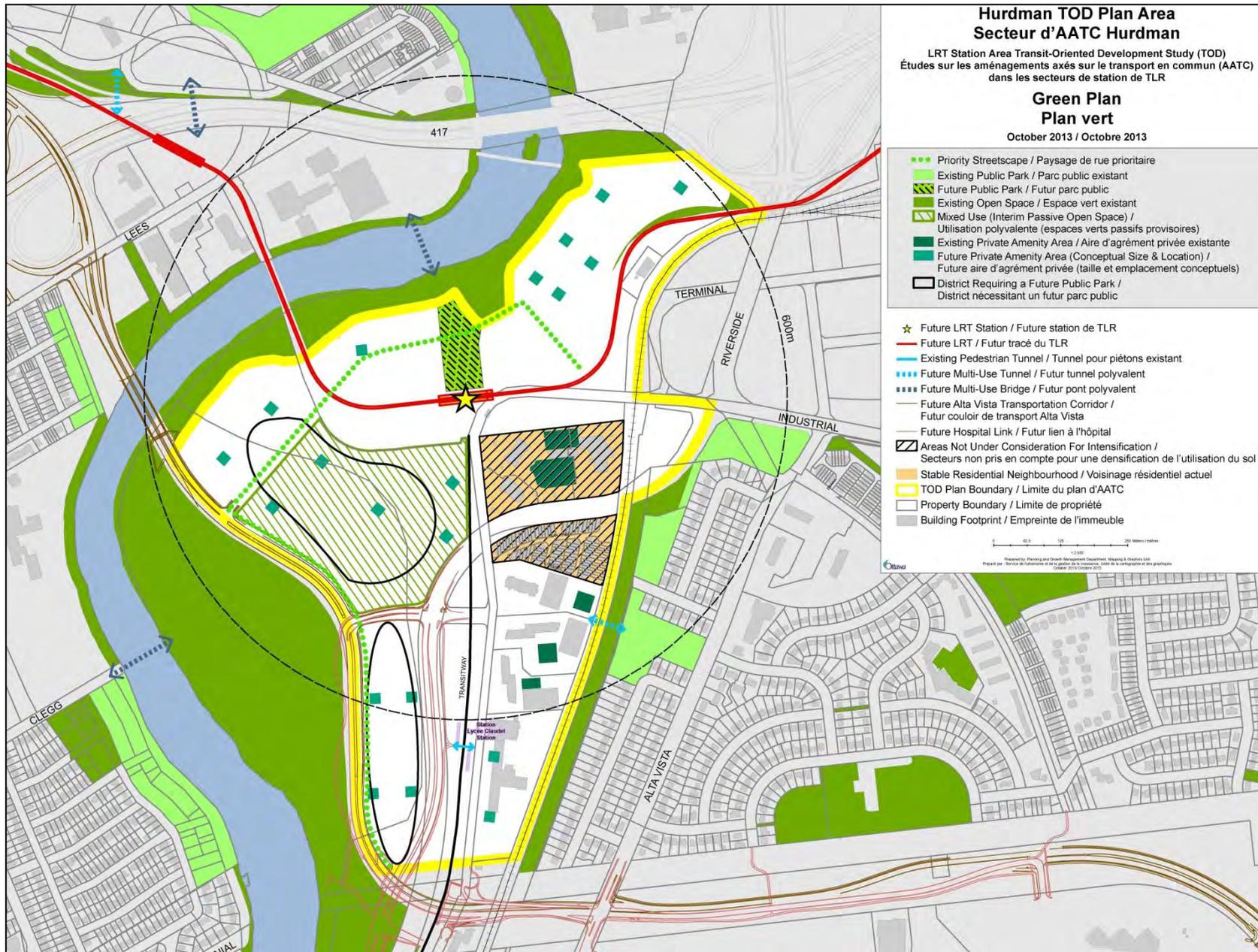


Figure 29 : Plan vert du secteur Hurdman

## 10.2.6 CADRE D'UTILISATION DES TERRAINS DU SECTEUR HURDMAN

Le cadre d'utilisation des terrains (figure 30) donne une représentation graphique de la vocation des terrains et indique l'emplacement général des « rues à façades actives » qui s'applique à la route est-ouest qui sera aménagée dans la partie nord du secteur d'AATC et une partie du CTAV à venir. Les critères de conception des rues à façades actives sont présentés à la section 6.2.

Le secteur d'AATC Hurdman se transformera au fil du temps en un arrondissement urbain compact, dense et polyvalent offrant un accès physique et visuel à la rivière Rideau. En raison de la contamination d'une grande partie du terrain vacant dans le secteur, il faudra plusieurs années avant que ne débutent les aménagements. Cependant, certaines zones, y compris les terrains se trouvant au nord de la station Hurdman, seront un peu plus faciles à remettre en état et peuvent faire l'objet de demandes d'aménagement à court terme.

Comme une importante proportion des terrains de cette zone polyvalente servaient autrefois de site d'enfouissement, un certain nombre de propriétés peuvent être confrontées à des problèmes importants de contamination. La Ville favorise expressément le réaménagement de ces propriétés grâce au Plan d'améliorations communautaires visant le réaménagement des friches industrielles d'Ottawa (PACRFI).

Le PACRFI accorde la plus haute priorité au réaménagement des friches industrielles dans la zone centrale, les centres polyvalents, le long des rues principales et à 600 mètres des stations de transport en commun rapide actuelles ou prévues. En conséquence, de grandes parties du secteur Hurdman peuvent être parfaitement admissibles aux divers incitatifs prévus dans le cadre du PACRFI. Comme la Ville et la CCN sont les propriétaires de la plupart de ces terrains, le PACRFI ne s'appliquerait qu'une fois la propriété transférée à un organisme non gouvernemental. D'autres propriétés du centre polyvalent désigné ayant des problèmes de contamination potentiels peuvent profiter de ce plan si elles se qualifient.

Le Programme de réaménagement des friches industrielles du PACRFI, par exemple, peut financer jusqu'à un maximum de 50 % les coûts admissibles de nettoyage des sites grâce à un éventail de subventions. On trouvera plus de détails sur les options offertes sur le site web du PACRFI de la Ville : <http://ottawa.ca/fr/hotel-de-ville/urbanisme-et-amenagement/amenagement-dune-propriete/programme-de-reamenagement-des>. Ce plan d'AATC favorise l'utilisation du programme complet de la Ville concernant les friches industrielles en conjonction avec d'autres mécanismes d'incitation pour permettre la réalisation d'aménagements souhaitables.

À quelques exceptions près, tout le secteur d'AATC est désigné en tant que zone polyvalente. La zone du monticule, illustrée en pourpre foncé, est désignée « à usage polyvalent (espace vert passif provisoire) » afin que l'on reconnaisse qu'il pourra éventuellement être réaménagé. Une autre parcelle de terrains située immédiatement au sud de l'allée Hincks, entre la promenade Riverside et le Transitway sud-est, a aussi cette double désignation. Cette désignation s'explique davantage par l'emplacement des terrains et la difficulté que posent la topographie et la configuration serrée des lieux entre les grands corridors de transport que sont la promenade Riverside et le Transitway. Une zone située immédiatement au nord de la station de TLR est désignée en tant que « futurs parcs et espaces verts » afin que l'on puisse capitaliser sur la faible distance séparant la station et la rivière Rideau. Ainsi, on s'assure que les terrains situés au nord de la station serviront à l'aménagement d'un parc.

Un nouveau débarcadère sera aménagé au sud de la nouvelle station. Cette zone publique sera entretenue par OC Transpo. Le reste de la parcelle de terrain situé à l'est, actuellement utilisé comme aire de rassemblement pour les autobus, est désignée en tant que zone d'usage polyvalent et devrait accueillir un bâtiment d'au plus six étages. L'aménagement de cette parcelle dépend directement du transfert du débarcadère dans une zone située au nord de la Ligne de la Confédération.

Les condominiums Riviera ainsi que les maisons en rangée Corsica et San Remo situées au sud sont désignés en tant que zones résidentielles établies et ne font l'objet d'aucune densification dans le présent Plan.

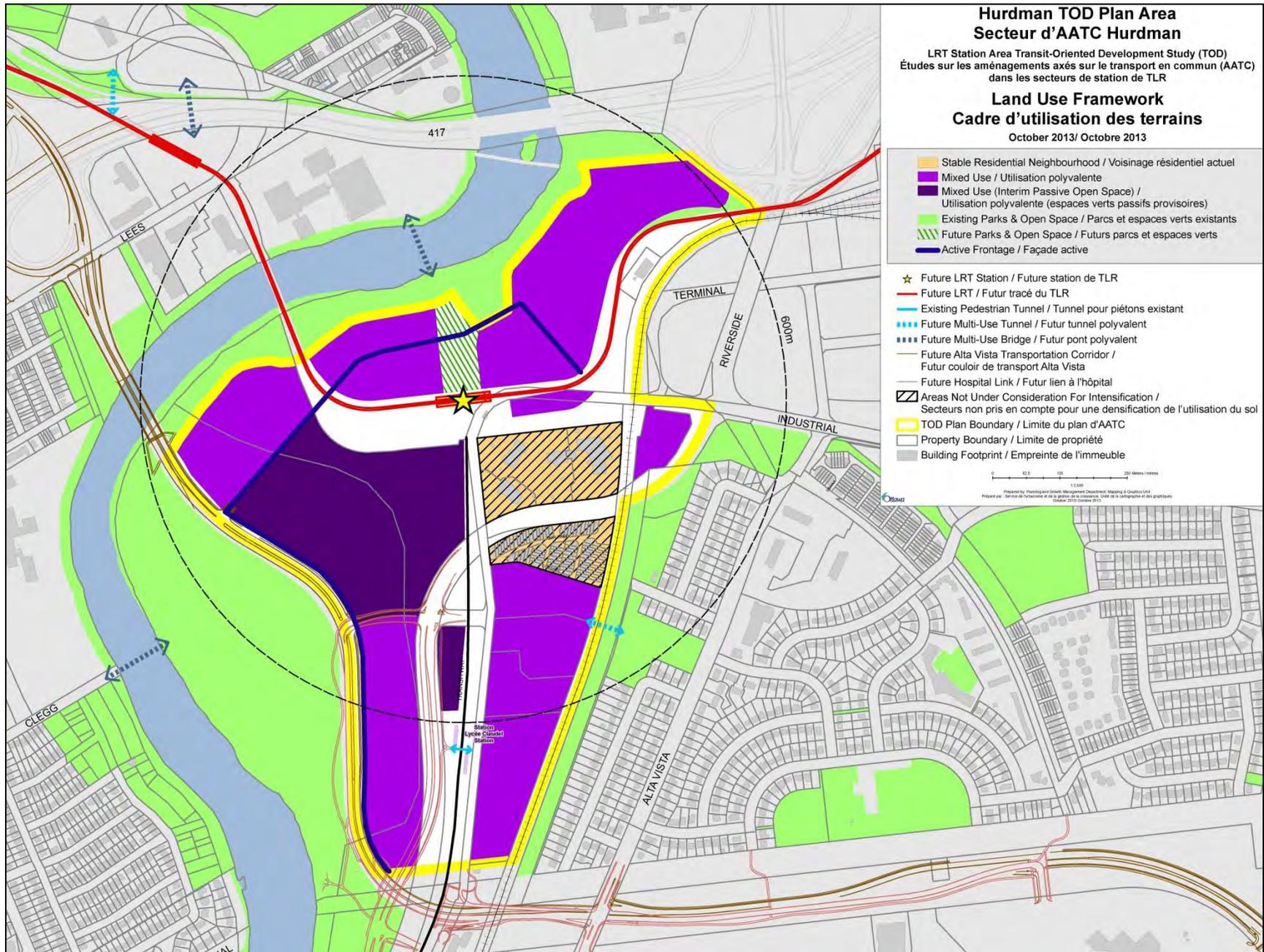


Figure 30 : Cadre d'utilisation des terrains du secteur Hurdman

### 10.2.7 DENSITÉS ET HAUTEURS CIBLES DES IMMEUBLES, SECTEUR HURDMAN

Le secteur d'AATC Hurdman couvre approximativement 68 hectares. Après avoir exclu les corridors de transport et de service public, environ 38 hectares « nets » (ou 56 pour cent de la superficie du secteur) est disponible pour des aménagements qui permettront l'atteinte de densités favorables au transport en commun. De la superficie nette du secteur d'AATC Hurdman, environ 10 hectares (26 pour cent de la superficie totale disponible pour des aménagements) devraient être disponibles à plus court terme. Les terrains « aménageables à court terme » peuvent accueillir environ 8 300 résidents et emplois combinés. L'augmentation prévue d'environ un millier de personnes vivant ou travaillant dans le secteur au cours des 20 prochaines années peut donc être facilement absorbée par le secteur à court terme. Le reste du secteur (28 hectares) sera aménagé à plus long terme.

La densité minimale à long terme en vertu du zonage des AATC est, selon les estimations, d'environ 200 emplois et personnes à l'hectare brut. La densité maximale estimée est d'environ 365 emplois et personnes à l'hectare brut.

Les figures 32 et 33 illustrent un scénario d'aménagement possible qui comprend environ 110 habitations multifamiliales contigües, 90 habitations superposées, 10 500 appartements et 147 600 mètres carrés destinés à la construction d'édifices non résidentiels. Cette combinaison présumée d'utilisations des terrains devrait changer puisque le zonage des AATC est suffisamment souple pour que le marché guide les décisions en matière d'utilisation des terrains dans l'avenir. La hauteur des édifices variera entre 2 et 30 étages. Aux fins de l'estimation de la densité des AATC à long terme, on a présumé que toutes les propriétés incluses dans la superficie nette totale du secteur d'AATC Hurdman (38 hectares) étaient aménagées ou réaménagées.

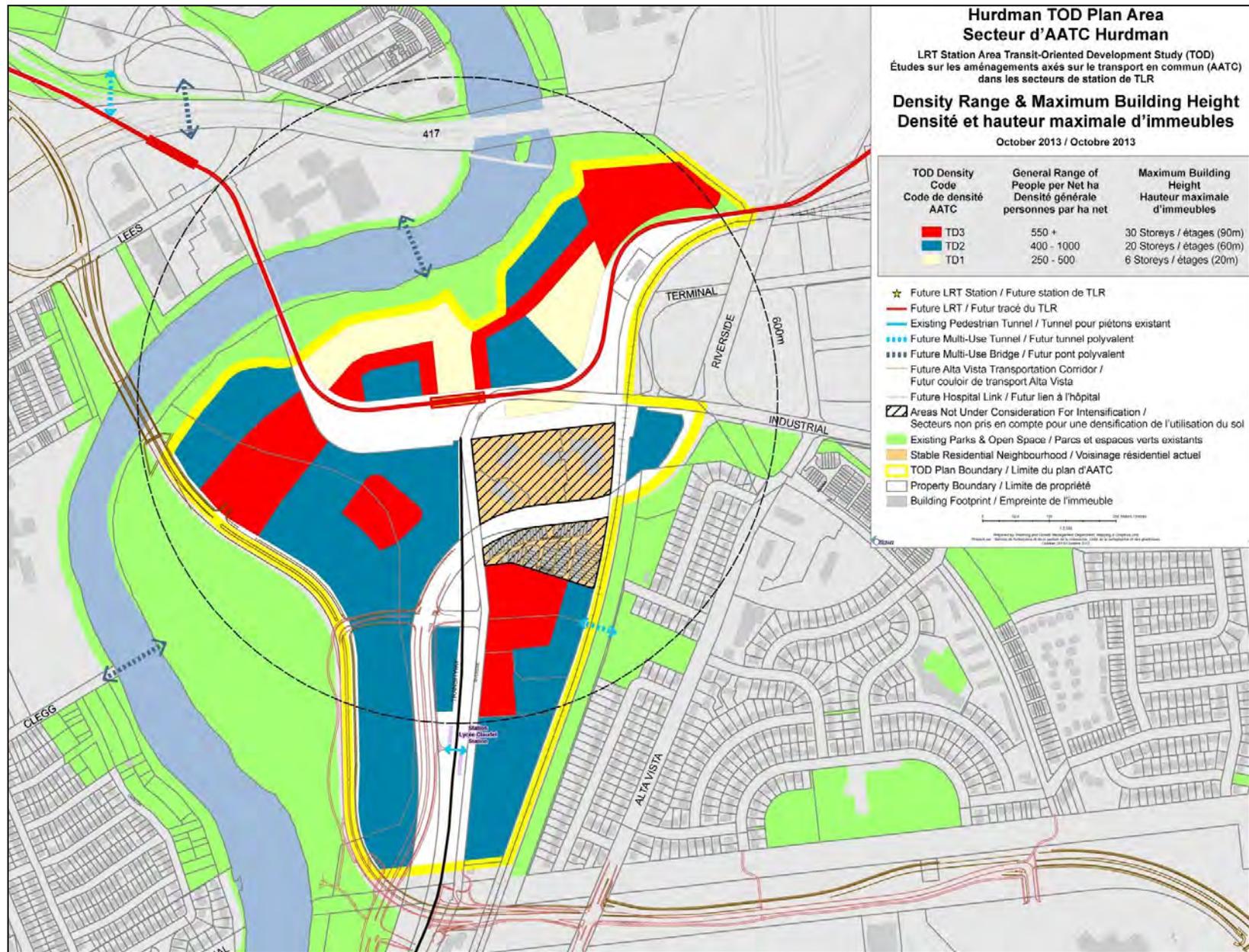


Figure 31 : Cibles en matière de hauteur et de densité pour les immeubles du secteur Hurdman



Figure 32 : Secteur d'AATC Hurdman à une densité favorable au transport en commun, au sud de la rivière Rideau



Figure 33 : Secteur d'AATC Hurdman à une densité favorable au transport en commun, à l'est de la rivière Rideau

### 10.3 AMÉNAGEMENT AXÉ SUR LE TRANSPORT EN COMMUN, SECTEUR TREMBLAY

Le secteur d'AATC Tremblay couvre environ 100 hectares et comporte approximativement 40 propriétés. Le secteur est bordé à l'ouest par la voie principale de VIA et la promenade Vanier, au sud par l'avenue Industrial, à l'est par le chemin Belfast et au nord par le chemin Coventry. C'est un secteur unique en raison de la présence centrale de la gare VIA Rail qui est située à côté de la future station de la Ligne de la Confédération. Le secteur bénéficie de la proximité du grand espace vert que lui confère la rivière Rideau à l'ouest, comporte d'importantes installations communautaires de baseball et un vaste secteur de commerces de détail. Le secteur d'AATC Tremblay est situé à environ quatre kilomètres du centre-ville d'Ottawa.

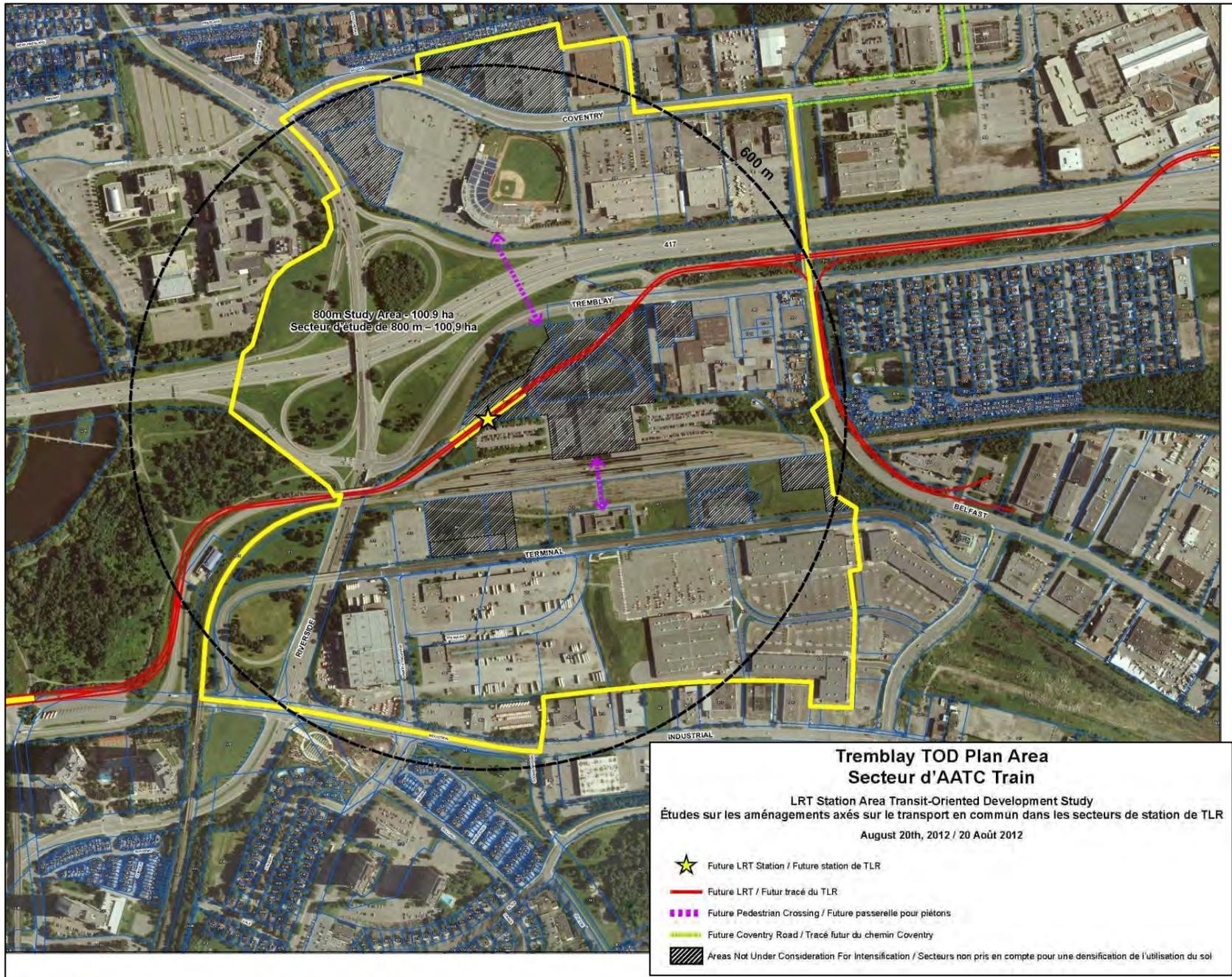


Figure 34 : Secteur d'AATC Tremblay

### 10.3.1 UTILISATION ACTUELLE DES TERRAINS, SECTEUR TREMBLAY — CONTEXTE

Le secteur d'AATC Tremblay est divisé en trois districts (nord, centre, sud) par l'autoroute 417 qui circule sur un axe est-ouest et la voie ferrée principale de VIA. Le district nord comporte deux nouveaux secteurs d'aménagement densifiés : l'hôtel Hampton et les édifices du ministère de la Défense nationale. Le reste du secteur se compose du stade de baseball et d'édifices de commerce et à bureaux plus récents. Le district du centre comprend la gare de VIA Rail, un immeuble à bureaux densifié plus récent et des utilisations industrielles plus anciennes, mais viables. Dans le district sud, on trouve le récent secteur de vente au détail de la promenade Trainyards, des bureaux, un grand bureau de Postes Canada, des entrepôts plus anciens et deux importantes propriétés vacantes à l'ouest.

Deux liens pour piétons futurs, un enjambant l'autoroute 417 et le deuxième passant sous la voie ferrée principale de VIA Rail (ou au-dessus de celle-ci) relieront les trois districts pour former un secteur d'AATC où il sera possible de circuler à pied. La zone de planification se compose généralement de plus grandes propriétés aménagées. Il s'agit principalement de zones d'emplois, il n'y a en fait qu'une seule résidence sur le chemin Tremblay.

### 10.3.2 RÉSEAU POUR PIÉTONS, SECTEUR TREMBLAY

Le Plan de la circulation piétonnière (figure 36) indique l'emplacement des trottoirs actuels et requis et des sentiers polyvalents ainsi que des passages pour piétons et cyclistes futurs qui permettront de franchir l'autoroute 417 et la voie ferrée de VIA Rail. Les trottoirs indiqués sur les deux côtés des voies publiques signifient qu'il faudra obligatoirement aménager deux trottoirs sur toutes les rues dans le futur. La construction d'un sentier polyvalent

au lieu d'un trottoir constitue la seule exception permise à cette règle.

Les principaux passages pour piétons sont entourés de cercles rouges sur le plan. La conception de ces emplacements doit faire l'objet d'une attention particulière si l'on veut que les piétons puissent circuler rapidement et de façon sécuritaire. Il faut notamment prévoir des passages plus larges et texturés, une signalisation appropriée et envisager des délais plus longs pour les signaux de passage des piétons.

Les concepteurs des passerelles et des passages inférieurs pour les piétons et des voies d'approche doivent prendre la prévention du crime par l'aménagement du milieu en considération.



Figure 35 : Exemple de passage clé, avenue Terminal

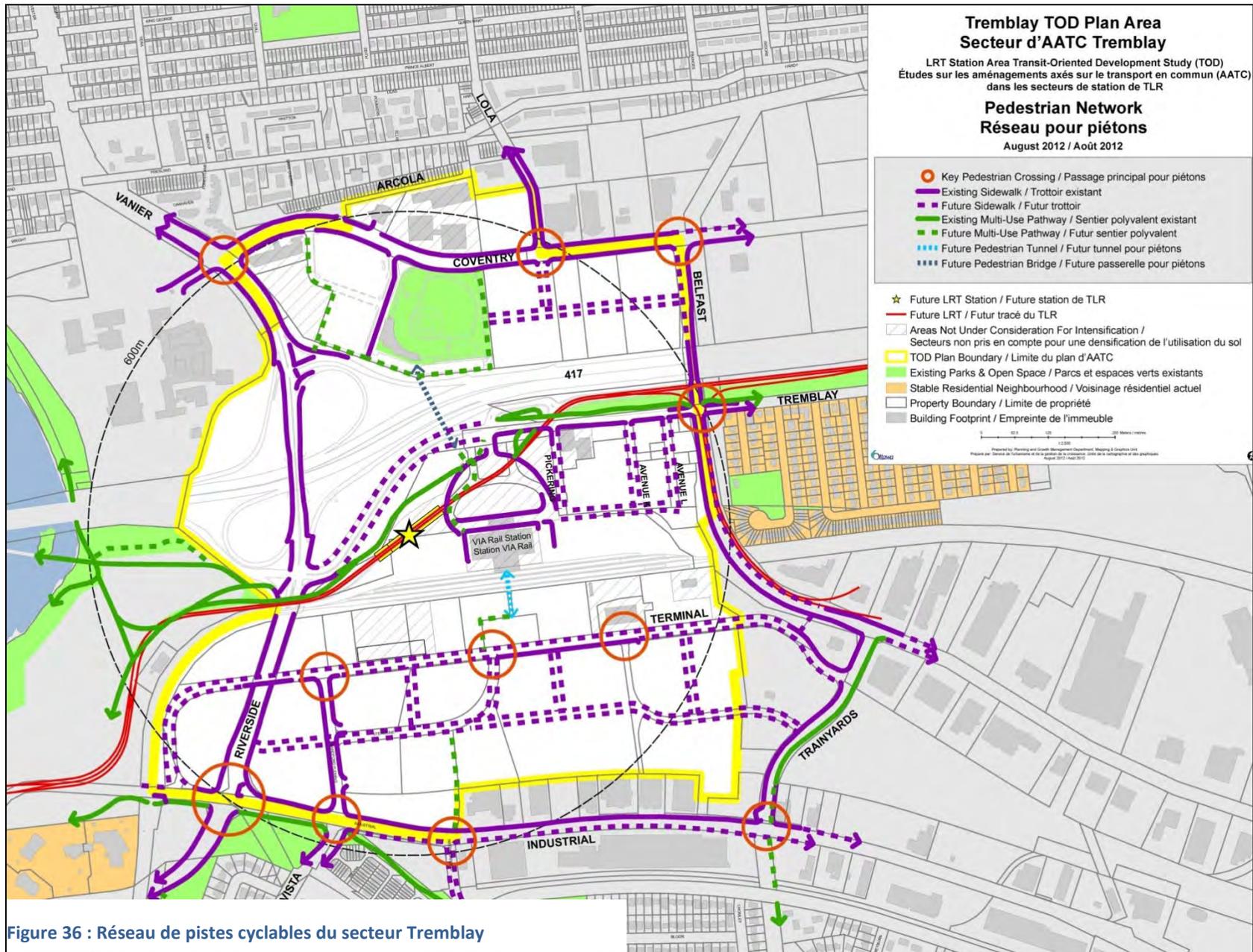


Figure 36 : Réseau de pistes cyclables du secteur Tremblay

### 10.3.3 RÉSEAU DE PISTES CYCLABLES DU SECTEUR TREMBLAY

Le Plan du réseau de pistes cyclables (figure 37) présente les pistes cyclables actuelles et requises ainsi que les points de passage futurs permettant aux piétons et aux cyclistes de franchir l'autoroute 417 et la voie ferrée de VIA Rail. Le type de voies pour cyclistes est précisé par les divers types lignes utilisés sur le plan. Les concepts devront être conformes aux normes municipales au moment de la mise en place des installations.

Les points de passage clés sont entourés d'un cercle rouge. Ces points de passage clés doivent faire l'objet d'une attention particulière au moment de la conception si l'on veut s'assurer que les cyclistes circulent et effectuent des virages en toute sécurité.

Les concepteurs des passerelles et des passages inférieurs pour les piétons et les cyclistes et des voies d'approche doivent prendre la prévention du crime par l'aménagement du milieu en considération, et leurs plans doivent permettre l'accès aux cyclistes.

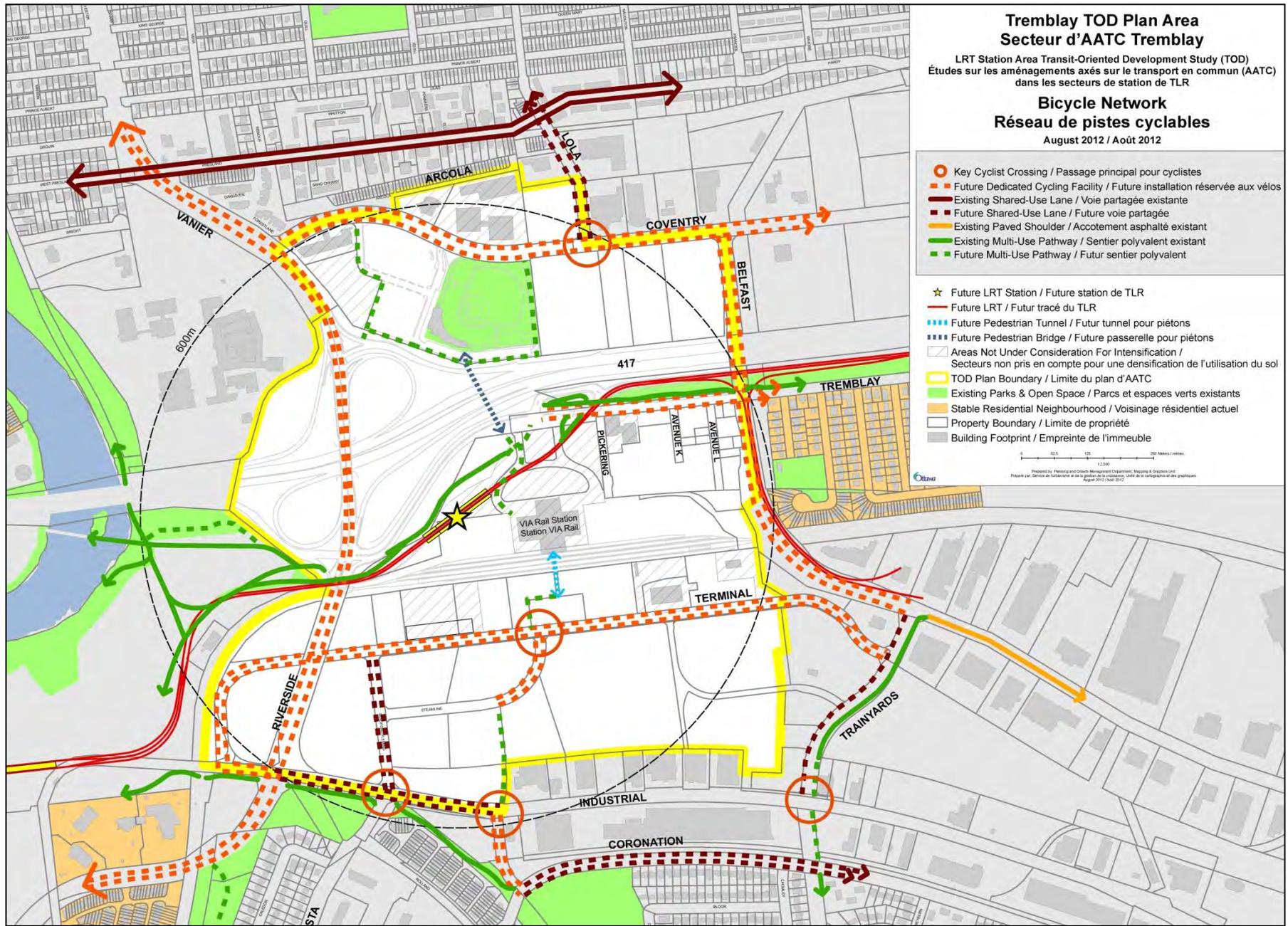


Figure 37 : Réseau de pistes cyclables du secteur Tremblay

#### 10.3.4 RÉSEAU DE RUES DU SECTEUR TREMBLAY

Le Plan du réseau de rues (figure 38) présente les rues actuelles et futures du secteur d'AATC. Le tracé de deux types de voies de raccordement possibles est également indiqué, y compris a) les routes publiques ou privées et b) les routes publiques, les routes privées, les corridors ou les sentiers polyvalents qui seront requis dans le futur. L'objectif principal de ces divers liens est de permettre aux piétons et aux cyclistes d'accéder à la station directement et en toute sécurité. Le but et les exigences de conception générale s'appliquant à ces liens sont énoncés à la section 5.3.

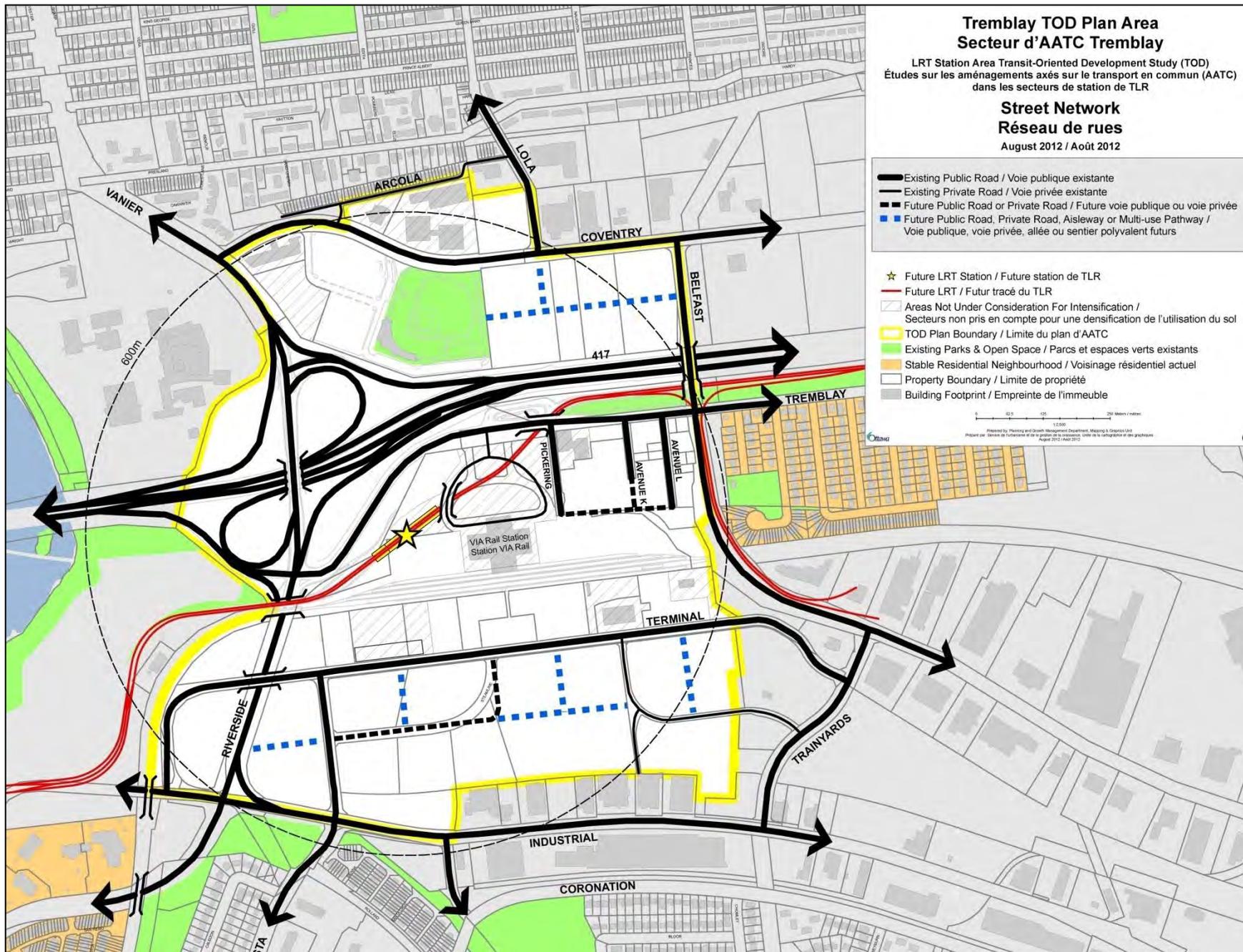


Figure 38 : Réseau de rues du secteur Tremblay

### 10.3.5 PLAN VERT DU SECTEUR TREMBLAY

Le Plan vert (figure 39) montre les parcs actuels et futurs, des espaces verts, des terrains de jeu et le paysage de rue prioritaire. Le Plan indique la superficie et l'emplacement des aires d'agrément extérieures privées. La mise en œuvre des secteurs d'AATC exige qu'au moins 2 % de la superficie couverte par le projet soient des aires d'agrément extérieures aménagées à des fins communautaires. La superficie, l'emplacement et la conception définitifs seront décidés au moment de l'approbation des aménagements.

Le Plan montre également les districts qui ont besoin d'un nouveau parc public. L'objectif et la procédure concernant le choix de l'emplacement d'un parc public dans ces districts sont définis à la section 7.2. L'emplacement du paysage de rue prioritaire coïncide avec celui des rues à façades actives (voir les sections 6.2 et 7.1). La désignation d'un paysage de rues prioritaires vise à préciser si la plantation d'arbres dans les rues prioritaires est requise, de façon à renforcer la nature de la conception des rues à façades actives.

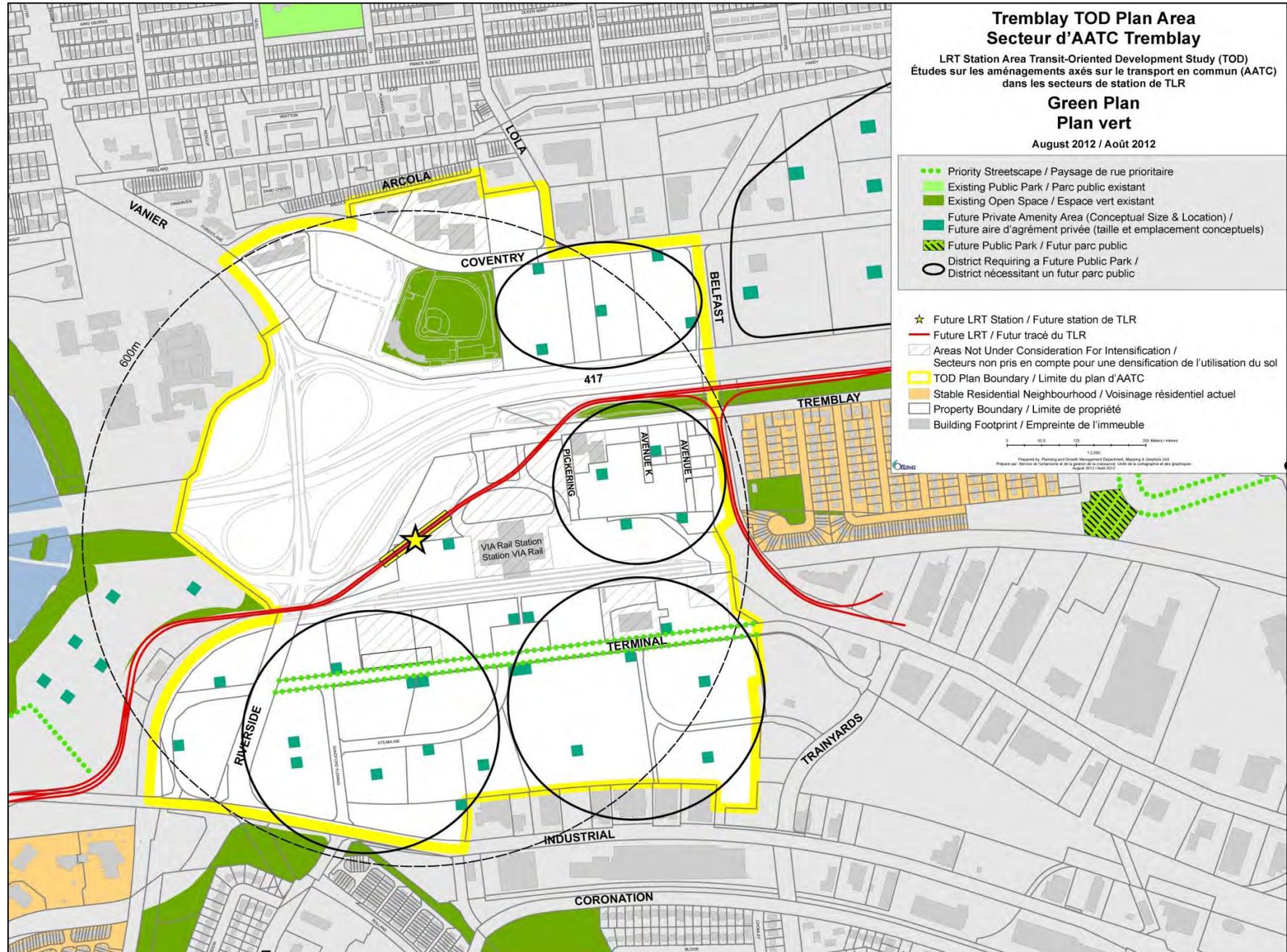


Figure 39 : Plan vert du secteur Tremblay

### 10.3.6 CADRE D'UTILISATION DES TERRAINS DU SECTEUR TREMBLAY

Le cadre d'utilisation des terrains (figure 41) donne une représentation graphique de l'emplacement des terrains et indique l'emplacement général de la « rue à façades actives » qui s'applique à un segment de l'avenue Terminal. Les critères de conception des rues à façades actives sont présentés à la section 6.2.



Figure 40 : Vue vers l'est sur l'avenue Terminal – le paysage de rue montre un milieu confortable doté de trottoirs plus larges bordés d'arbres

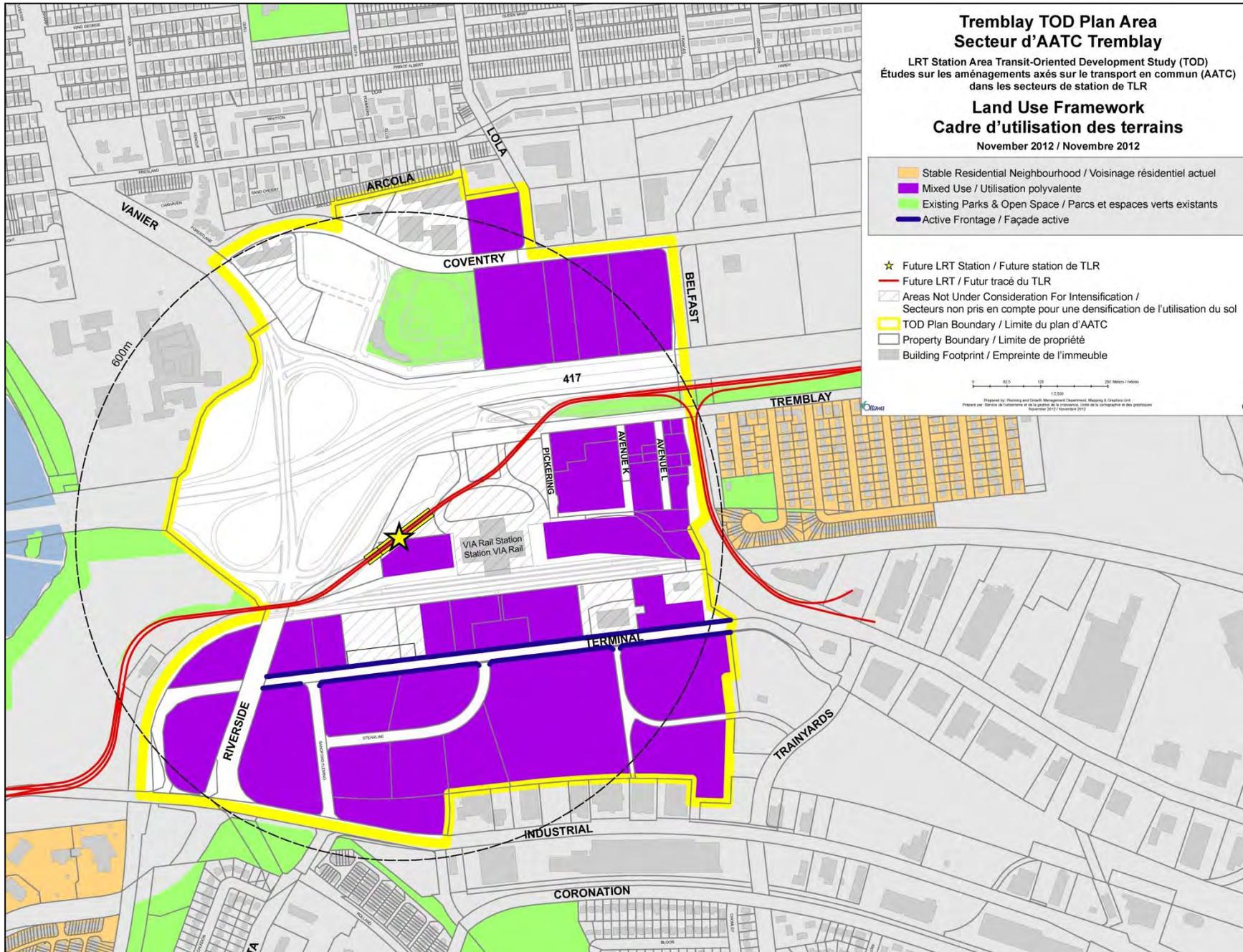


Figure 41 : Cadre d'utilisation des terrains du secteur Tremblay

### 10.3.7 DENSITÉS ET HAUTEURS CIBLES DES IMMEUBLES, SECTEUR TREMBLAY

Le secteur d'AATC Tremblay couvre environ 100 hectares. On estime que moins de la moitié (environ 44 hectares) des terrains seront disponibles pour des aménagements futurs ou des réaménagements favorables au transport en commun. De ces 44 hectares, environ 32 sont des terrains vacants, intercalaires et sous-aménagés considérés comme disponibles à plus court terme. La totalité de l'augmentation prévue de 12 500 personnes travaillant et vivant dans le secteur d'AATC au cours des 20 prochaines années est envisageable dans le secteur d'aménagement à court terme. Le reste des terrains, soit environ 12 hectares, comprend les immeubles dont la densité est généralement plus basse et qui, autrement, devraient être démolis et reconstruits pour permettre une densification favorable au transport en commun. Ces secteurs sont considérés comme étant des secteurs de réaménagement à plus long terme.

Les figures 43 et 44 du plan d'AATC du secteur Tremblay montrent, à des fins d'illustration, un scénario d'AATC comportant environ 4 800 appartements et une zone de construction non résidentielle de 672 000 mètres carrés. Cette combinaison présumée d'utilisations des terrains devrait changer puisque le zonage des AATC est suffisamment souple pour que le marché guide les décisions en matière d'utilisation des terrains dans l'avenir. La hauteur des édifices varie de 4 à 28 étages. Aux fins de l'estimation de la densité des AATC à long terme, on a présumé que toutes les propriétés incluses dans la superficie de 44 hectares seront aménagées ou réaménagées.

La densité minimale à long terme en vertu du zonage des AATC est, selon les estimations, d'environ 250 emplois et personnes à l'hectare brut. La densité maximale estimée est d'environ 383 emplois et personnes à l'hectare brut.

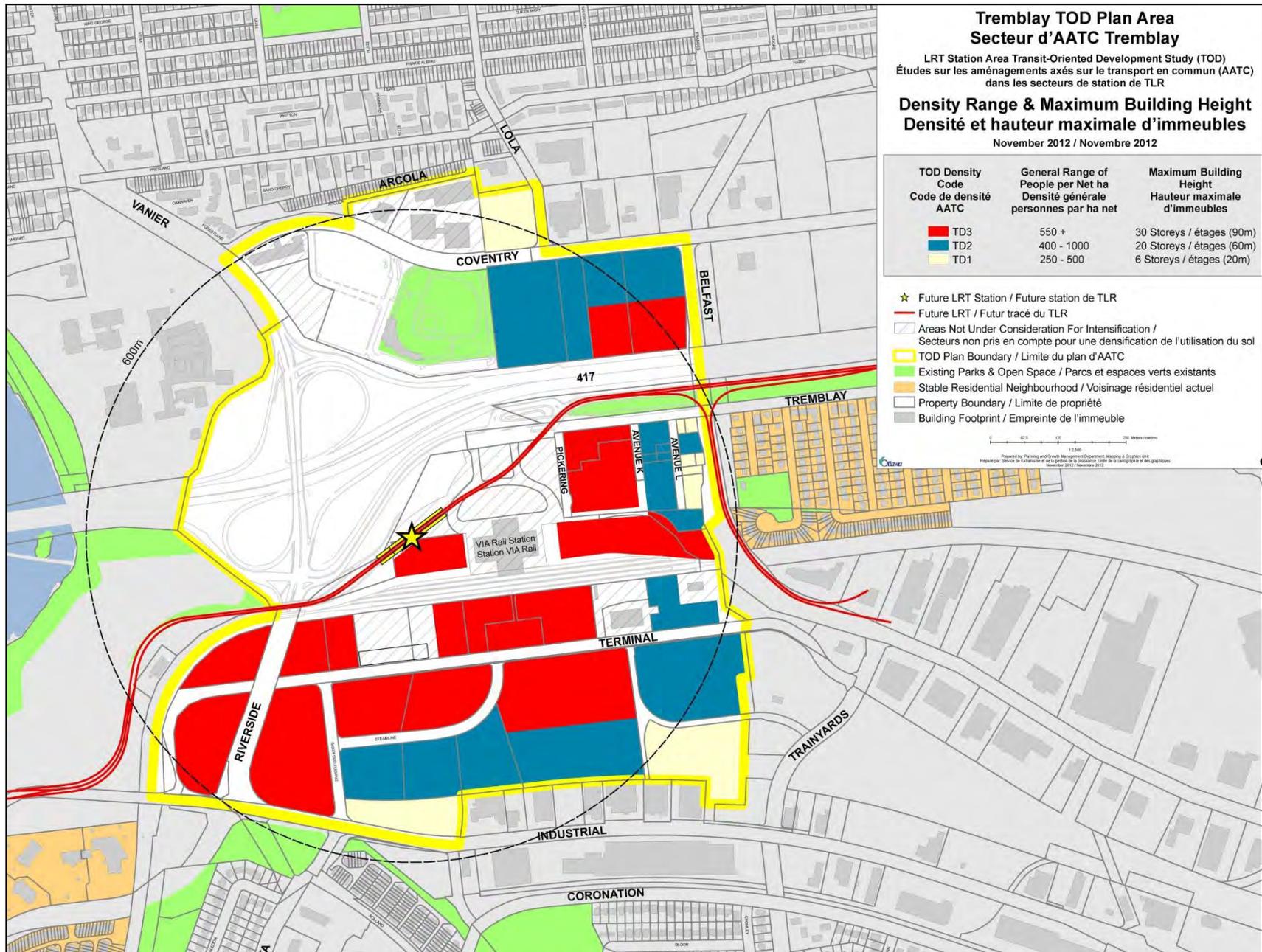


Figure 42 : Densité et hauteur maximales des immeubles du secteur Tremblay

Figure 43 : Secteur d'AATC Tremblay à une densité favorable au transport en commun, au sud de l'autoroute 417





Figure 44 : Secteur d'AATC Tremblay à une densité favorable au transport en commun, au nord de l'avenue Terminal

#### 10.4 SECTEUR D'AMÉNAGEMENT AXÉ SUR LE TRANSPORT EN COMMUN — ST-LAURENT

Le secteur d'AATC St-Laurent couvre 120,5 hectares et comporte environ 225 propriétés de dimensions variables, allant de grandes entreprises commerciales et industrielles à des lots résidentiels unifamiliaux. Le secteur d'étude est divisé en quadrants par deux voies de transport principales : le boulevard St-Laurent, dans l'axe nord-sud, et l'autoroute 417, dans l'axe est-ouest. Les limites sud du secteur d'étude sont formées par des voies du CN. Le modèle actuel d'aménagement du secteur d'étude présente des retraits variés, des densités plus faibles, des lots sous-aménagés caractérisés par des stationnements en surface et un environnement axé sur l'automobile. Les utilisations des terrains sont principalement axées sur les activités commerciales à grande échelle et l'emploi, avec un noyau de résidences dans le quadrant sud-ouest.

**St. Laurent TOD Plan Area**  
**Secteur d'AATC St-Laurent**

LRT Station Area Transit-Oriented Development Study  
 Études sur les aménagements axés sur le transport en commun dans les secteurs de station de TLR

August 20th, 2012 / 20 Août 2012

- ★ Future LRT Station / Future station de TLR
- Future LRT / Future tracé du TLR
- Future Pedestrian Crossing / Future passerelle pour piétons
- Future Coventry Road / Future futur du chemin Coventry
- ▨ Areas Not Under Consideration For Intensification / Secteurs n'ont pas été pris en compte pour une densification de l'utilisation du sol

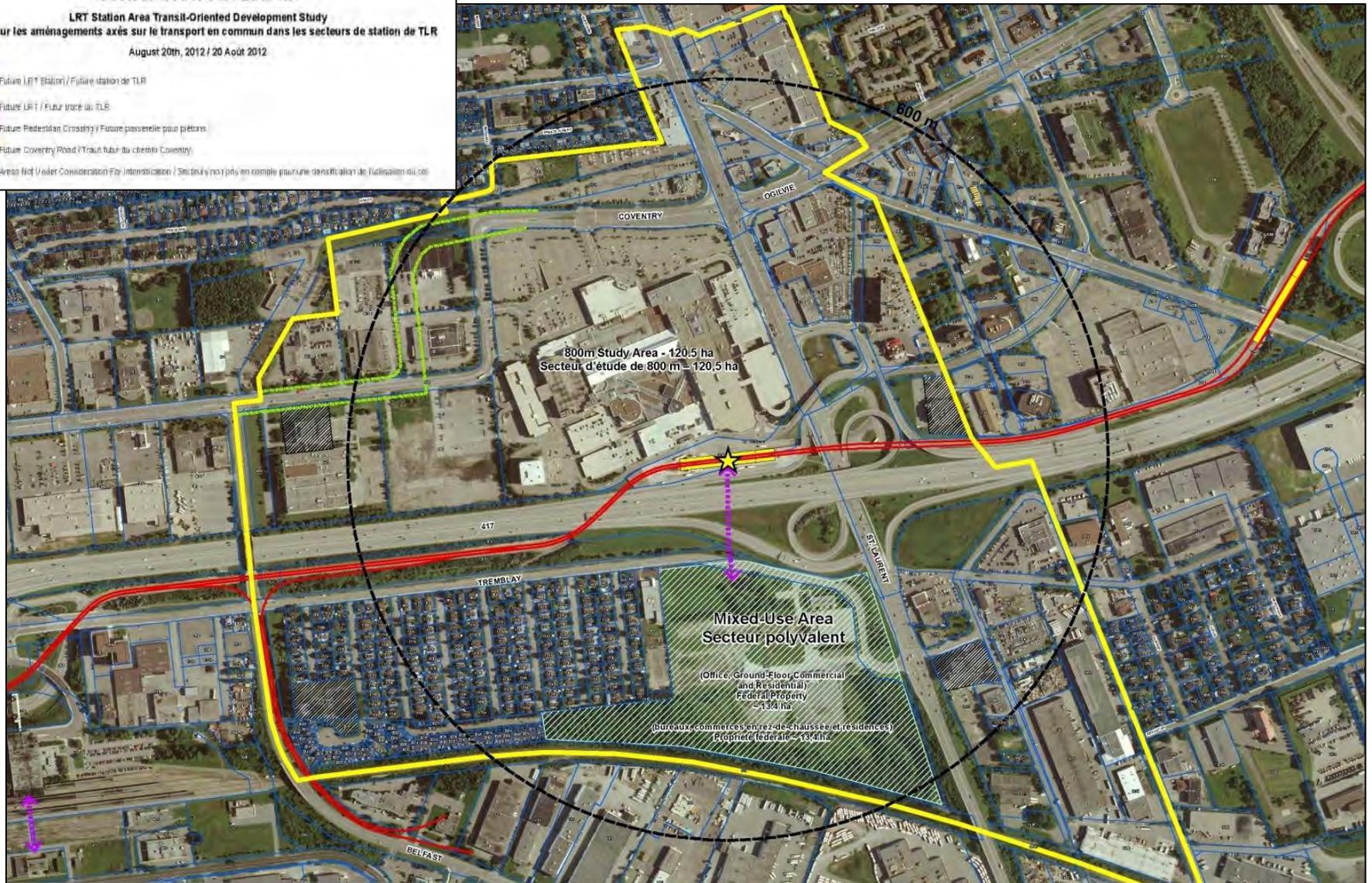


Figure 45 : Secteur d'AATC St-Laurent

#### 10.4.1 UTILISATION ACTUELLE DES TERRAINS, SECTEUR ST-LAURENT — CONTEXTE

Le caractère du secteur d'AATC St-Laurent varie du nord au sud. La partie nord-ouest du secteur d'étude comprend de grands lots et des immeubles de faible hauteur, comme le centre commercial St-Laurent et l'entrepôt d'Élections Canada. Les utilisations actuelles des terrains vont de l'industrie légère, aux bureaux, aux concessionnaires automobiles et au centre de commerce de détail en expansion. Le chemin Coventry, artère importante, est orienté est-ouest dans ce secteur et se raccorde au chemin Ogilvie. L'extrémité nord-ouest du secteur d'étude est délimitée par le secteur de faible densité d'Overbrook. L'extrémité ouest des limites de l'AATC est limitrophe du secteur d'AATC Tremblay, sur le chemin Belfast.

La partie nord-est du secteur d'AATC St-Laurent jouxte le secteur d'AATC Cyrville et comprend diverses utilisations, notamment des concessionnaires automobiles, des commerces de détail le long du boulevard St-Laurent ainsi que des hôtels, des restaurants, des bureaux et d'autres utilisations commerciales limitées. Même si l'extrémité nord-est du secteur d'AATC se termine à mi-pâté de maisons, à l'est de la rue Joseph-Cyr, le secteur à caractère naturel s'étend du boulevard St-Laurent vers l'est jusqu'au chemin Cyrville, et vers le sud, jusqu'à la rue Labelle.

De manière générale, la partie sud-est du secteur d'étude comprend des industries légères bien établies qui semblent avoir qu'un très faible potentiel de réaménagement à court terme. Ces industries légères sont logées dans de grands immeubles de faible hauteur et incluent habituellement de l'entreposage extérieur. L'extrémité sud — est du secteur d'étude est délimitée par un petit secteur bien établi de faible densité. Ce secteur comprend environ 70 habitations et est actuellement entouré par des secteurs d'industries légères.

La partie sud-ouest du secteur d'étude comprend un grand emplacement fédéral, un immeuble de bureaux de faible hauteur, et un secteur résidentiel bien établi à faible densité (Eastway Gardens). La vaste propriété fédérale va changer considérablement

dans un proche avenir et ce, conformément aux orientations du plan d'AATC. Consulter la section 10.2.6d pour plus de détails sur le concept de réaménagement du 530, chemin Tremblay.

En général, le secteur d'AATC St-Laurent évoluera au fil du temps et affichera des zones plus denses et à utilisations variées. Cependant, en raison du potentiel du réaménagement des propriétés dans ce secteur d'étude, certaines d'entre elles pourraient changer plus facilement à court terme, car le terrain est vacant ou sous-utilisé. D'autres propriétés pourraient être réaménagées à long terme du fait que le terrain est présentement occupé par des entreprises actives et (ou) appuie des utilisations des terrains bien établies.

#### 10.4.2 RÉSEAU POUR PIÉTONS, SECTEUR ST-LAURENT

Le Plan du réseau pour piétons (figure 47) montre les trottoirs actuels et requis ainsi que les sentiers polyvalents et les passages pour piétons qui devront être aménagés dans le secteur d'AATC St-Laurent. Les détails supplémentaires suivants expliquent les caractéristiques clés du réseau pour piétons du secteur d'AATC St-Laurent :

- a) **Parcours principal pour piétons, centre commercial St-Laurent** : Le centre commercial St-Laurent est une destination du secteur d'AATC ainsi qu'un passage pour l'accès à la station St-Laurent. Des liens piétonniers privés et publics doivent être aménagés et entretenus dans l'ensemble du site et autour. Le parcours principal pour piétons indiqué sur le réseau pour piétons est conceptuel.

Puisqu'un grand nombre de piétons provenant de la collectivité d'Overbrook se déplacent vers le sud pour aller au centre commercial et avoir accès au transport en commun, des parcours doivent être maintenus dans le centre commercial ainsi qu'autour de ce dernier pour assurer un accès sécuritaire et direct au transport en commun.

- b) **Passages principaux, centre commercial St-Laurent :** De nombreux passages principaux sont indiqués autour de la station St-Laurent. Cela est attribuable au fait que la station n'est pas bien intégrée aux immeubles adjacents au niveau du rez-de-chaussée et que les usagers du transport en commun doivent traverser des rues principales pour avoir accès à la station. Ces passages principaux sont habituellement situés sur de grandes voies, comme le boulevard St-Laurent et les rampes d'autoroute menant au centre commercial. Ces passages doivent être mieux conçus pour assurer la sécurité des piétons qui veulent avoir accès au transport en commun.



Figure 46 : Exemple d'un passage principal au coin de St-Laurent et de Lemieux

- c) **Tunnel pour piétons actuel :** Un tunnel pour piétons permet de franchir l'autoroute 417, reliant la collectivité d'Eastway Gardens à la plate-forme du niveau inférieur de la station de transport en commun et au centre commercial St-Laurent. Durant les consultations avec les intervenants, ce tunnel a été qualifié d'atout par la collectivité adjacente. Dans le futur, ce tunnel devrait rester ouvert et continuer d'assurer à la collectivité un accès direct au transport en

commun. Si une zone de paiement pour le transport en commun est établie à l'extrémité de ce lien, il faudra évaluer attentivement quelles en sont les répercussions sur les usagers du tunnel qui ne prennent pas le transport en commun.

- d) **Nouvelle passerelle pour piétons :** Une passerelle pour piétons sera construite par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada dans le cadre de la première étape du réaménagement du 530, chemin Tremblay. Cette passerelle est un élément essentiel si l'on veut atteindre une répartition modale en faveur du transport en commun pour le 530, chemin Tremblay. La passerelle débouchera au nouvel immeuble du 530, chemin Tremblay, et pourrait déboucher au nouvel immeuble du centre commercial St-Laurent dans le futur.
- e) **Nouveau tracé des trottoirs du chemin Coventry :** Le chemin Coventry, du chemin Belfast jusqu'au boulevard St-Laurent, sera élargi et retracé pour soutenir l'agrandissement du centre commercial St-Laurent et le déplacement des infrastructures. Des trottoirs devraient être construits des deux côtés du chemin Coventry au moment de la reconstruction.
- f) **Nouveau tracé des trottoirs du chemin Tremblay :** La partie du chemin Tremblay située vis-à-vis du 530, chemin Tremblay, sera élargie et retracée pour que l'on puisse créer plus de façades le long de la rue et réorganiser les parcelles d'aménagement de ce grand site. Des trottoirs doivent être installés des deux côtés du chemin Tremblay au moment de la reconstruction. Le chemin Tremblay dans ce secteur est une rue prioritaire avec un secteur à façades actives.

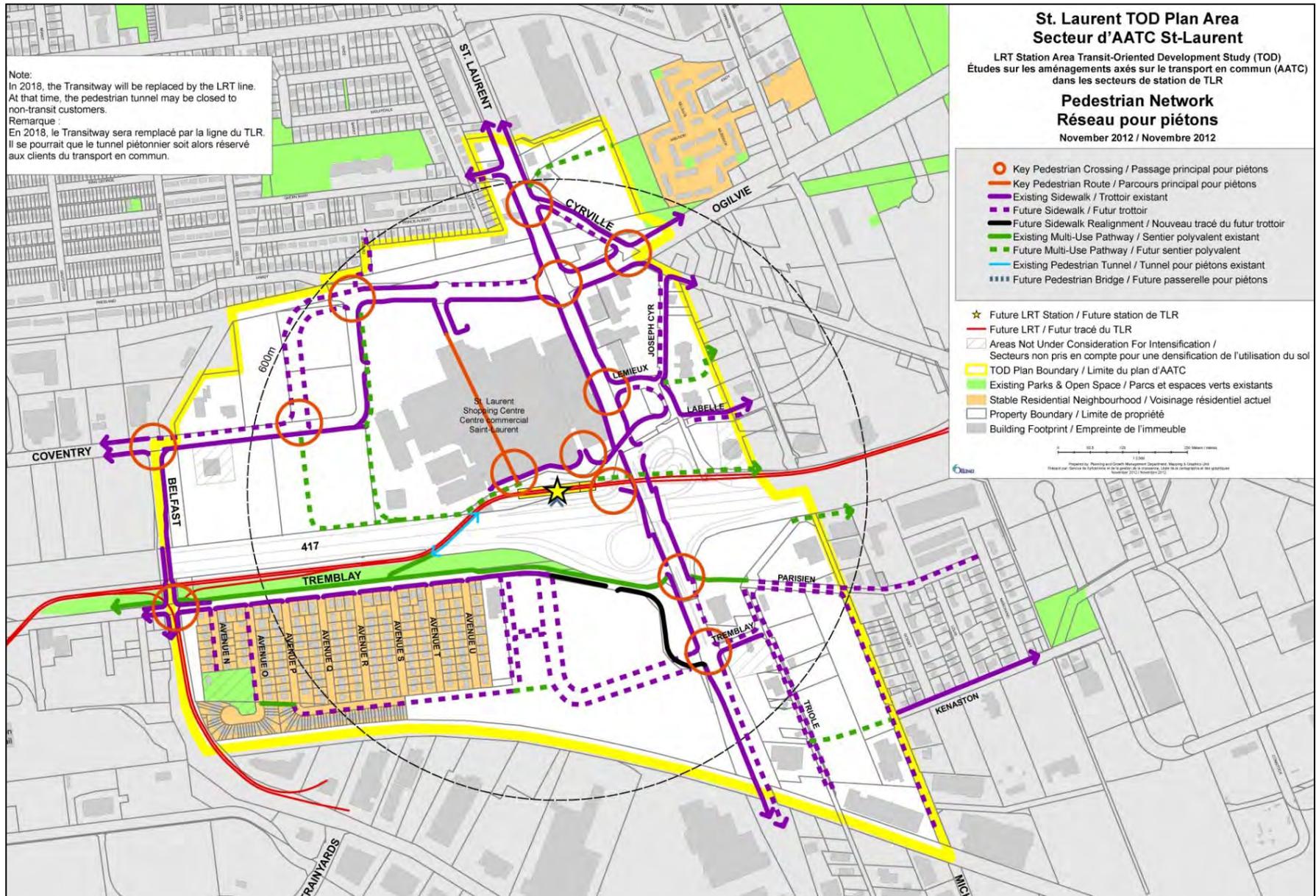


Figure 47 : Réseau pour piétons du secteur St-Laurent

### 10.4.3 RÉSEAU DE PISTES CYCLABLES, SECTEUR ST-LAURENT

Le Plan du réseau de pistes cyclables (figure 48) montre les pistes cyclables actuelles et requises ainsi que les passages pour cyclistes qui devront être aménagés dans le secteur d'AATC St-Laurent. Le type de voies pour cyclistes est précisé par les divers types lignes utilisés sur le plan. Les détails supplémentaires suivants expliquent les caractéristiques clés du réseau de pistes cyclables du secteur d'AATC St-Laurent :

- a) **Voies cyclables sur rue** : Des voies cyclables dédiées sur rue sont prévues pour la plupart des routes du secteur d'AATC, comme le boulevard St-Laurent et les chemins Coventry, Cyrville et Tremblay. Pour les routes principales où le volume de la circulation est important (p. ex., boulevard St-Laurent), ces voies cyclables peuvent être séparées pour améliorer la sécurité des usagers, comme on l'a établi au moment des travaux de conception détaillée et d'ingénierie.
- b) **Portail de l'avenue Hardy** : Un passage principal se trouve au coin de l'avenue Hardy et du chemin Coventry, au nord du centre commercial St-Laurent. Ce portail relie la collectivité d'Overbrook au secteur d'AATC. Durant les consultations avec les intervenants, ce portail a été identifié comme étant une zone de circulation élevée pour les piétons et les cyclistes. La connectivité et la sécurité des trottoirs, des pistes cyclables et des passages dans ce secteur devraient être maintenues et améliorées.
- c) **Sentiers polyvalents futurs, centre commercial St-Laurent** : Des liens sécuritaires et directs pour cyclistes sont requis du côté ouest du centre commercial St-Laurent vers la station. L'emplacement général de ce lien pourrait varier en raison des plans d'agrandissement du centre commercial; cependant, la piste devrait relier de

manière sécuritaire les pistes cyclables du chemin Coventry à la station. La piste doit être bien conçue, doit séparer suffisamment les cyclistes des automobiles et doit comporter peu d'arrêts et de passages. Consulter la section 8.11 du présent document pour en savoir davantage sur la conception des sentiers polyvalents.

- d) **Sentier polyvalent entre la station St-Laurent et la station Cyrville** : Un sentier polyvalent est-ouest reliant la station St-Laurent à la station Cyrville est prévu pour ce secteur. Ce sentier polyvalent longerait le tracé de la Ligne de la Confédération et permettrait aux cyclistes de circuler plus facilement entre les stations et les différents secteurs du plan. Un passage principal est indiqué au boulevard St-Laurent pour cette voie. Cette connexion améliorerait le réseau des sentiers qui, ultimement, relierait les stations de la Ligne de la Confédération de l'est de la ville au centre-ville. Il faudra peut-être trouver des solutions créatives en matière de conception et d'ingénierie pour mettre en œuvre ce lien important en raison des contraintes d'espace possibles le long de certains secteurs du corridor proposé.



#### 10.4.4 RÉSEAU DE RUES — SECTEUR ST-LAURENT

Le Plan du réseau de rues (figure 49) présente les rues actuelles et futures du secteur d'AATC. Le tracé de deux types de voies de raccordement offrant une plus grande marge de manœuvre est également indiqué, y compris a) les voies publiques ou privées futures requises et b) les voies publiques, les voies, les allées ou les sentiers polyvalents qui seront requis dans le futur. Les détails supplémentaires suivants expliquent les caractéristiques clés du réseau pour piétons du secteur d'AATC St-Laurent :

- a) **Élargissement de l'autoroute 417** : Le ministère des Transports élargit l'autoroute 417 de la rue Nicholas à la route 174. Ce projet comprend plusieurs éléments qui toucheront le réseau de rues dans le secteur d'AATC St-Laurent : l'autoroute 417 sera élargie d'une voie dans chaque direction entre la rue Nicholas et la route 174; un nouveau tracé de la route 174 vers la bretelle de sortie du boulevard St-Laurent, incluant un nouveau muret de béton qui empêchera la circulation de l'autoroute 417 en direction de l'ouest vers le boulevard St-Laurent; la conversion du boulevard St-Laurent vers le nord vers l'autoroute 417 en direction de la voie d'accès vers l'est réservée aux services d'urgence et au transport en commun seulement. D'autres éléments du projet du Ministère pourraient occasionner des changements aux voies du secteur, notamment des améliorations en matière de signalisation, d'éclairage et d'atténuation du bruit.
- b) **Nouveau tracé et élargissement du chemin Coventry** : Le chemin Coventry, du chemin Belfast au boulevard St-Laurent, sera retracé et élargi. Le tracé de la route occasionnera un agrandissement de l'emplacement du centre commercial St-Laurent, qui passera d'environ 16 hectares à près de 22,4 hectares. L'élargissement de la route fera en sorte que la section transversale de son emprise comprendra quatre voies réservées à la circulation

des automobiles et aux pistes cyclables dans les deux directions. Le nouveau tracé et l'élargissement de la route devraient être coordonnés avec les plans de la Ville visant à relocaliser les services municipaux et les services publics le long du chemin Coventry.

- c) **Nouveau tracé et élargissement du chemin Tremblay** : Une partie du chemin Tremblay le long du 530, chemin Tremblay se retracée et élargie. Le nouveau tracé de la route maintiendra le lien entre le chemin Tremblay actuel et l'intersection du boulevard St-Laurent, mais réorganisera également la taille et l'orientation des parcelles d'aménagement dans le grand emplacement.
- d) **Voies publiques, voies privées, allées ou sentiers polyvalents futurs, centre commercial St-Laurent** : Le réseau de rues précise deux voies sur l'emplacement du centre commercial St-Laurent qui pourraient être aménagées en voie publique, en voie privée, en allée ou en sentier polyvalent. Seulement un de ces liens est requis. Le but est de permettre aux piétons et aux cyclistes de la collectivité d'Overbrook d'accéder, par le portail de l'avenue Hardy, à la station St-Laurent. Deux connexions sont illustrées pour représenter le nouveau tracé futur du chemin Coventry.

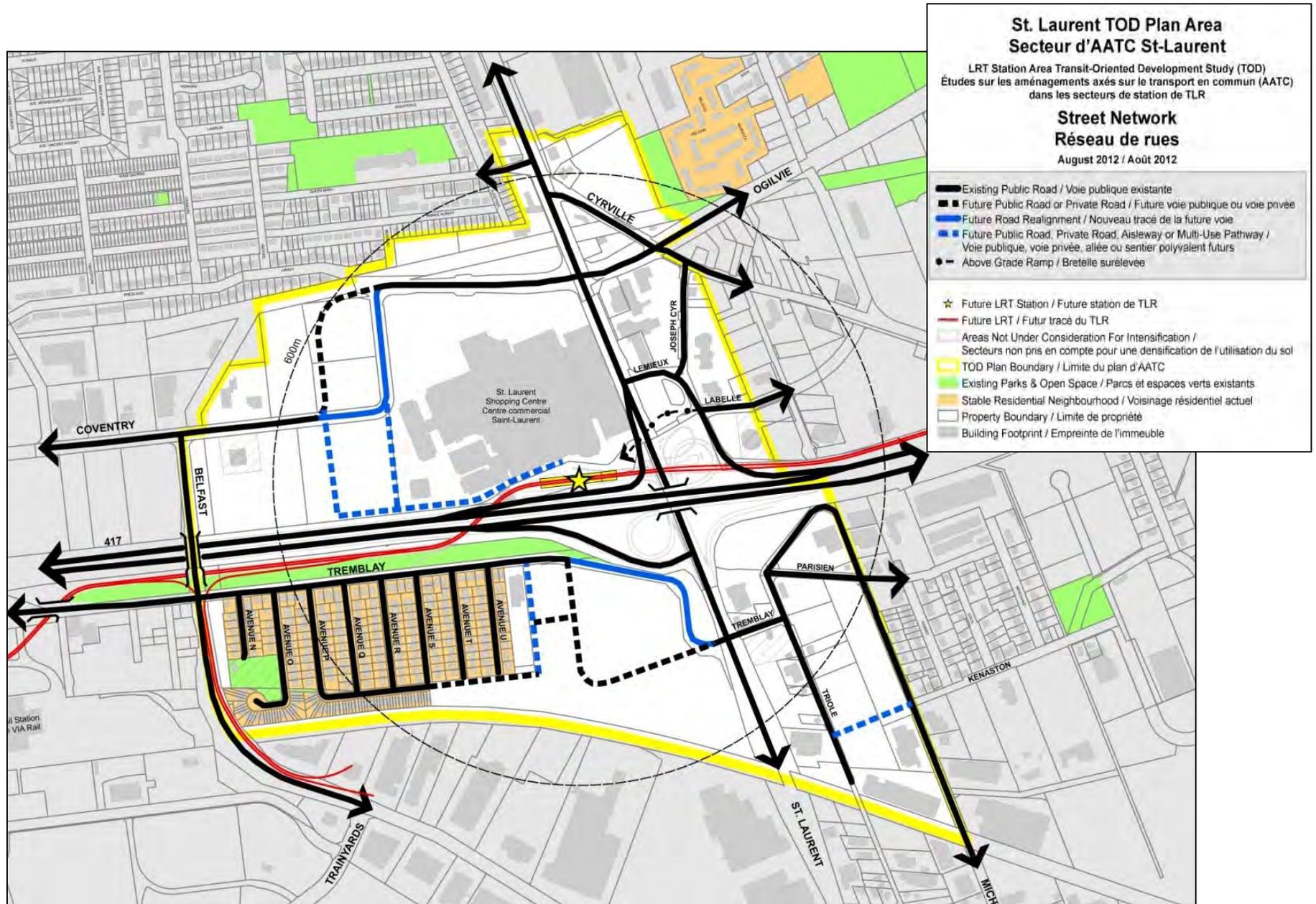


Figure 49 : Réseau de rues du secteur St-Laurent

#### 10.4.5 PLAN VERT, SECTEUR ST-LAURENT

Le Plan vert (figure 50) montre les parcs actuels et futurs, des espaces verts, des terrains de jeu et le paysage de rue prioritaire. Le but et le processus du choix de l'emplacement des parcs publics dans ces districts sont définis à la section 7.2. Le Plan indique la superficie et l'emplacement des aires d'agrément extérieures privées. Les détails supplémentaires suivants expliquent les caractéristiques clés du plan vert pour le secteur d'AATC St-Laurent.

**Futur parc, 530, chemin Tremblay** : Un nouvel espace vert public est requis 530, chemin Tremblay. L'espace devrait être visuellement et physiquement accessible aux communautés avoisinantes et devrait assurer une transition harmonieuse aux Eastway Gardens. L'emplacement conceptuel est illustré dans le plan du secteur de la station St-Laurent, quadrant sud-ouest, à l'annexe I.

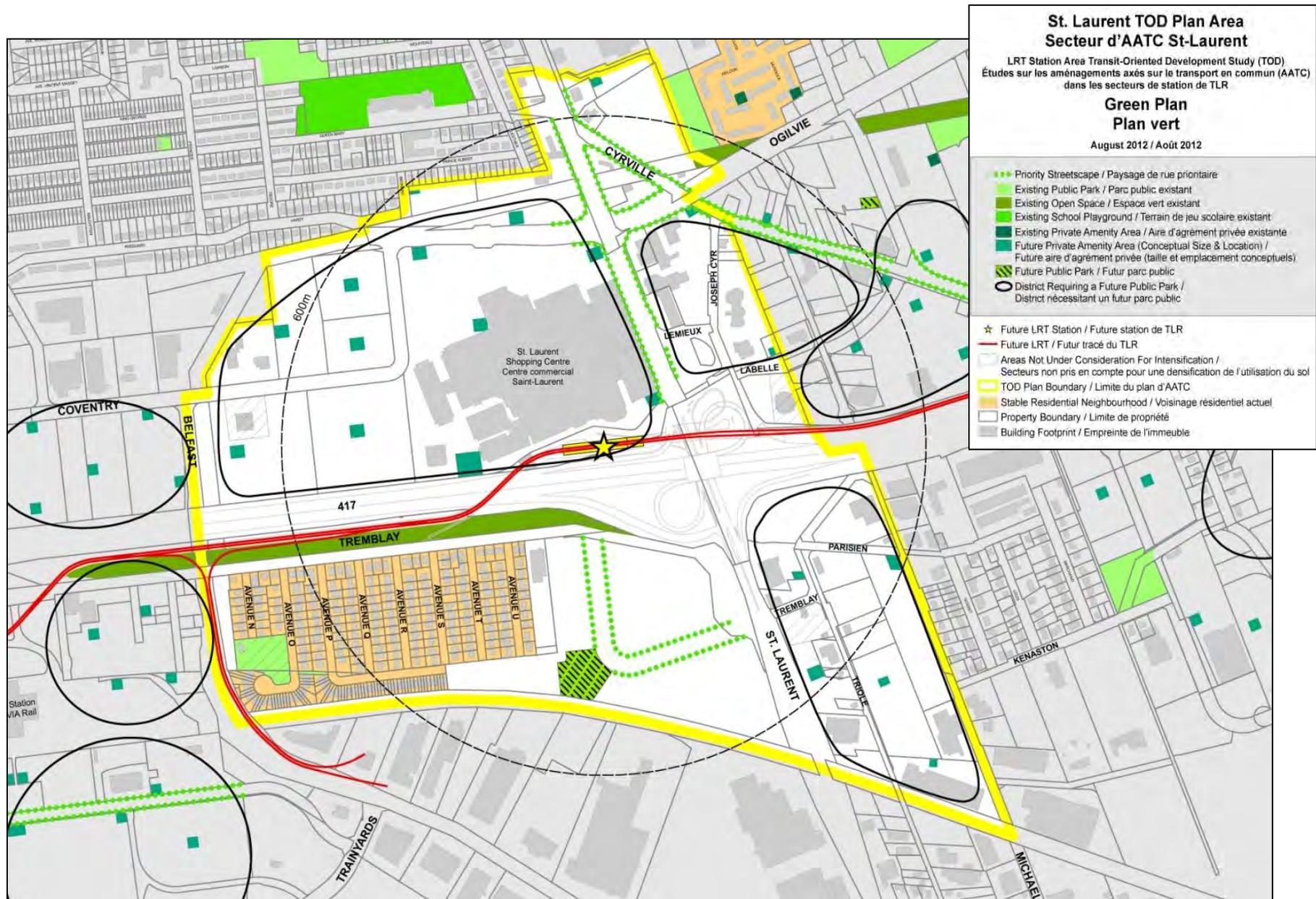


Figure 50 : Plan vert du secteur St-Laurent

## 10.4.6 CADRE D'UTILISATION DES TERRAINS, SECTEUR ST-LAURENT

Le Plan du cadre d'utilisation des terrains (figure 53) montre l'utilisation des terrains et l'emplacement général de la « rue à façades actives » qui s'applique à une partie du boulevard St-Laurent et du chemin Tremblay. Les critères de conception des rues à façades actives sont présentés à la section 6.2. Les caractéristiques clés du plan d'utilisation des terrains pour le secteur du plan d'AATC St-Laurent comprennent :

- a) **Secteurs résidentiels urbains** : Des aménagements résidentiels urbains sont prévus pour les secteurs adjacents aux collectivités d'Overbrook, Eastway Gardens et du petit quartier près du quadrant sud-est du secteur d'AATC.
- b) **Façades actives** : Des façades actives sont indiquées le long d'une partie du boulevard St-Laurent et des chemins Tremblay, Cyrville et Ogilvie. Une façade active est également indiquée pour une partie du site du centre commercial St-Laurent (1200, boulevard St-Laurent) qui borde la station. La façade d'immeuble et l'extrémité sud du centre commercial St-Laurent qui borde la station devraient inclure un concept urbain de haute qualité. Les entrées de la station devraient être intégrées aux immeubles, quand la situation le permet.



Figure 51 : Exemple de rue à façades actives, boul. St-Laurent

- c) **Eastway Gardens** : Eastway Gardens est une collectivité résidentielle stable située dans le quadrant sud-ouest du secteur d'AATC St-Laurent qui compte actuellement plus de 170 habitations unifamiliales et jumelées et plus de 65 maisons en rangée. Même si cette collectivité se trouve dans le secteur d'AATC St-Laurent, on ne prévoit pas de changement important. Cette zone restera à faible densité, avec des immeubles de faible hauteur et, par conséquent, ne subira pas de changement de zonage dans le cadre du plan d'AATC St-Laurent. Aucun aménagement à usage polyvalent n'est prévu pour Eastway Gardens, et aucun changement de zonage parcellaire pour permettre une gamme d'utilisations des terrains ou des immeubles de hauteur moyenne ou élevée ne sera soutenu en général dans cette zone.

Indépendamment de ce qui précède, la zone d'Eastway Gardens faisant face au chemin Tremblay pourrait faire l'objet d'un réaménagement pour des densités résidentielles plus élevées. Les projets d'aménagement à cet endroit peuvent être considérés s'ils sont accompagnés d'une justification et d'une analyse de conception urbaine pour la totalité du tronçon du chemin Tremblay compte tenu du voisinage actuel.

La vue d'ensemble de la viabilisation du plan d'AATC indique que le chemin Tremblay devrait être élargi de deux voies au cours des 20 prochaines années pour suivre la croissance dans ce secteur.

- d) **530, chemin Tremblay** : le 530, chemin Tremblay couvre environ 12 hectares et est situé dans le quadrant sud-ouest du secteur d'AATC St-Laurent. Le site est actuellement sous-aménagé et devrait subir des changements importants dans un avenir prochain, car Travaux publics et Services gouvernementaux Canada a présenté un concept d'aménagement pour le 530, chemin Tremblay, qui est compatible avec le plan d'AATC St-Laurent.

Le 530, chemin Tremblay, et le voisinage immédiat sont perçus comme un aménagement à usages polyvalents, dense et favorable au transport en commun, avec une

gamme d'utilisations résidentielles, d'affaires et commerciales. Le Plan propose un modèle d'infrastructure pour le site qui revoit le chemin Tremblay et les liens piétonniers et sous-divise la grande parcelle en de multiples emplacements pour des aménagements divers. Pour la phase 1 de l'aménagement, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada suppose une répartition modale de 45 à 55 % en faveur du transport en commun, des cyclistes et des piétons. Le scénario ultime, qui pourrait prendre forme dans 20 ans et plus, suppose un partage modal supérieur à 75 % pour le site. Voir l'annexe I pour en savoir davantage sur le concept d'aménagement.

Un élément essentiel au succès du 530, chemin Tremblay, et à l'atteinte de ses objectifs ambitieux en matière de partage modal est l'aménagement d'une passerelle pour piétons enjambant l'autoroute 417 pour relier le site à la station. Ce lien piétonnier sera construit dans le cadre de la phase 1. Une stratégie de gestion du stationnement est également nécessaire et devrait faire partie de toute proposition de réaménagement.

- e) **Centre commercial St-Laurent** : Le site du centre commercial St-Laurent, qui couvre plus de 16 hectares, est situé dans le quadrant nord-ouest du secteur d'AATC St-Laurent. On y trouve actuellement un centre commercial clos à deux étages, un immeuble à bureaux autonome, un stationnement étagé et des aires de stationnement en surface. La propriété comprend également plusieurs emplacements plus petits situés au nord et à l'ouest du chemin Coventry. Le site du centre commercial représente une propriété importante dans le secteur d'AATC du fait qu'il est situé à proximité de la future station, qui jouxte le centre commercial au sud.

Outre des rénovations et des modifications aux immeubles actuels et l'expansion possible de commerces de détail et les aménagements continus dans un avenir rapproché, les propriétaires du centre commercial prévoient que le site comptera encore plus d'utilisations à long terme. Un plan à étapes multiples devrait présenter de nouvelles utilisations, notamment l'aménagement d'immeubles ou de tours à

bureaux autonomes. Un plan d'implantation directeur est requis pour le site du centre commercial si le zonage en fonction du transport en commun est demandé et qu'un aménagement en plusieurs étapes est proposé.

- f) **Utilisations par des industries légères** : La majorité des utilisations actuelles par des industries légères est concentrée dans le quadrant sud-est du secteur d'AATC St-Laurent. Ces propriétés peuvent être réaménagées au fil du temps pour des utilisations des terrains qui favorisent le transport en commun dans une forme de construction compacte. Les transitions de hauteurs par rapport au voisinage à faible densité présent le long de la rue Michael devraient être respectées.



Figure 52 : Transition de hauteurs le long de la rue Michael

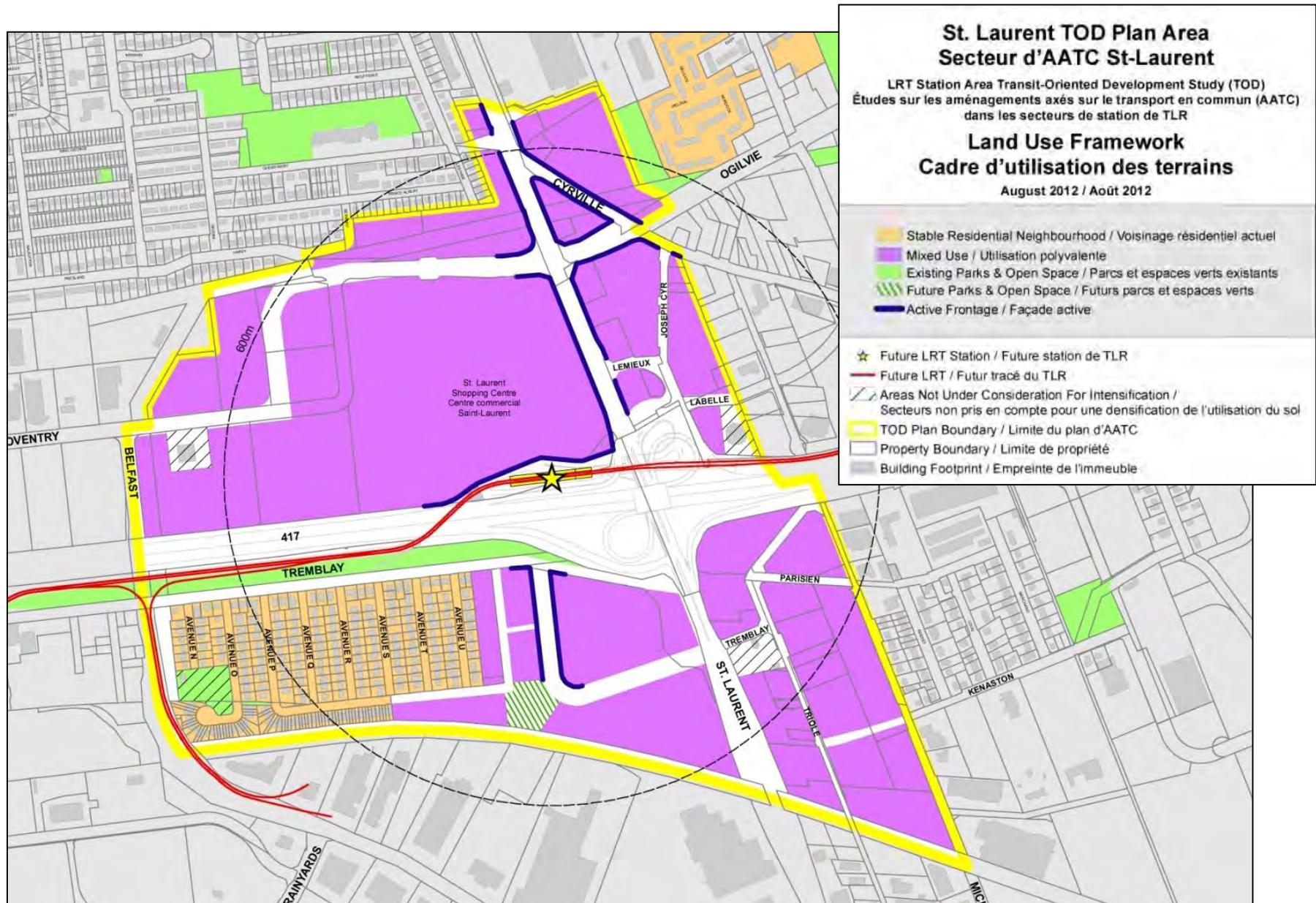


Figure 53 : Cadre d'utilisation des terrains du secteur St-Laurent

#### 10.4.7 DENSITÉS ET HAUTEURS CIBLES DES IMMEUBLES, SECTEUR ST-LAURENT

Le secteur d'AATC St-Laurent couvre environ 120 hectares. Après avoir exclu les corridors de service public et de transport, on estime que près de 60 % des terrains du secteur (plus ou moins 72 hectares) sont disponibles à des fins d'aménagements ou de réaménagements selon des densités favorables au transport en commun. De la superficie nette du secteur d'AATC St-Laurent, environ 30 hectares de terrains vacants, de remblayage et sous-aménagés (41 % du total des terrains) peuvent être aménagés à court terme. L'augmentation prévue de 12 000 personnes travaillant et vivant dans le secteur d'AATC au cours des 20 prochaines années est envisageable dans le secteur d'aménagement à plus court terme. Le reste des terrains (environ 42 hectares) du secteur d'AATC comporte des immeubles de densité généralement plus faible qui devraient être démolis et reconstruits pour permettre une densification favorable au transport en commun. Ces secteurs sont considérés comme étant des secteurs de réaménagement à plus long terme.

Les figures 55 et 56 illustrent un scénario d'aménagement possible qui comprend environ 183 maisons unifamiliales et jumelées, 472 maisons en rangée, 4 800 appartements et 674 000 mètres carrés destinés à la construction d'édifices non résidentiels. Cette combinaison présumée d'utilisations des terrains devrait changer puisque le zonage des AATC est suffisamment souple pour que le marché guide les décisions en matière d'utilisation des terrains dans l'avenir. La hauteur des édifices varie 4 à 25 étages. Aux fins de l'estimation de la densité des AATC à long terme, on a présumé que toutes les propriétés incluses dans la superficie nette totale du secteur d'AATC St-Laurent (72 hectares) ont été aménagées ou réaménagées.

La densité minimale à long terme en vertu du zonage des AATC est, selon les estimations, d'environ 250 emplois et personnes à l'hectare brut. La densité maximale estimée est d'environ 365 emplois et personnes à l'hectare brut.

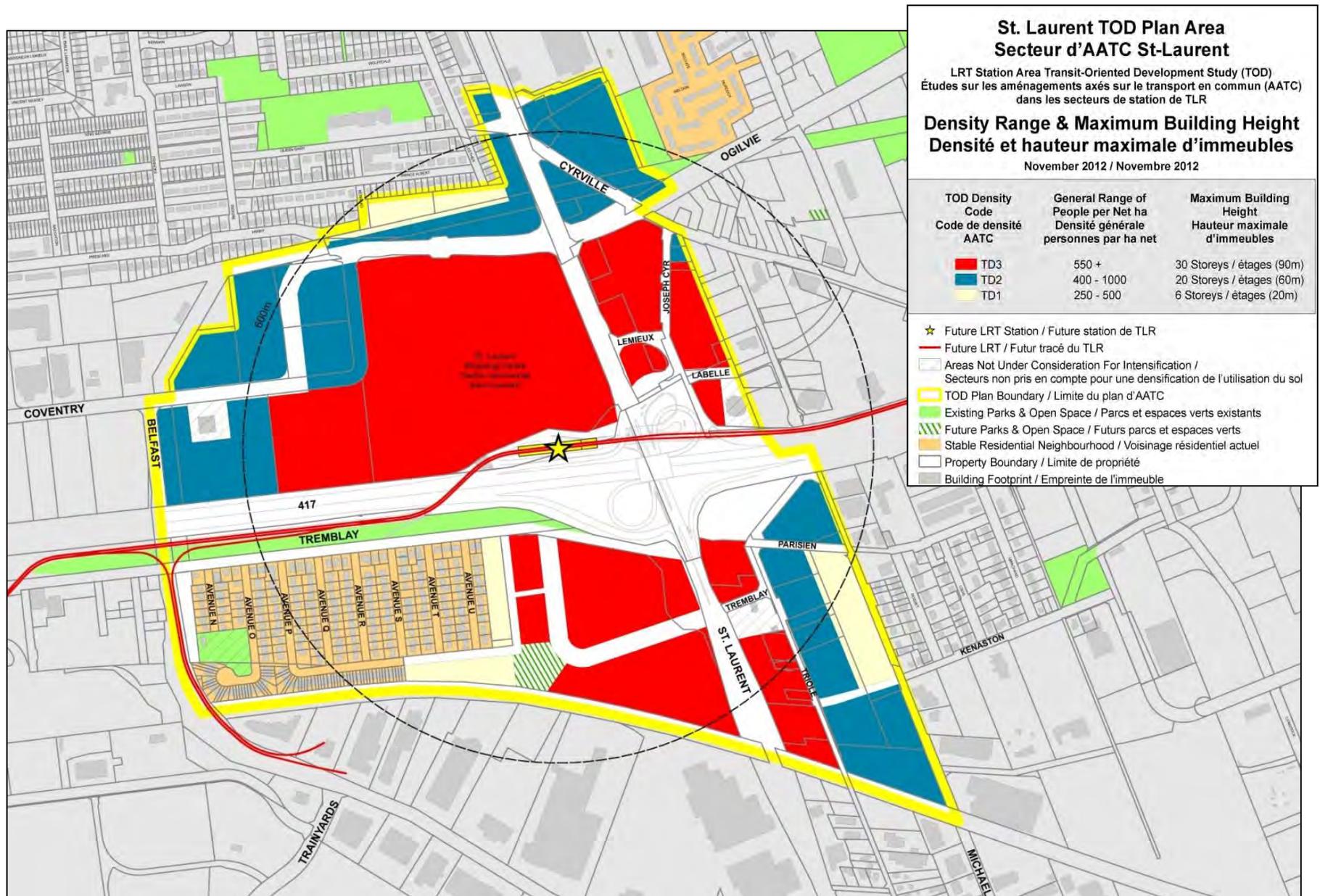


Figure 54 : Densités et hauteurs maximales des immeubles du secteur St-Laurent



Figure 55 : Secteur d'AATC St-Laurent à une densité favorable au transport en commun, vers le sud



Figure 56 : Secteur d'AATC St-Laurent à une densité favorable au transport en commun, vers le nord

## 10.5 AMÉNAGEMENT AXÉ SUR LE TRANSPORT EN COMMUN, SECTEUR CYRVILLE

La superficie du secteur d'AATC Cyrville est d'environ 99 hectares. Le secteur d'étude est délimité de façon générale par la promenade Aviation et l'autoroute 417 à l'est, le chemin Algoma au sud, la rue Michael à l'ouest et le chemin Ogilvie au nord. À l'ouest, il jouxte la limite est du secteur d'AATC St-Laurent. Le secteur d'étude est divisé en deux quadrants par l'autoroute 417. Le secteur d'étude gravite autour du chemin Cyrville, qui traverse en diagonale le secteur d'étude du nord-ouest au sud-est, ce qui lui procure une forme légèrement distincte et obtuse. La future station du TLR remplacera la station de transport en commun rapide par autobus, qui est située au niveau du sol, mais sous le viaduc du chemin Cyrville qui enjambe l'autoroute 417.

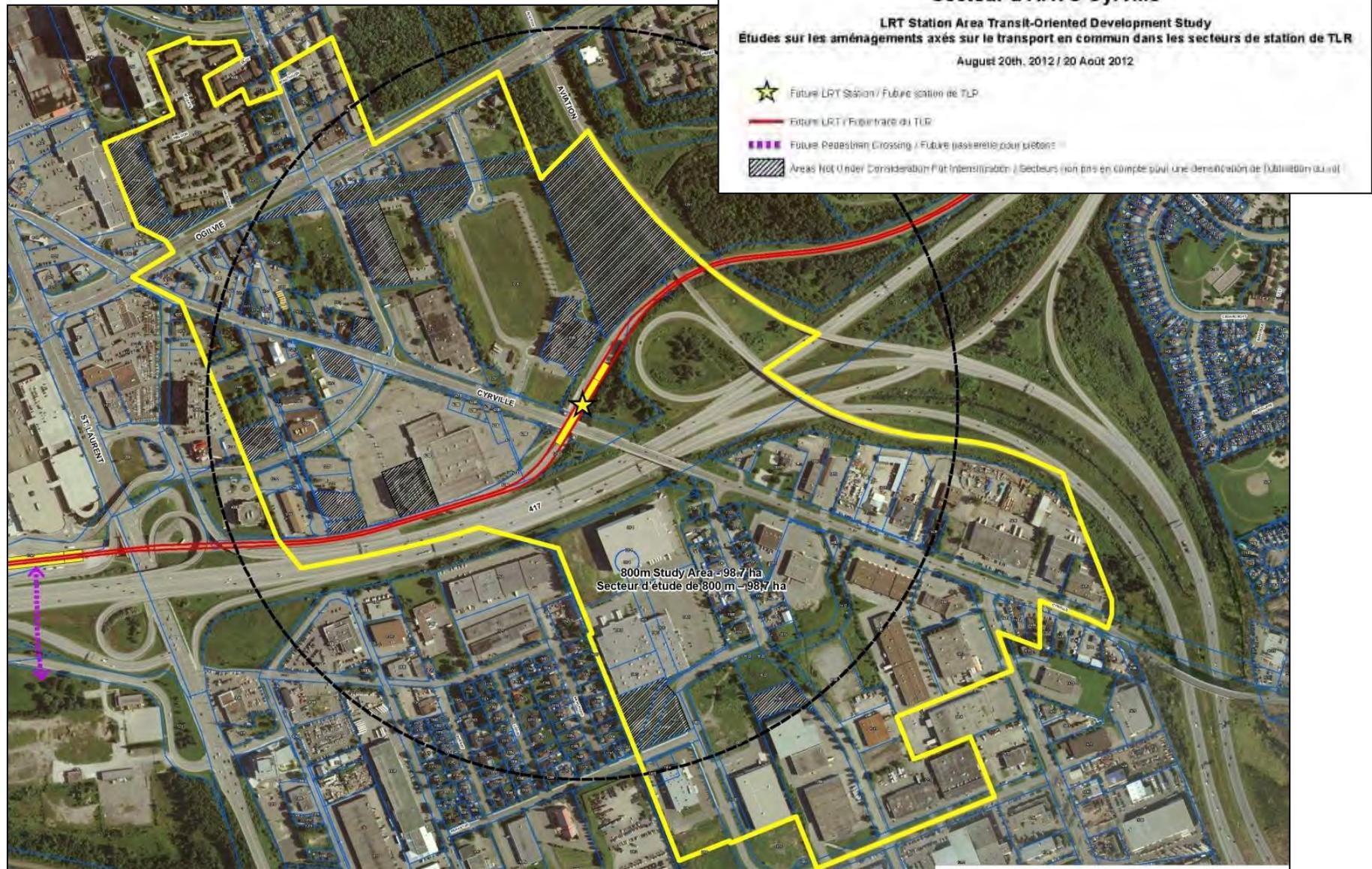


Figure 57 : Secteur d'AATC Cyrville

### 10.5.1 UTILISATION ACTUELLE DES TERRAINS, SECTEUR CYRVILLE — CONTEXTE

Le secteur d'étude de Cyrville comporte environ 110 propriétés de superficies différentes, allant de sites plus grands aux usages industriels et résidentiels à des sites plus petits destinés aux maisons individuelles et aux services personnels. Les deux quadrants situés au nord et au sud de l'autoroute 417 ont des utilisations très distinctes : l'industrie légère est prédominante au sud de l'autoroute, tandis qu'au nord, on retrouve surtout des bureaux, des commerces de détail, des services personnels et des habitations.

Dans la partie nord du secteur d'étude, des sites petits et grands sont occupés par des commerces de détail, des services personnels, des bureaux, des restaurants et des habitations. Un site important d'habitations familiales contigües se trouve au nord du chemin Ogilvie. La réalisation d'un projet de 82 habitations familiales contigües sur l'un des grands sites vacants situés dans la moitié nord du secteur d'étude, à l'intersection du chemin Ogilvie et de l'avenue Cummings, est en voie d'être approuvée. Face à ce site, du côté est de l'avenue Cummings, se trouve une tour d'habitation plus ancienne de huit étages. Sept sites distincts se trouvant du côté est du chemin Cyrville sont réservés pour un concessionnaire automobile potentiel. Immédiatement au nord de la station de transport en commun rapide par autobus, un autre site, situé à l'est du chemin Cyrville, est occupé par des tours d'habitation de trois, cinq et six étages. Une partie du reste de ce site de 7,8 hectares est en voie d'aménagement pour un projet de 176 habitations superposées.

À l'ouest de ce site se trouve un autre site important sur lequel se dressent deux édifices à bureaux de un, quatre et cinq étages. Immédiatement au nord se trouve un nouvel édifice à bureaux de quatre étages dont la façade principale donne sur le côté ouest du chemin Cyrville. Un hôtel de sept étages est situé à l'extrémité ouest du secteur d'étude. Les tours d'habitations, les édifices à bureaux et l'hôtel susmentionnés sont les édifices les plus hauts du secteur d'étude.

Au sud du secteur d'étude, seule la rue Labrie est occupée par quelques habitations isolées bâties sur certains des plus petits sites du secteur d'étude. Une grande partie de ces propriétés sont passées au cours des années d'une utilisation purement résidentielle à une combinaison d'utilisations, allant des commerces d'automobiles, des bureaux d'entrepreneurs, des services de plomberie à des commerces de matériaux de construction. À l'heure actuelle, toutes ces propriétés sont situées dans une zone d'industrie légère.

Le secteur situé entre le chemin Cyrville et l'autoroute 417 comprend un grand nombre d'aménagements d'industries légères avec entreposage extérieur; une majorité d'édifices de deux étages ou moins. Les commerces de détail, les concessionnaires automobiles et les services de réparation d'automobiles sont nombreux sur les côtés est et ouest du chemin Cyrville. Quelques restaurants, quelques édifices à bureaux plus récents, des entreprises de services personnels, des centres d'entreposage et de distribution et deux grandes imprimeries ainsi qu'un édifice de quatre étages, qui est le plus haut dans ce quadrant, sont situés dans la zone ouest du chemin Cyrville. Il ne reste que peu de sites vacants et la densité de cette zone est très faible.

L'extrémité sud-ouest du secteur d'étude Cyrville jouxte un quartier résidentiel à profil bas, à faible densité et stable. Ce quartier établi compte environ 70 habitations et est actuellement entouré par des aménagements d'industries légères.

### 10.5.2 RÉSEAU POUR PIÉTONS, SECTEUR CYRVILLE

Le Plan du réseau pour piétons (figure 58) montre les trottoirs actuels et requis ainsi que les sentiers polyvalents et les passages pour piétons qui devront être aménagés dans le secteur d'AATC Cyrville. Les trottoirs indiqués sur les deux côtés des voies publiques signifient qu'il faudra obligatoirement aménager deux trottoirs sur toutes les rues dans le futur. La construction d'un sentier polyvalent au lieu d'un trottoir constitue la seule exception permise à cette règle.

Les principaux passages pour piétons sont entourés de cercles rouges sur le plan. La conception de ces emplacements doit faire l'objet d'une attention particulière si l'on veut que les piétons puissent circuler rapidement et de façon sécuritaire. Il faut notamment prévoir des passages plus larges et texturés, une signalisation appropriée et envisager des délais plus longs pour les signaux de passage des piétons.

Les concepteurs des passerelles et des passages inférieurs pour les piétons et les cyclistes et des voies d'approche doivent prendre la prévention du crime par l'aménagement du milieu en considération.

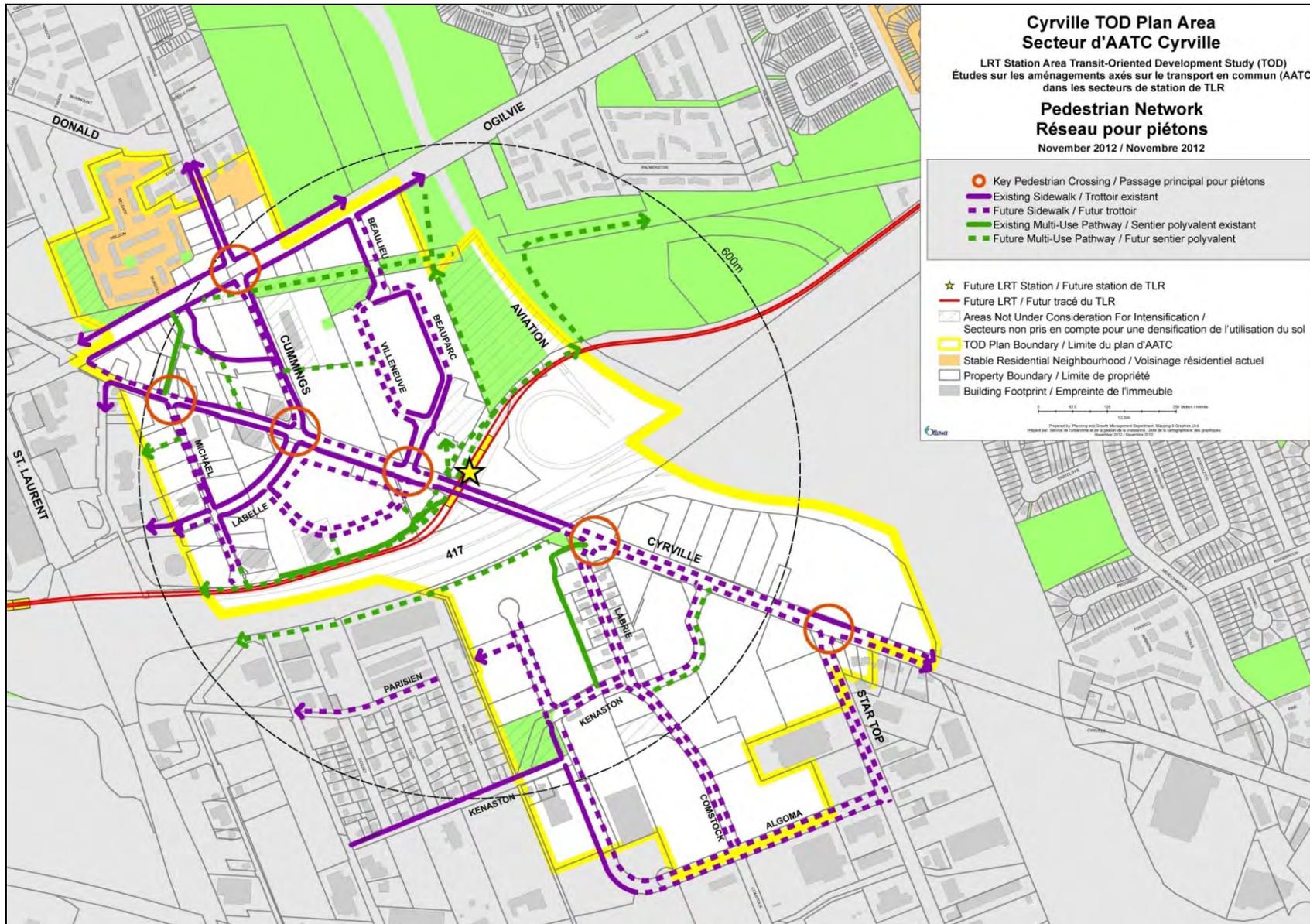


Figure 58 : Réseau pour piétons du secteur Cyrville

doivent prendre la prévention du crime par l'aménagement du milieu en considération, et leurs plans doivent permettre l'accès aux cyclistes.



Figure 59 : Concept des miniparcs d'immeubles à bureaux

### 10.5.3 RÉSEAU DE PISTES CYCLABLES DU SECTEUR CYRVILLE

Le Plan du réseau de pistes cyclables (figure 60) présente les pistes cyclables actuelles et requises ainsi que les points de passage futurs pour les cyclistes dans le secteur d'AATC Cyrville. Le type d'installation pour cyclistes est défini par différentes lignes sur le plan, et les passages centraux sont entourés d'un cercle rouge. Ces points de passage centraux doivent faire l'objet d'une attention particulière si l'on veut s'assurer que les cyclistes circulent et effectuent des virages en sécurité, notamment en installant des signaux de priorité ou avancés pour les cyclistes.

On propose d'aménager des voies cyclables sur rue sur le chemin Cyrville et des voies partagées sur l'avenue Cummings et le chemin Ogilvie. On propose aussi de construire un sentier polyvalent au nord de la Ligne de la Confédération pour relier les deux stations Cyrville et St-Laurent. Les concepteurs des passerelles et des passages inférieurs pour les cyclistes et des voies d'approche

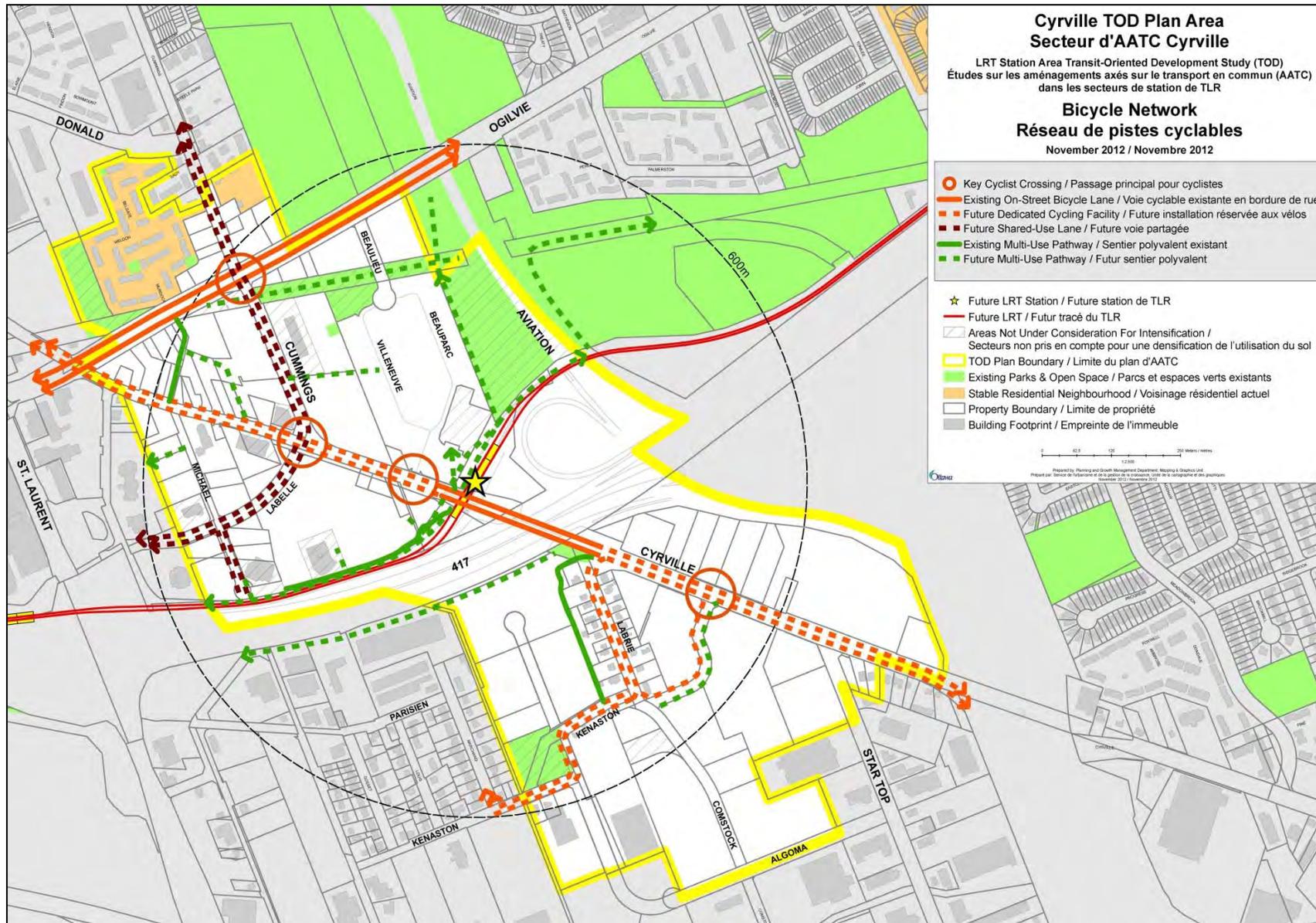


Figure 60 : Réseau de pistes cyclables du secteur Cyrville

#### 10.5.4 RÉSEAU DE RUES DU SECTEUR CYRVILLE

Le Plan du réseau de rues (figure 61) présente les rues actuelles et futures du secteur d'AATC. Le tracé de deux types de voies de raccordement offrant une plus grande marge de manœuvre est également indiqué, y compris a) les voies publiques ou privées futures requises et b) les voies publiques, les voies privées, les allées ou les sentiers polyvalents qui seront requis dans le futur. L'objectif principal de ces divers liens est de permettre aux piétons et aux cyclistes d'accéder à la station directement et en toute sécurité. On propose d'élargir le chemin Cyrville, au nord de l'avenue Cummings, jusqu'au chemin Ogilvie dans les limites du secteur d'étude (mais au-delà du secteur d'AATC jusqu'au boulevard St-Laurent). Le but et les exigences de conception générale s'appliquant à ces liens sont énoncés à la section 5.3.

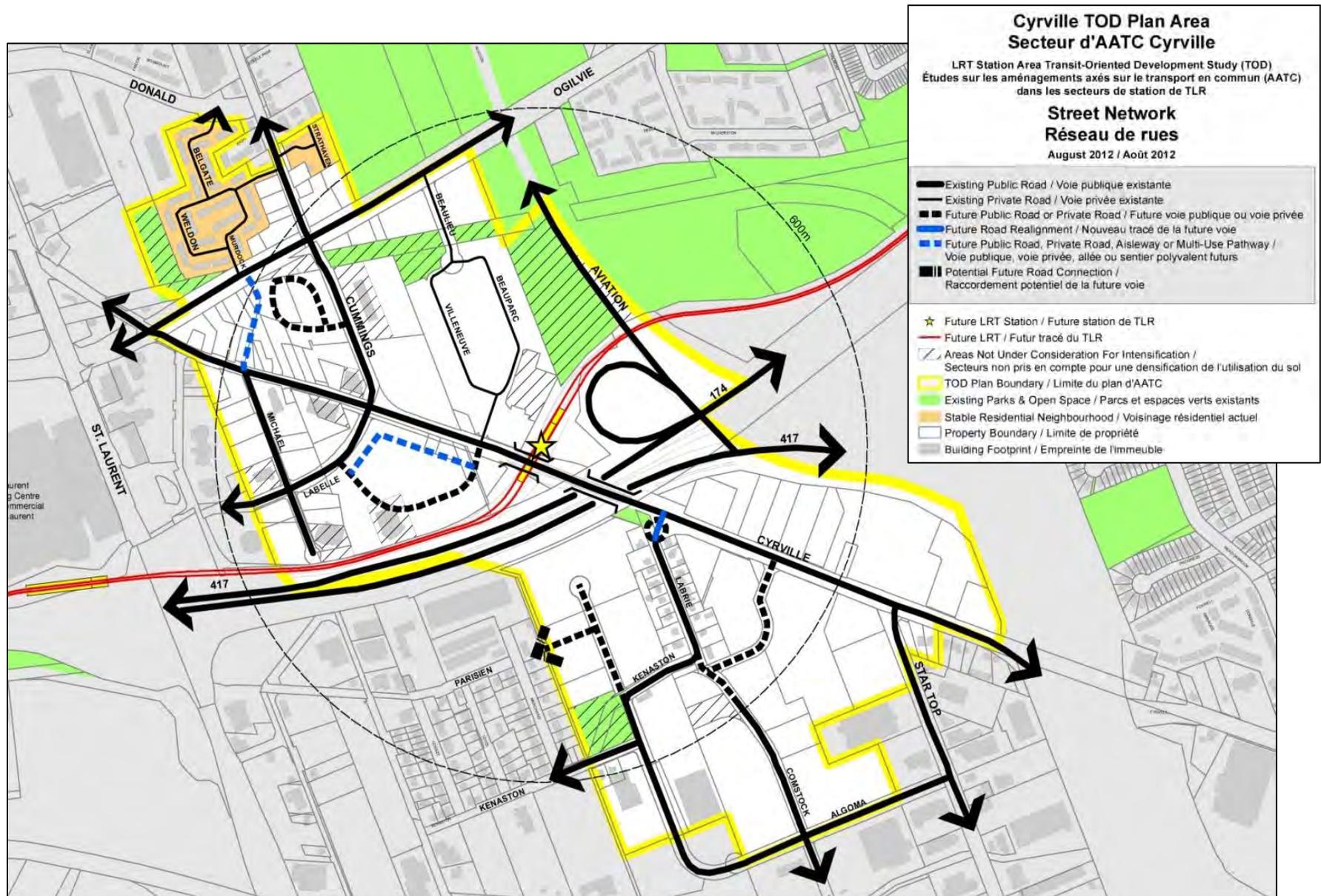


Figure 61 : Réseau de rues du secteur Cyrville

### 10.5.5 PLAN VERT DU SECTEUR CYRVILLE

Le Plan vert (figure 62) présente les parcs, les espaces verts, les terrains de jeux et le paysage de rue prioritaire du secteur d'AATC Cyrville. L'emplacement du paysage de rue prioritaire coïncide avec celui des rues à façades actives (voir les sections 6.2 et 7.1). La désignation d'un paysage de rues prioritaires vise à préciser si la plantation d'arbres dans les rues prioritaires est requise de façon à renforcer la nature de la conception des rues à façades actives.

Les districts nécessitant un parc public sont indiqués sur ce plan. Le but et le processus du choix de l'emplacement d'un parc public dans ces districts sont définis à la section 7.2. Le Plan indique la superficie et l'emplacement des aires d'agrément extérieures privées. La mise en œuvre des secteurs d'AATC exige qu'au moins 2 % de la superficie couverte par le projet soient des aires d'agrément extérieures aménagées à des fins communautaires. La superficie, l'emplacement et la conception définitifs seront décidés au moment de l'approbation des aménagements.

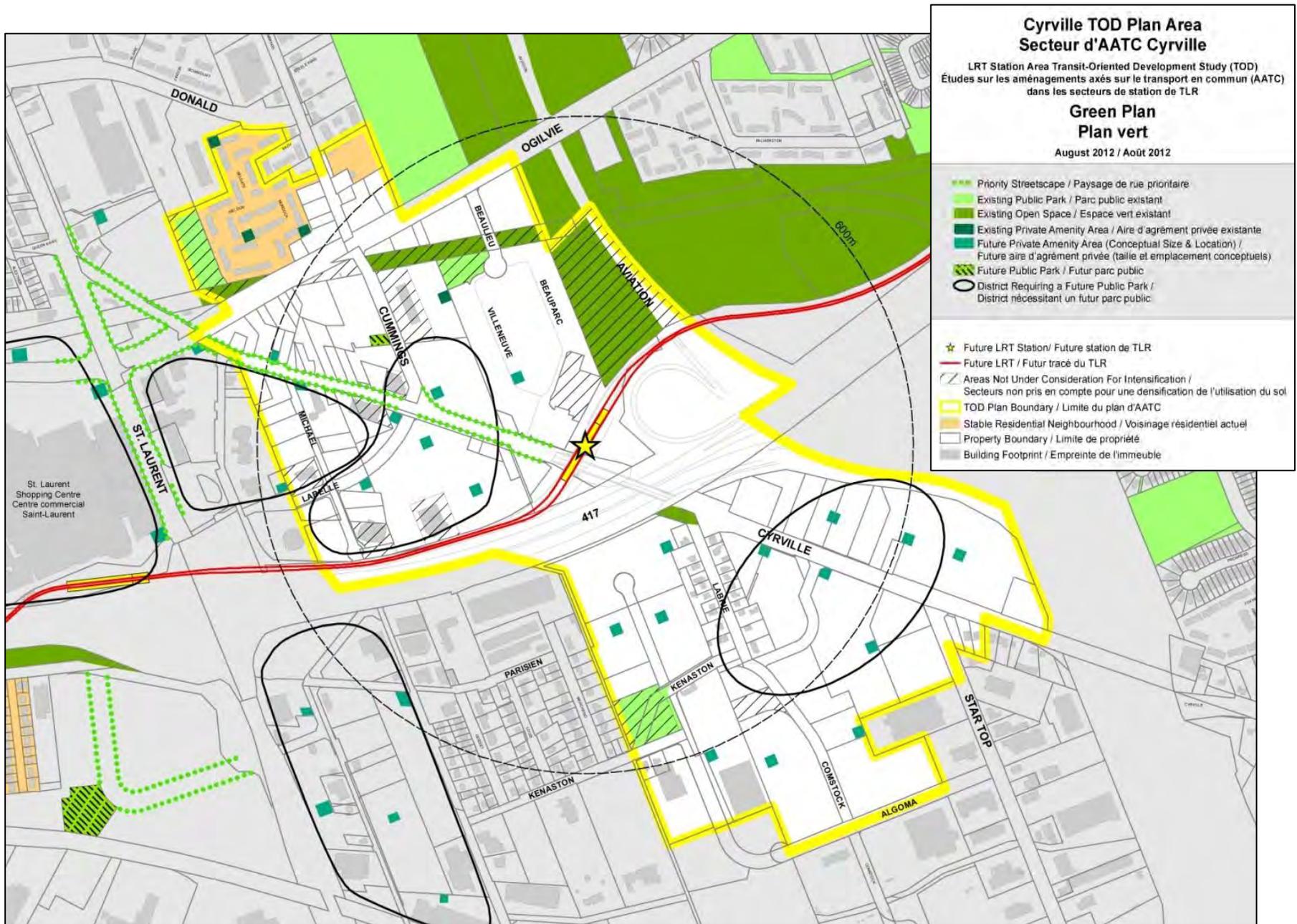


Figure 62 : Plan vert du secteur Cyrville

## 10.5.6 CADRE D'UTILISATION DES TERRAINS DU SECTEUR CYRVILLE

Le secteur d'AATC Cyrville, à quelques exceptions près, se transformera au fil du temps en un arrondissement urbain plus compact, dense et polyvalent. Cependant, en raison du potentiel du réaménagement des propriétés dans ce secteur d'étude, certaines d'entre elles pourraient être réaménagées à plus court terme, car le terrain est vacant ou sous-utilisé, tandis que d'autres propriétés peuvent ne pas être aménagées jusqu'à plus long terme du fait que le terrain sert actuellement à d'autres activités ou à des utilisations bien établies.

En conséquence, le Plan du cadre d'utilisation des terrains (figure 65) donne une représentation graphique de l'emplacement des terrains et des « rues à façades actives » qui s'applique à une partie du chemin Cyrville. Les critères de conception des rues à façades actives sont présentés à la section 6.2.



Figure 63 : Chemin Cyrville vers le nord



Figure 64 : Chemin Cyrville — paysage de rue illustrant un environnement de rue confortable grâce à des trottoirs et à des rues plus larges

Des renseignements supplémentaires sur les principales caractéristiques du plan d'utilisation des terrains du secteur d'AATC Cyrville sont présentés ci-après :

- a) La « Place des Gouverneurs » est désignée en tant que *zone résidentielle urbaine*. C'est la zone la plus rapprochée de la future station. Le plan de ce site d'environ 7 hectares prévoit plusieurs tours d'habitation, des habitations superposées et une tour d'habitation polyvalente dont le rez-de-chaussée est réservé à des utilisations commerciales. Un centre récréatif privé est également proposé.
- b) Le Campus Queensway est désigné en tant que *zone d'utilisation polyvalente*. Il est considérablement sous-aménagé. Deux édifices de bureaux existants de quatre et de cinq étages seront inclus dans le réaménagement futur du site, qui combinera des bureaux, des habitations, des hôtels et des commerces de détail. L'actuel édifice à bureaux à un étage sera démoli.

- c) D'autres *zones résidentielles urbaines* sont envisagées pour les secteurs adjacents aux utilisations résidentielles à faible densité et à profil bas actuelles. Elles comprennent des sites qui jouxtent l'aménagement actuel d'habitations multifamiliales contiguës au côté nord du chemin Ogilvie et au petit quartier résidentiel situé près de la limite sud-ouest du secteur d'AATC.

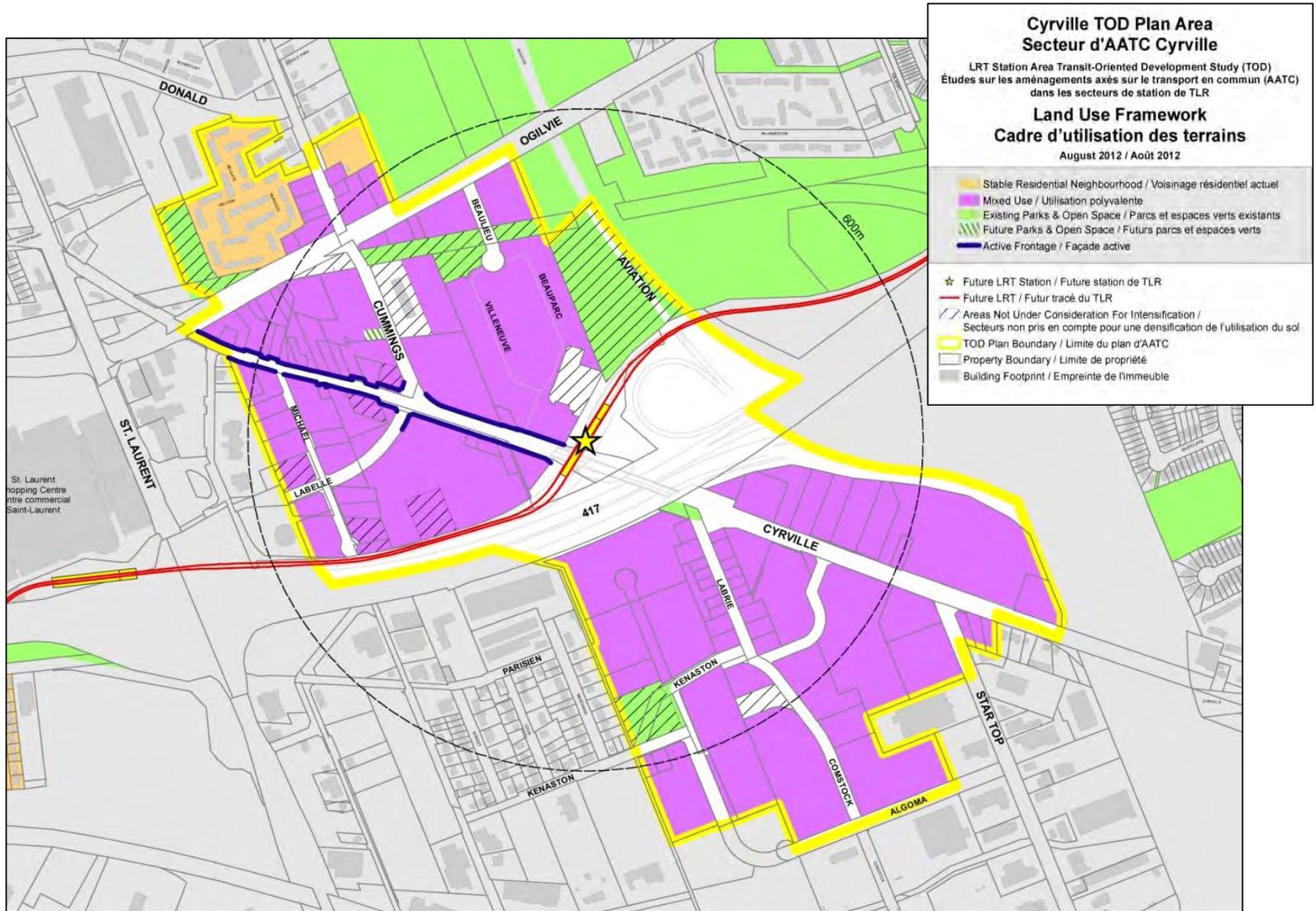


Figure 65 : Cadre d'utilisation des terrains du secteur Cyrville



Figure 66 : Chemin Cyrville à l'angle de l'avenue Cummings et de la rue Labelle — vue d'une place publique, vers l'est

### 10.5.7 DENSITÉS ET HAUTEURS CIBLES DES IMMEUBLES, SECTEUR CYRVILLE

La superficie du secteur d'AATC de Cyrville est d'environ 99 hectares. Exclusion faite des corridors de transport et de service public, on estime que 64 % des terrains du secteur d'AATC (environ 57 hectares) seront disponibles à des fins d'aménagement futur favorisant l'atteinte de la densité favorable au transport en commun. Environ 18 hectares des terrains vacants, des aménagements intercalaires et des terrains sous-aménagés (32 % de l'ensemble des terrains disponibles à des fins d'aménagement) qui font partie de la superficie nette du plan d'AATC Cyrville sont disponibles à plus court terme. L'augmentation prévue de 6 200 personnes travaillant et vivant dans le secteur d'AATC au cours des 20 prochaines années est envisageable dans le secteur d'aménagement à plus court terme. Le reste des terrains (39 hectares) du secteur d'AATC comporte les édifices actuels dont la densité est généralement plus basse et qui, autrement, devraient être démolis et reconstruits pour permettre une densification favorable au transport en commun. Ces secteurs sont considérés comme étant des secteurs de réaménagement à plus long terme.

Les figures 68 et 69 présentent un scénario d'aménagement potentiel qui comprend environ 147 habitations multifamiliales contigües, 945 habitations superposées, 5 390 appartements et 612 000 mètres carrés destinés à la construction d'édifices non résidentiels. Cette combinaison présumée d'utilisations des terrains devrait changer puisque le zonage des AATC est suffisamment souple pour que le marché guide les décisions en matière d'utilisation des terrains dans l'avenir. La hauteur des édifices varie entre 2 et 30 étages. Aux fins de l'estimation de la densité des AATC à long terme, on a présumé que toutes les propriétés incluses dans la superficie nette totale du secteur d'AATC Cyrville (57 hectares) ont été aménagées ou réaménagées.

La densité minimale à long terme en vertu du zonage des AATC est, selon les estimations, d'environ 200 emplois et personnes à l'hectare brut. La densité maximale estimée est d'environ 410 emplois et personnes à l'hectare brut.

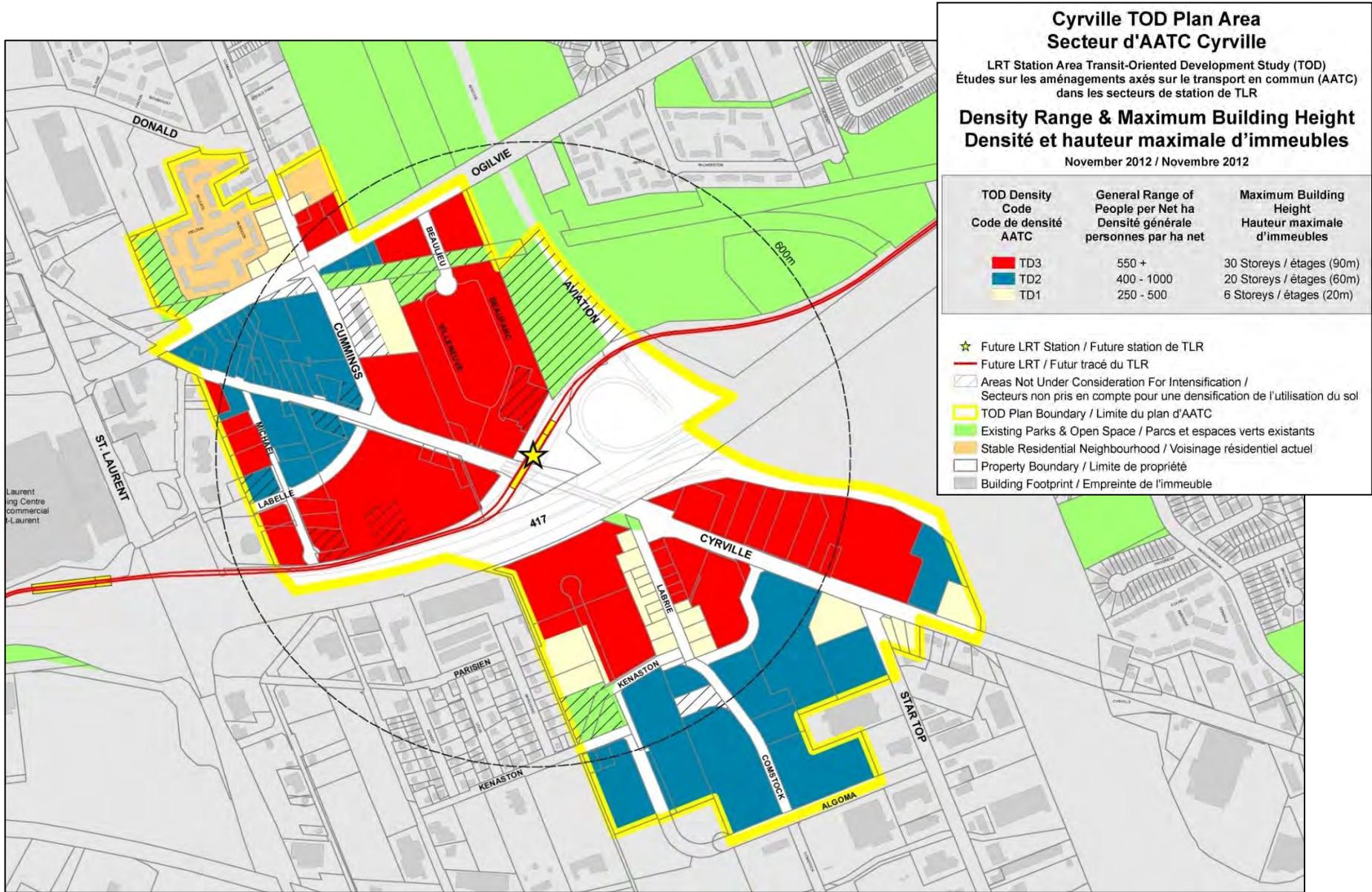


Figure 67 : Densité et hauteur maximales des immeubles du secteur Cyrville



Figure 68 : Côté sud de Cyrville, vers le nord-ouest



Figure 69 : Côté nord de Cyrville, vers le sud-est

## 10.6 AMÉNAGEMENT AXÉ SUR LE TRANSPORT EN COMMUN, SECTEUR BLAIR

Le secteur d'AATC Blair est situé à environ huit kilomètres à l'est du centre-ville d'Ottawa ou environ à mi-chemin entre le centre-ville et centre-ville d'Orléans. Il est caractérisé par la future station de TLR Blair, qui remplacera l'actuelle station de transport en commun rapide par autobus près du point de rencontre de la route 174 et du chemin Blair. Cette station est le terminus provisoire de la Ligne de la Confédération et un point de transfert majeur entre les trains légers sur rail et les autobus.

La zone d'étude couvre 119 hectares et comporte des propriétés à 800 mètres de marche de la station. Elle est divisée en trois secteurs : le secteur nord-ouest, au nord de la route 174 et à l'ouest du chemin Blair ; le secteur nord, à l'est du chemin Blair et au nord de la route 174, et le secteur sud, au sud de la route 174.

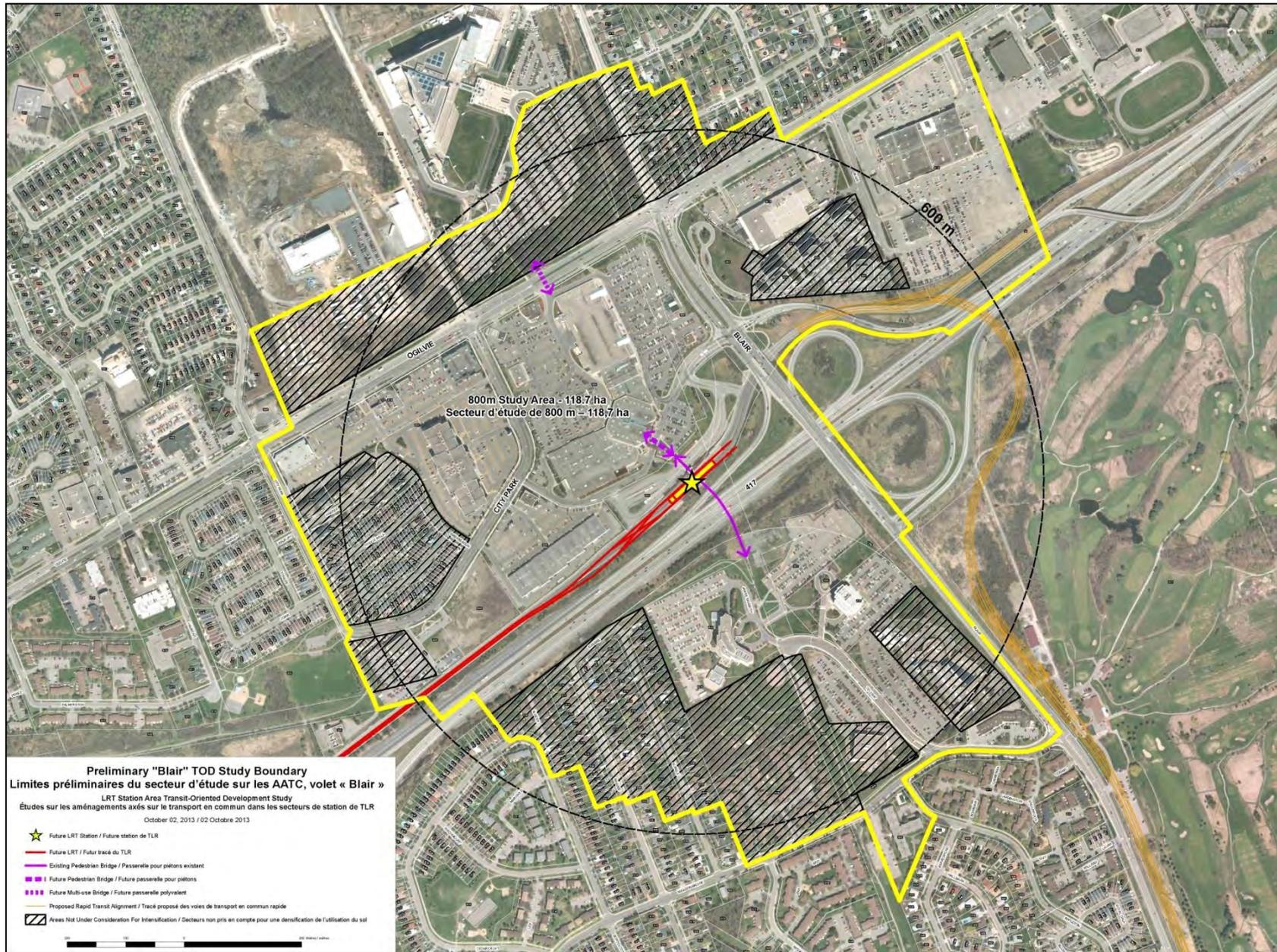


Figure 70 : Secteur d'AATC Blair

## 10.6.1 UTILISATION ACTUELLE DES TERRAINS, SECTEUR BLAIR — CONTEXTE

Le secteur d'AATC Blair est composé d'un mélange de commerces de détail, d'édifices à bureaux et d'aménagement résidentiels allant des années soixante jusqu'à aujourd'hui. Il offre un accès commode aux transports et se trouve à proximité de la ceinture de verdure, mais son caractère est défini par des bâtiments abritant des commerces de détail et des bureaux dans un environnement axé sur l'automobile comportant de larges rues et des stationnements en surface. La zone d'étude compte également des zones résidentielles établies, avec Pineview au sud et au sud-ouest et Cardinal Heights au nord-est. Le secteur regroupe des commerces et des installations de transport en commun qui servent à tout le quartier et soutient des installations communautaires avoisinantes, comme le complexe récréatif Trillium, l'aréna Earl-Armstrong, la succursale de la bibliothèque publique de North Gloucester et la Gloucester High School.

Le secteur nord-ouest de la zone d'étude est dominé par les commerces grande surface tels que le centre commercial de Gloucester et les cinémas SilverCity. Ce secteur, qui est le plus diversifié des trois, comprend également de plus petits commerces de détail en rangée, des restaurants, un immeuble à bureaux récent de cinq étages et un quartier résidentiel de faible hauteur et de densité moyenne à son extrémité ouest. Il y a aussi un grand campus de bureaux fédéraux en pleine croissance au nord du chemin Ogilvie et à l'ouest du chemin Blair. L'emploi au gouvernement fédéral devrait avoir une forte incidence sur le nombre d'usagers à la station Blair et devrait augmenter considérablement la circulation piétonnière nord-sud dans la zone d'étude. En général, le secteur nord-ouest bénéficie de la proximité de la station Blair, mais la connectivité piétonne demeure problématique en raison des grands îlots urbains et des rues curvilignes.

Le secteur nord, à l'est du chemin Blair, affiche en grande partie le même caractère et les mêmes types d'utilisations des terrains. Toutefois, il comprend également un parc de bureaux de type campus contenant quatre immeubles à bureaux de sept à huit étages. Ce secteur comporte de grands terrains affichant des liens

limités dans l'axe nord-sud et, par conséquent, compte sur la mobilité est-ouest par le chemin Ogilvie. Il convient de noter que la seule rue nord-sud (Blair Place) représente une anomalie dans la dénomination des rues et pourrait éventuellement recevoir un nouveau nom afin d'éviter toute confusion avec le chemin Blair. Du secteur nord-est, l'accès des piétons et des cyclistes à la Station Blair repose actuellement sur deux intersections (chemin Blair/chemin Ogilvie et chemin Blair/Transitway) ainsi que sur un sentier polyvalent qui longe le Transitway plus bas que le chemin Blair.

Le secteur sud diffère quelque peu de par son caractère avec des immeubles à bureaux de grande empreinte intercalés le long de la cour Telesat et quelques commerces de détail en rangée et restaurants au coin du chemin Meadowbrook et du chemin Blair. Un immeuble résidentiel de faible hauteur est également sis à l'angle du chemin Meadowbrook et de la promenade Appleton. À l'ouest du corridor hydro-électrique, toujours dans les limites de l'étude, se trouve une partie de la collectivité résidentielle de Pineview. Le secteur sud affiche une forte concentration d'emplois dans quatre immeubles à bureaux qui offrent une vue sur les espaces verts environnants. Cependant, la combinaison de l'impasse, des vastes stationnements de surface et des utilisations des terrains très hétérogènes crée un environnement urbain qui repose fortement sur un petit regroupement de commerces de détail et sur la passerelle pour piétons reliant ce secteur à la station Blair et au centre commercial de Gloucester.

Dans l'ensemble, la zone d'étude contient un assortiment de commerces de détail, d'immeubles à bureaux et d'utilisations résidentielles à proximité de la station Blair. Jusqu'à présent, la zone est aménagée en général en fonction de l'automobile, la rendant moins pratique ou attrayante pour les piétons, les cyclistes ou les usagers du transport en commun. Ce genre d'aménagement contribue également au manque d'espaces publics de qualité, une grande partie de la zone d'étude servant de zone transitoire pour les commerces ou les immeubles à bureaux au lieu de présenter des espaces qui invitent des gens à prendre leur temps et à appeler à la maison. La situation ne pourra être corrigée que par la création de nouveaux liens, de nouvelles voies pour les piétons et les cyclistes, de nouveaux aménagements favorables aux usagers du transport en commun et d'un domaine public plus agréable.

## 10.6.2 RÉSEAU POUR PIÉTONS DU SECTEUR BLAIR

Malgré les obstacles que constituent les routes principales, le secteur dispose déjà certaines installations pour piétons de bonne qualité avec les sentiers polyvalents qui suivent les corridors hydroélectriques et un ancien corridor ferroviaire ainsi qu'une passerelle pour piétons enjambant la route 174. Le réseau pour piétons proposé (figure 72) est fondé sur l'actuel réseau et y ajoute des trottoirs et des sentiers pour tous les liens, raccourcit les voies piétonnières et améliore la sécurité dans l'ensemble de la zone d'étude, tout en mettant l'accent l'orientation des personnes qui vont vers la station Blair et qui la quittent. Lorsque les propriétés seront réaménagées, le plan guidera également l'aménagement des nouvelles voies de circulation internes sur certaines des plus grandes propriétés privées.

Parmi les caractéristiques importantes du réseau pour piétons du secteur Blair, mentionnons :

- a) des passages centraux pour piétons à la plupart des intersections actuelles ou futures du quadrilatère formé par la station Blair, la promenade City Park, le chemin Ogilvie et le chemin Blair (figure 71);
- b) de nouvelles voies de circulation internes sur des propriétés des secteurs nord-ouest et nord-est afin de fractionner les grands îlots urbains et d'établir des voies pour piétons plus directes;
- c) un nouveau sentier polyvalent est-ouest dans le secteur nord-ouest qui va du sentier actuel jusqu'au parc du centre-ville, longe le côté sud des 1900, 2000 et 2280, promenade City Park, pour assurer la liaison avec la station Blair;
- d) Un nouveau sentier polyvalent est-ouest reliant les secteurs nord-ouest et nord-est, de la promenade City Park Drive jusqu'au Centre Gloucester, au sud, avec liaison à la station Blair par le chemin Blair, au sud des immeubles à bureaux du Park of Commerce, parallèles au Transitway, et à l'extrémité sud de la propriété de Shoppers City East;
- e) un nouveau sentier polyvalent nord-sud dans le secteur nord-est, tout juste à l'est du site de Shoppers City East, sur la propriété de la Ville, reliant le nouveau sentier est-ouest

longeant le Transitway au chemin Ogilvie pour offrir un raccourci entre la station Blair et les installations institutionnelles se trouvant sur le chemin Ogilvie, tout juste à l'est de la zone d'étude, comme le Gloucester High School et la succursale de la bibliothèque publique de North Gloucester;

- f) un nouveau sentier polyvalent est-ouest, dans le secteur sud, en gros depuis l'approche sud de la passerelle pour piétons reliant le chemin Blair, par le 1350, chemin Blair et/ou le 1591 ou le 1595, cour Telesat;
- g) une passerelle pour piétons enjambant le chemin Ogilvie, reliant le campus de bureaux fédéraux à la propriété du Centre de Gloucester, qui sera érigée lorsque tous les accords auront été conclus avec les deux propriétaires fonciers et le financement obtenu;
- h) une nouvelle passerelle reliant directement la station Blair au centre commercial de Gloucester.



Figure 71 : Exemple de passage central pour piétons et cyclistes

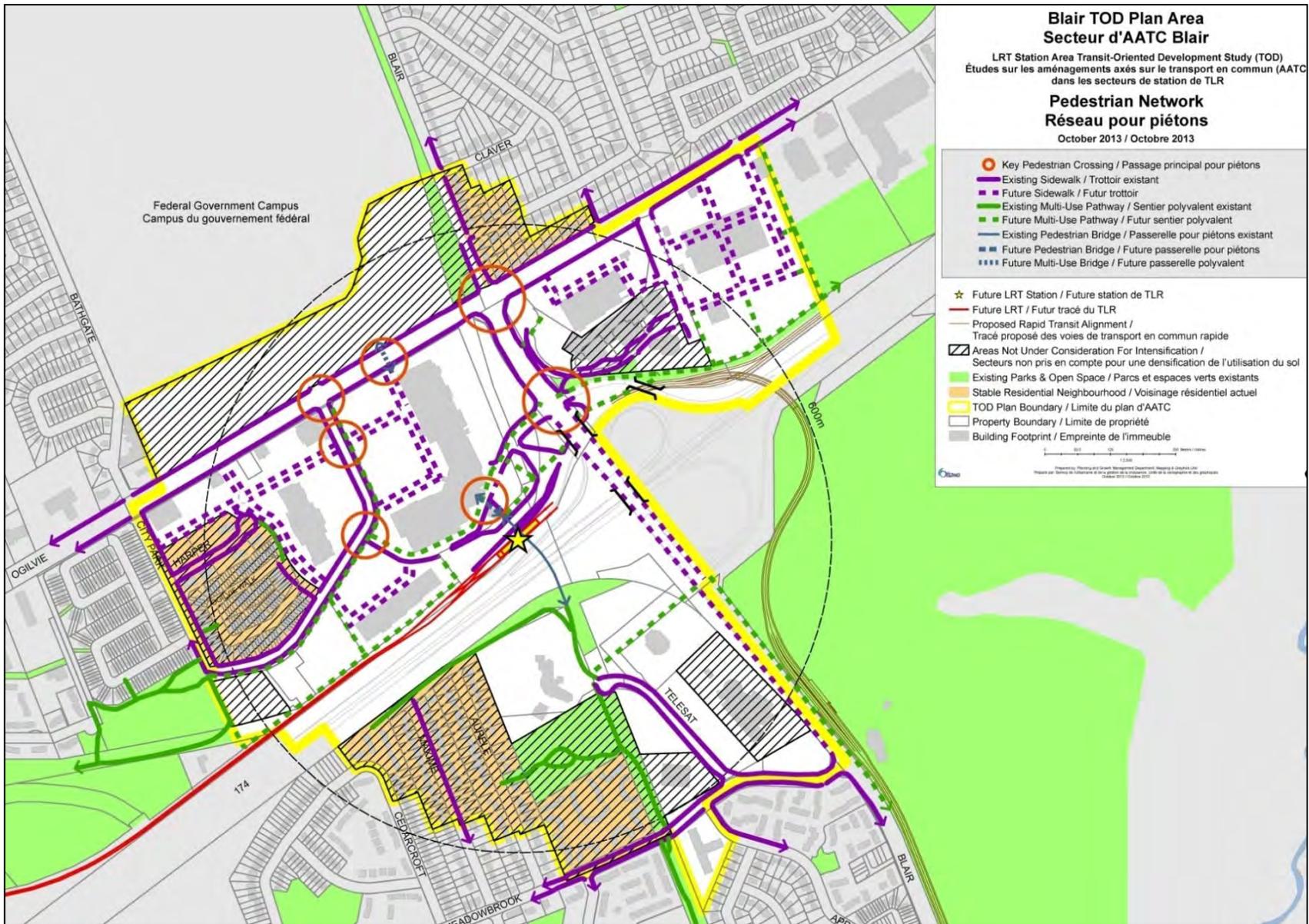


Figure 72 : Réseau pour piétons du secteur Blair

### 10.6.3 RÉSEAU DE PISTES CYCLABLES DU SECTEUR BLAIR

Le réseau de pistes cyclables du secteur Blair (figure 73) offre des possibilités de compléter un ensemble hétérogène d'installations cyclables afin d'offrir aux cyclistes un accès sûr et pratique à la station Blair et à toute la zone d'étude.

Le réseau repose sur les sentiers polyvalents actuels et prévus (p.ex. celui de la promenade City Park) et ajoute des voies cyclables là où les sentiers sont incomplets (p.ex. sur le chemin Ogilvie, à l'est du chemin Blair) et aux endroits où ils sont inexistantes.

Quelques ajouts au réseau peuvent être effectués relativement rapidement et à moindre coût. Par exemple, les voies de la promenade City Park sont déjà assez suffisamment large pour que l'on y aménage des pistes cyclables sur rue. D'autres parties du réseau dépendent d'améliorations aux infrastructures majeures qui pourraient n'être apportées que dans plusieurs années, telles que les voies cyclables sur le chemin Blair pour enjamber la route 174 qui ne pourront être aménagées que lorsque le tablier du pont sera remplacé par une structure plus large. Certaines de ces améliorations constitueront des investissements initiaux visant à soutenir à l'ouverture de la Ligne de la Confédération. D'autres améliorations seront effectuées progressivement au moment de la reconstruction de routes ou de réaménagements de sites.

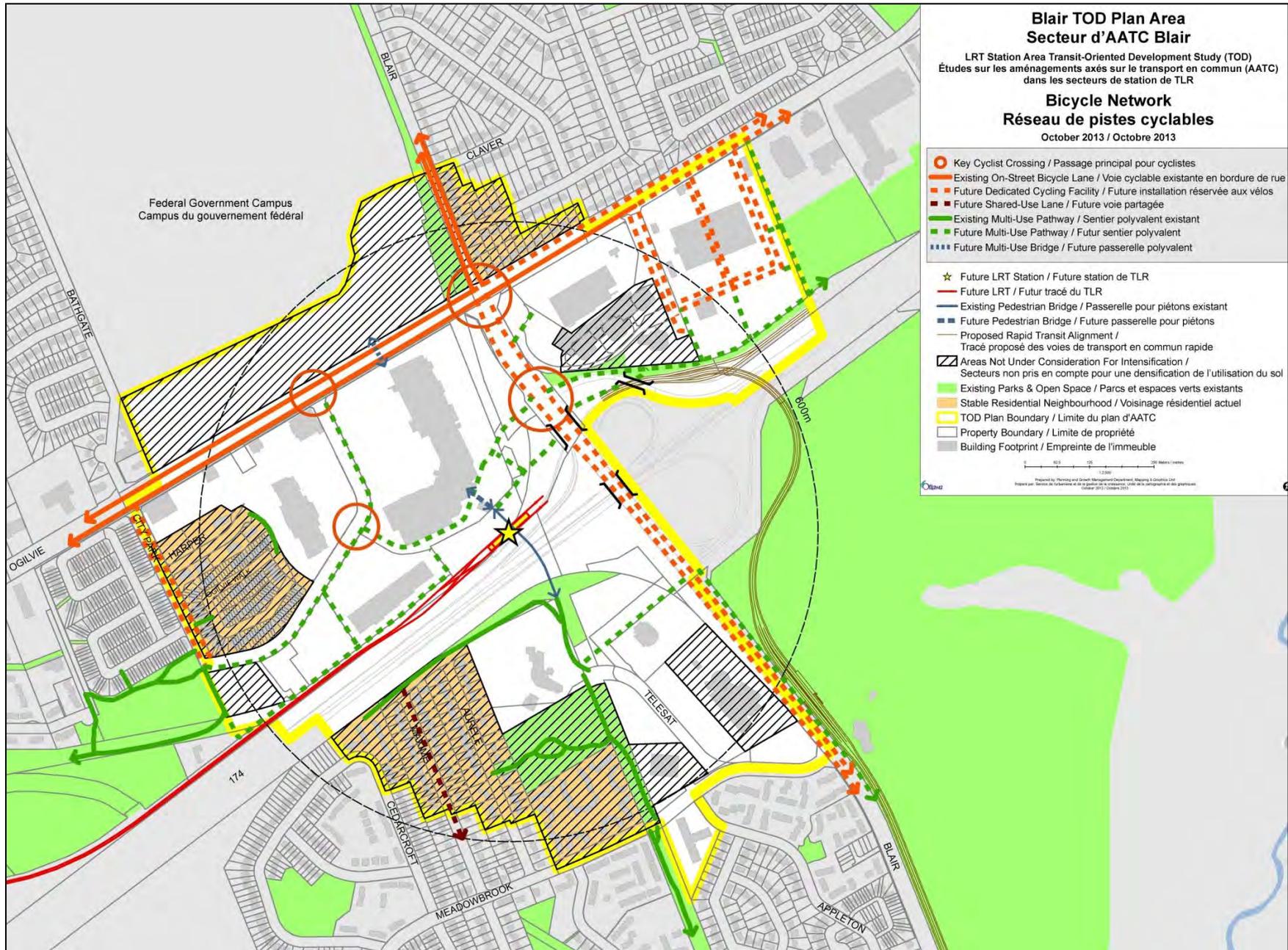


Figure 73 : Réseau de pistes cyclables du secteur Blair

#### 10.6.4 RÉSEAU DE RUES DU SECTEUR BLAIR

L'objectif principal du réseau de rues du secteur Blair (figure 75) est de fournir des liens nouveaux et améliorés qui faciliteront l'accès des piétons et des cyclistes à la station Blair. Le réseau créera un modèle d'îlots plus fins et officialisera les rues ou les raccourcis qui traversent actuellement de grandes propriétés. On obtiendra ainsi des voies pour piétons et cyclistes plus courtes et davantage de façades de rues qui faciliteront les initiatives futures de densification.

Tous les nouveaux liens sont situés sur des terrains privés. Ces liens sont désignés en tant que rues qui pourraient être des voies publiques ou privées, des allées traversant des stationnements ou des sentiers polyvalents. Quelle que soit la conception finale, ces liens pourront servir pour les modes de transport actif.



Figure 74 : Paysage de rue conceptuel de la cour Telesat

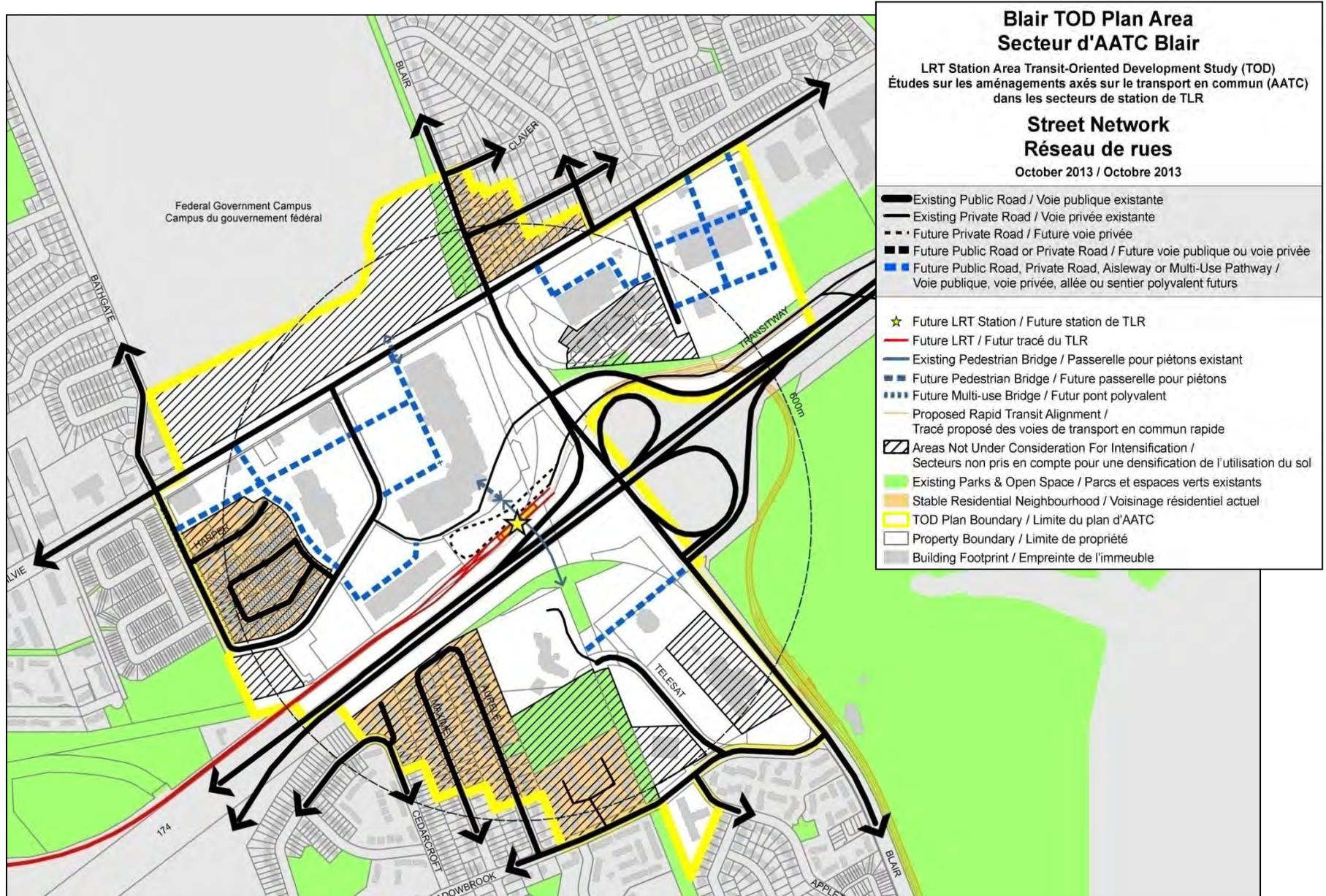


Figure 75 : Réseau de rues du secteur Blair

### 10.6.5 PLAN VERT DU SECTEUR BLAIR

Le Plan vert du secteur Blair (figure 77) repose sur des fondements solides comme les parcs et les espaces verts qui se trouvent dans les trois zones qui constituent le secteur d'AATC Blair ou à proximité de celles-ci. Les trois zones présentent un district dans lequel un parc public pourrait être requis, selon l'utilisation et l'ampleur des aménagements futurs. Le Plan vert précise également l'emplacement général des aires d'agrément privées extérieures futures, comme les aires de repos paysagées. L'emplacement des parcs et des aires d'agrément privées, qui est conceptuel dans le plan d'AATC, sera donc déterminé avec plus de précision au moment de l'examen de l'aménagement et du processus d'approbation des plans d'implantation.

Le Plan vert indique également l'emplacement des paysages de rue prioritaires sur le chemin Ogilvie et la moitié est de la promenade City Park. Ces rues feront l'objet d'exigences plus strictes en matière d'aménagement paysager qui s'appliqueront au fil du temps, au fur et à mesure que les propriétés sises ces rues seront réaménagées.



Figure 76 : Parc public urbain conceptuel

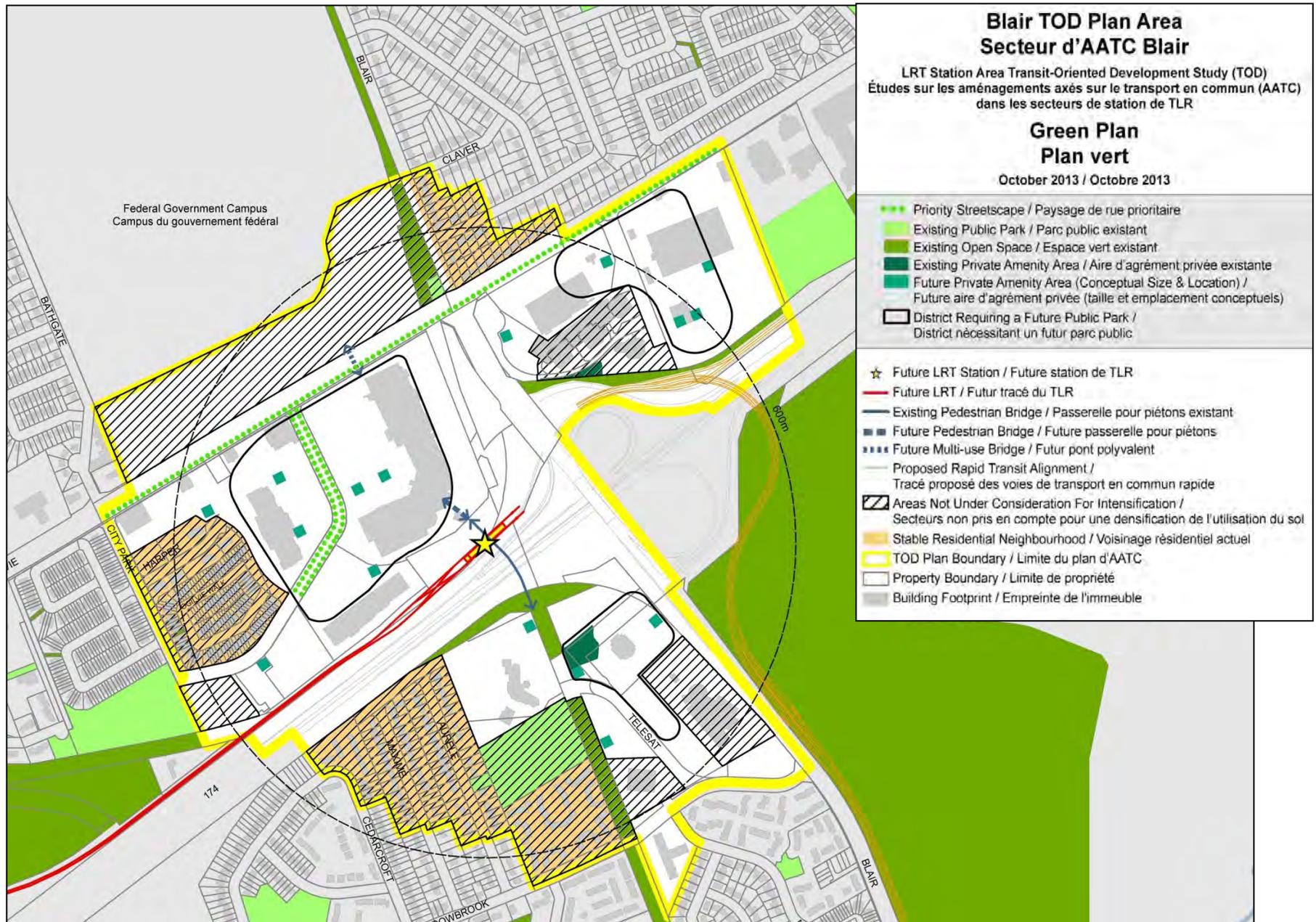


Figure 77 : Plan vert du secteur Blair

## 10.6.6 CADRE D'UTILISATION DES TERRAINS, SECTEUR BLAIR

Le Cadre d'utilisation des terrains du secteur Blair (figure 79) montre la répartition des utilisations des terrains dans la zone d'étude. La majeure partie de la zone est désignée en tant que zone usage polyvalent et pourrait servir à un vaste éventail d'utilisations des terrains. Les trois quartiers résidentiels sont désignés en tant que zones résidentielles stables et, de ce fait, ne feront pas l'objet de modifications au chapitre des politiques d'aménagement. De même, le campus de bureaux fédéraux, situé au nord du chemin Ogilvie, est exclu de tout changement. La propriété située à l'extrémité sud de la zone d'étude, au 1400, promenade Appleton, conserve également sa désignation résidentielle, ce qui signifie qu'aucune utilisation polyvalente n'y est prévue.

Le Cadre d'utilisation des terrains précise également l'emplacement des rues à façades actives sur le chemin Ogilvie (figure 78) et dans la moitié est de la promenade City Park, emplacements qui coïncident avec les paysages de rue prioritaires mentionnés dans le Plan vert du secteur Blair.



Figure 78 : Aménagements conceptuels sur rue à façades actives et paysages de rue prioritaires – vers l'est du chemin Ogilvie

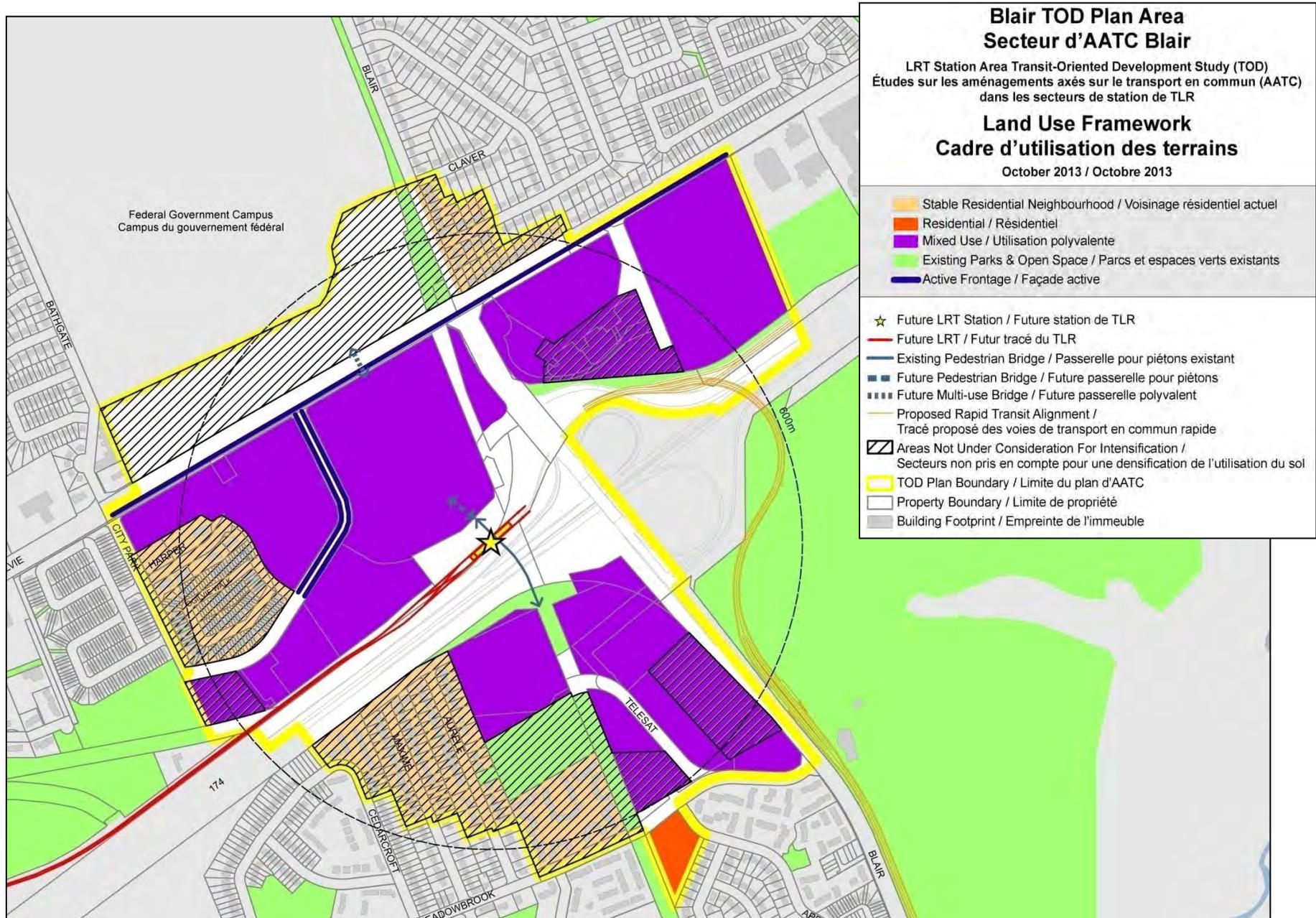


Figure 79 : Cadre d'utilisation des terrains du secteur Blair

### 10.6.7 DENSITÉS ET HAUTEURS CIBLES DES IMMEUBLES, SECTEUR BLAIR

Le secteur d'AATC Blair couvre 119 hectares, mais on estime que seulement 59 hectares, soit environ la moitié de la superficie totale des terrains, sont disponibles pour des aménagements à des densités favorables au transport en commun. De ces terrains, on estime qu'environ 24 hectares, soit 20 % de la zone d'étude, pourraient être aménagés à court terme ou dans les 20 prochaines années.

On dénombre actuellement près de 8 700 emplois et résidents combinés dans le secteur d'AATC Blair. Les projections indiquent l'ajout d'environ 2 300 emplois et résidents combinés au cours des 20 prochaines années. À long terme, soit au-delà des 20 prochaines années, le chiffre de 28 900 emplois et résidents combinés pourrait être atteint si le secteur était entièrement aménagé à des densités favorables au transport en commun. Un tel scénario entraînerait un changement dans l'utilisation des terrains; le paysage dominé actuellement par les commerces de détail passerait à un mélange d'utilisations des terrains plus diversifié et dominé par les immeubles à bureaux. Ce scénario à long terme devrait comporter plus de 2 200 unités résidentielles – dont la plupart seraient des appartements en copropriété ou en location.

La densité minimale à long terme prévue au zonage des AATC est estimée à environ 200 emplois et personnes à l'hectare brut, alors que la densité maximale estimée est d'environ 245 emplois et personnes à l'hectare brut.

Le plan du secteur d'AATC Blair inclut des modifications à la hauteur maximale des immeubles sur la plupart des propriétés à usage polyvalent. Les zones adjacentes aux zones résidentielles devraient conserver des hauteurs relativement faibles avec des zones de densité TD1 qui limitent la hauteur des bâtiments à un maximum de 20 mètres ou six étages. La majorité des terrains de la zone d'étude pourraient être zonés TD2, ce qui permettrait la construction d'immeubles dont la hauteur atteindrait 60 mètres ou 20 étages. Le zonage actuel de la plupart de ces terrains permet déjà la construction de bâtiments pouvant atteindre une hauteur de 48 mètres. Les terrains situés à proximité de la station de transport

en commun ainsi que la partie sud du site de Shoppers City East, près de la route 174, se trouvent dans une zone de densité TD3 qui permet l'érection de bâtiments pouvant atteindre une hauteur de 90 mètres ou de 30 étages (figure 80).

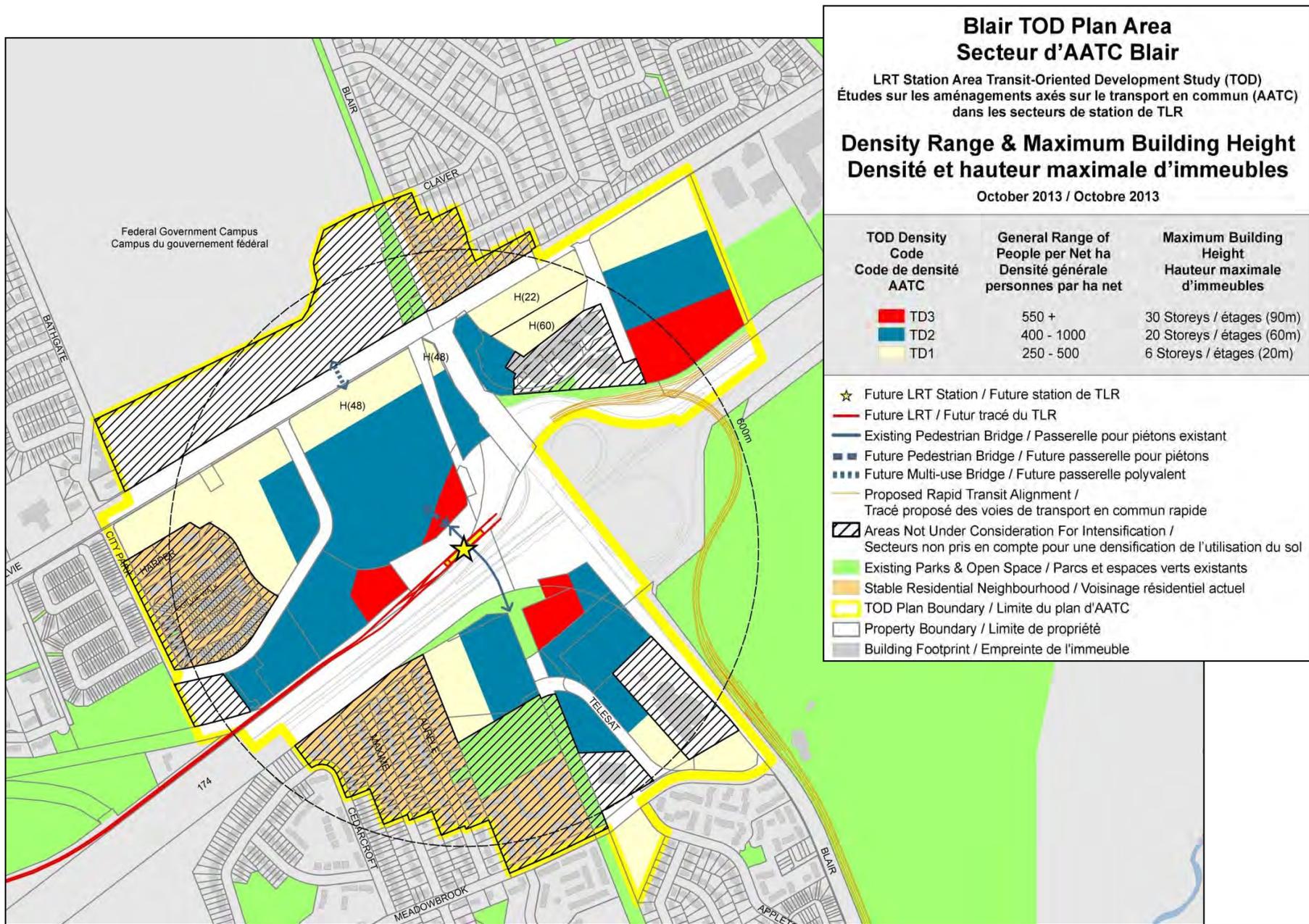


Figure 80 : Densité et hauteurs maximales des immeubles du secteur Blair



Figure 81 : Vue conceptuelle du secteur d'AATC Blair à une densité favorable au transport en commun, au sud-est du chemin Ogilvie



Figure 82 : Vue conceptuelle du secteur d'AATC Blair à une densité favorable au transport en commun, au sud-ouest du chemin Ogilvie

## 11.0 MISE EN ŒUVRE

Le présent plan d'AATC guidera la création de la forme et du caractère de chaque secteur visé. Il servira également de base pour les procédures de vérification des lotissements et des plans d'implantation, ainsi que les dépenses en immobilisations destinées à soutenir la densification. Les styles des bâtiments et les densités pourront différer des plans contenus dans le présent document. Cela dit, l'amélioration de la conception communautaire permettra aux collectivités visées par les AATC d'atteindre des densités favorisant le transport en commun. La section suivante énonce d'autres paramètres d'examen des aménagements et lignes directrices pour la surveillance et la modification des plans.

À l'avenir, les nouveaux plans d'AATC élaborés et les critères de conception y afférents pourront être ajoutés au présent document dès qu'ils auront été approuvés par le Conseil. Cette démarche évitera de répéter les principes de base des AATC dans une multitude de documents. Elle permettra également de préparer un seul document de synthèse d'un plan d'AATC et d'analyser ainsi les « corridors » d'un projet d'AATC ainsi que les sections définissables du corridor du train léger et des stations.

### 11.1 APPROBATION DES DEMANDES D'AMÉNAGEMENT

Les sections suivantes visent à expliquer le motif visé par l'application de certaines exigences du présent Plan à la conception des projets et au processus d'examen.

#### a) Conception des terrains et architecture des bâtiments

Le plan d'AATC ne vise pas à guider l'examen de la conception générale des terrains et de l'architecture des bâtiments. Pour ces éléments structuraux, entre autres, il y a lieu de consulter les directives, les politiques et les

procédures que la Ville a adoptées en matière d'examen de la conception.

#### b) Illustrations, plans et tableaux d'AATC

Les propriétaires fonciers ne sont pas tenus d'aménager leurs terrains exactement selon les illustrations, les plans d'utilisation des terrains et les tableaux proposés; d'ailleurs, ceux-ci ne sont aucunement normatifs et représentent uniquement une option de conception pour soutenir les AATC. Les règlements de zonage des AATC établiront des densités minimales et des exigences de conception particulières. On vise ainsi à permettre une certaine souplesse dans la combinaison des utilisations des terrains et l'expression architecturale des formes bâties afin de répondre aux besoins du marché du moment.

#### c) Études sur les aménagements

Le plan d'AATC comprenant la Vue d'ensemble de la viabilisation des AATC ne saurait relever le promoteur de son obligation de présenter les études et les rapports détaillés habituellement exigés au moment de l'examen d'un projet d'aménagement. Fournies à titre informatif seulement, les recommandations générales formulées dans la Vue d'ensemble de la viabilisation des AATC doivent servir de point de départ. Les meilleures répartitions des modes de transport et les meilleurs niveaux de service routier approuvés dans le cadre des plans d'AATC doivent être utilisés dans les rapports d'analyse des répercussions du transport rédigés pour le développement des secteurs visés par les plans d'AATC.

#### d) Raccordements de voies piétonnières et cyclables flexibles

Les plans du « réseau de rues » proposent pour l'avenir deux types de tracé de raccordement obligatoires, mais flexibles : une voie publique ou privée ou bien une voie publique, une voie privée, une voie de circulation dans des lots de stationnement ou un sentier polyvalent. La flexibilité de ces raccordements a pour principal objectif d'inciter les

piétons et les cyclistes à emprunter des voies raisonnablement directes, sécuritaires et accessibles en direction/en provenance des stations de transport en commun. L'emplacement des tracés définitifs devrait être le même que sur les plans du réseau de rues, mais il peut différer si des plans d'implantation futurs exigent des modifications mineures.

**e) Infrastructure piétonnière et cyclable**

Il y a lieu de consulter les plans du « réseau pour piétons » et du « réseau de pistes cyclables » au moment d'élaborer et d'examiner un projet d'aménagement afin de s'assurer de construire l'infrastructure piétonnière et cyclable nécessaire en même temps que l'aménagement.

**f) Secteur prioritaire de conception**

Tous les plans d'AATC sont liés à un secteur prioritaire de conception, tel que défini dans le Plan officiel. Tous les projets d'aménagement publics et privés sont donc soumis aux paramètres de conception améliorée et aux prescriptions de cette désignation, ainsi qu'à l'examen par le comité d'examen du design urbain de la Ville.

**g) Aménagement le long de rues à façades actives**

Les projets d'aménagement jouxtant des rues à façades actives doivent inclure un traitement paysager très urbain entre la façade d'un bâtiment et l'emprise. Ils doivent présenter un grand pourcentage de revêtement dur, pour l'aménagement de terrasses extérieures, de places assises et d'un système d'éclairage, et faire ressortir les arbustes et les arbres. Il conviendra de coordonner les éléments paysagers vivants et construits avec le paysage de rue attenant actuel ou futur.

**h) Conformité du zonage d'un aménagement par phases**

Le zonage des secteurs d'AATC autorise l'aménagement par phases à condition que toutes les phases soient indiquées dans l'entente du plan d'implantation enregistré.

Chaque phase doit pouvoir être exécutée indépendamment tout en respectant la réglementation. À noter que chaque phase doit respecter ou dépasser la densité minimale établie pour la zone.

**i) Approche de zonage flexible des AATC**

Les terrains reclassés dans l'une des zones d'AATC au moment de l'approbation du plan bénéficient également d'une exception de zone comportant la plupart des utilisations standards permises pour la zone originale. Cette exception vise à procurer une certaine flexibilité en autorisant légalement la conservation, l'agrandissement ou la construction des utilisations permises à la date d'adoption du règlement, en vertu du règlement de zonage des zones d'AATC d'exception, mais sans avoir à satisfaire aux exigences de densité minimale jusqu'à ce qu'une nouvelle utilisation dans un nouveau bâtiment soit ajoutée ou que la hauteur maximale de bâtiment ou le rapport plancher-sol maximal pour la zone originale soit dépassé, comme indiqué ci-dessous. Il est également permis d'ajouter une nouvelle utilisation figurant dans la liste des utilisations autorisées de la zone d'AATC, à condition que cette nouvelle utilisation soit située dans un bâtiment existant à la date de l'adoption du règlement.

Les nouveaux zonages d'AATC prennent effet lorsque :

1. Une nouvelle utilisation autorisée dans la zone d'AATC (y compris les utilisations de la zone d'AATC reprenant celles qui étaient autorisées dans la zone originale) est ajoutée au site dans le cadre de la construction ou de l'agrandissement d'un bâtiment sur la propriété. Dès lors, les utilisations de la zone d'AATC s'appliquent à la propriété ou à la partie de la propriété appartenant à la zone d'AATC.
2. L'agrandissement ou la construction d'un bâtiment pour une utilisation existant à la date d'adoption du règlement donne lieu au dépassement du rapport plancher-sol maximal ou de la hauteur maximale de

bâtiment pour la zone d'exception, selon le cas. Dès lors, les utilisations de la zone d'AATC s'appliquent à la propriété ou à la partie de la propriété appartenant à la zone d'AATC.

**j) Densité**

Les densités du plan d'AATC indiquées dans les plans d'AATC secondaires doivent être respectées uniquement à l'entrée en vigueur des exigences des zones d'AATC décrites au paragraphe i) ci-dessus.

Les utilisations permises dans les zones d'AATC qui ne peuvent à elles seules atteindre la densité minimale requise sont destinées à faire partie d'un aménagement à utilisation mixte qui atteint ou dépasse la densité minimale. Il faudrait encourager les promoteurs d'aménagements à prévoir des densités supérieures aux densités minimales exigées dans la zone d'AATC applicable afin de renforcer la viabilité du transport en commun.

**k) Zonage futur**

Le zonage d'une propriété qui est située dans un secteur du plan d'AATC mais qui ne fait pas partie d'une nouvelle zone d'AATC devra à l'avenir être effectué à l'étape de l'approbation, si une modification de zonage est nécessaire à l'implantation de l'aménagement, dans la zone d'AATC appropriée, conformément aux emplacements figurant sur les plans des densités et hauteurs maximales d'immeubles et les plans secondaires de mise en œuvre. Cette stratégie vise à permettre à chaque secteur du plan d'AATC d'atteindre des densités de population et d'emploi favorisant le transport en commun. Les écarts dépendront du bien-fondé de la demande et obligeront peut-être à modifier le présent plan conformément à la section 11.3, Surveillance et modification du plan d'AATC.

**l) Aires d'agrément extérieures privées**

Il faudrait encourager les promoteurs à dépasser le minimum requis et à réserver plus de 2 % de leur projet

d'aménagement aux aires d'agrément extérieures privées et à coordonner leur conception et leur emplacement de manière à rehausser l'aménagement des phases futures sur la même propriété.

**m) Aménagement de droits aériens**

Bien que l'aménagement de droits aériens ne figure pas dans les illustrations conceptuelles des AATC, il faudrait encourager l'intégration de cette forme d'aménagement à la conception des stations de train léger sur rail dans le cadre de tout aménagement prévu à proximité.

## 11.2 PROJETS D'IMMOBILISATION FUTURS ET FINANCEMENT

Le plan et la vue d'ensemble de la viabilisation des AATC indiquent les principaux projets d'immobilisations et les principaux travaux de modernisation des infrastructures requis pour soutenir la croissance, les options de mobilité et l'accès aux transports en commun. Les plans d'AATC prévoient que la modernisation de certaines infrastructures sera confiée à des entrepreneurs privés.

La vue d'ensemble de la viabilisation des AATC décrit les infrastructures primaires requises et le calendrier provisoire des améliorations destinées à soutenir les aménagements prévus dans les secteurs des plans d'AATC. Il s'agit en l'occurrence de la modernisation échelonnée des canalisations d'eau, d'égouts domestiques, d'égouts d'eaux pluviales, d'électricité et de transport. Quant aux améliorations apportées aux réseaux de transport, il s'agit des travaux de réfection des routes des secteurs d'AATC destinés avant tout à soutenir les travaux d'amélioration des paysages de rue et des installations piétonnières et cyclables.

Le calendrier et les coûts projetés pour moderniser les infrastructures primaires sont présentés en détail dans la vue d'ensemble de la viabilisation des AATC (annexe C). Ils dépendent pour la plupart de l'emplacement, du calendrier et de l'intensité de

l'aménagement dans les secteurs d'AATC, inconnus à l'heure actuelle, et sont donc assujettis à des mesures de surveillance par la Ville afin de déterminer le calendrier idéal des modernisations nécessaires.

Les mécanismes de financement des principaux travaux d'infrastructure doivent être établis dans le cadre de la procédure de mise à jour du Règlement sur les redevances d'aménagement de la Ville. Les entrepreneurs devront payer les coûts des améliorations locales reliées aux demandes d'aménagement.

La vue d'ensemble de la viabilisation des AATC contient le coût estimatif des améliorations des installations piétonnières et cyclables locales indiquées sur les cartes, et ce, pour chaque secteur visé par les plans d'AATC. La Ville a également dressé une liste qui présente en détail les coûts et le calendrier des projets d'amélioration des immobilisations destinés à faciliter l'accès, à pied et en vélo, au transport en commun, et qui englobe les travaux projetés dans les secteurs visés par les plans d'AATC ou les secteurs limitrophes. À titre d'exemple, ces projets comprennent des améliorations aux installations cyclables dans la Zone cyclable capturée (voir l'annexe G).

Certains projets d'amélioration des installations piétonnières et cyclables seront entrepris dans le cadre de futurs projets de construction et de reconstruction routiers et de projets d'immobilisations indépendants, comme le projet de passerelle piétonnière de Coventry. D'autres projets d'amélioration seront également exécutés dans le cadre de projets d'aménagement privés, tels que des passerelles (sentiers polyvalents) que la Ville fera réaliser après les travaux de construction. Un résumé des coûts d'infrastructure pour chaque secteur des plans d'AATC figure dans l'annexe D. Les coûts des installations piétonnières et cyclables sont reproduits dans les annexes E et F, respectivement.

### 11.3 SURVEILLANCE ET MODIFICATION DU PLAN D'AATC

Le Plan officiel favorise la densification de l'utilisation des terrains autour des stations de transport en commun rapide. Pour assurer la viabilité du transport en commun, les densités minimales imposées par le zonage des AATC devront atteindre le taux le plus faible ciblé. Les densités du zonage énoncées étant minimales, l'aménagement de certaines propriétés pourrait aboutir à des densités plus intenses, et, partant, la densité moyenne des plans d'AATC pourrait alors dépasser l'extrémité supérieure de la fourchette cible. Les projets d'aménagement doivent être surveillés et comparés aux projets d'amélioration de l'infrastructure des AATC recommandées et à la capacité de la Ville de les mener à bien.

Le personnel Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance devrait effectuer l'examen exhaustif des plans et de la vue d'ensemble de viabilisation des AATC en même temps que l'examen quinquennal du Plan officiel si le directeur général, Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance, le juge nécessaire. L'examen quinquennal vise à déterminer s'il y a lieu de modifier les plans d'AATC, la vue d'ensemble de viabilisation, le Plan officiel ainsi que les Plans directeurs et le Règlement sur les redevances d'aménagement y afférent, compte tenu de la croissance observée dans les secteurs des plans d'AATC.

Le personnel du Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance doit faire la surveillance des projets d'aménagement dans les secteurs visés par les plans d'AATC en même temps que l'examen de l'aménagement, et ce, afin de déterminer le taux de croissance, la densité du secteur visé par les plans d'AATC selon le site, le type d'utilisation des terrains et l'emplacement. Les mesures de surveillance continue visent à déterminer :

- a) si la croissance tend à être nettement supérieure ou nettement inférieure aux projections globales à des endroits spécifiques des secteurs des plans d'AATC, à apporter les modifications appropriées au calendrier ou à l'emplacement des projets de modernisation des infrastructures recommandés;

- b) s'il y a lieu d'aménager un parc public dans un quartier déterminé, en fonction des utilisations mixtes des terrains et de la densité approuvée au fil des ans.

La modification des utilisations mixtes des terrains, l'accroissement de la densité par rapport au taux minimum prévu par le zonage d'AATC ainsi que les densités supérieures à la fourchette facilitant le transport en commun ciblées dans le présent plan sont autorisées et escomptées. Les modifications importantes apportées aux densités prévues dans le présent plan devront être approuvées par le Conseil. Les modifications mineures devront seulement être contrôlées dans le cadre des mesures de surveillance continue du plan exécutées par le personnel. Les mesures de surveillance continue prévues dans le plan des AATC s'appliquent également aux conditions suivantes :

- c) les projets d'aménagement ou de réaménagement de propriétés individuelles qui n'étaient pas prévus dans le plan n'exigeront pas la modification de ce dernier. L'aménagement de ces propriétés devrait atteindre les niveaux de densité favorisant le transport en commun et tenir compte du cadre du quartier. Tout nouveau zonage inhérent doit être conforme à la zone d'AATC. Le type d'utilisation des terrains et la densité doivent être surveillés dans le cadre des mesures de surveillance continue prévues dans le plan d'AATC;
- d) les projets d'aménagement ou de réaménagement d'ensembles de propriétés, de secteurs ou de quartiers qui n'étaient pas prévus dans le plan et qui s'avèrent importants aux yeux du directeur général, Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance, aboutiront à une modification du plan d'AATC visé et devront être approuvés par le Conseil.
- e) Les projets d'aménagement ou de réaménagement de propriétés dont les densités sont inférieures aux taux prévus dans les zones d'AATC pourraient conduire à modifier le plan d'AATC visé. Si la baisse de la densité est minime et traitée dans le cadre d'une procédure de modification mineure, il faudra seulement la suivre dans le cadre des mesures de surveillance prévues dans le plan

d'AATC. En revanche, si, en raison de son importance, la modification oblige à changer le zonage et convainc le directeur général du Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance de la nécessité de modifier le plan, elle devra être présentée au Conseil en même temps que le projet de modification du règlement.

- f) Les illustrations destinées à étayer les AATC ne devront pas être mises à jour pour tenir compte des plans d'aménagement approuvés.
- g) Si le directeur général du Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance estime que l'écart avec les densités ciblées dans le plan est imputable à un projet d'aménagement unique ou coordonné, les coûts liés à la mise à jour de la vue d'ensemble de la viabilisation des AATC incomberont à l'entrepreneur ou aux entrepreneurs visés.