

A wide-angle photograph of a city street intersection in Ottawa. In the foreground, a white sedan is driving towards the camera. To the left, there is a Loblaws grocery store with a "pharmacy" sign above the entrance. Further left, a red car is parked. In the background, there are several multi-story brick buildings under a blue sky with scattered white clouds. On the right side of the image, there are traffic lights and various street signs, including a "P" parking sign and a "No Left Turn" sign.

# PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE DU SECTEUR EST DE LA RUE RIDEAU

*Approuvé par le Conseil municipal le 9 décembre 2015*

**Service de l'urbanisme et gestion de la  
croissance de la Ville d'Ottawa**



# TABLE DES MATIÈRES

<b>1.0 INTRODUCTION.....</b>	<b>3</b>	<b>4.0 LE PLAN.....</b>	<b>40</b>
1.1 Qu'est-ce qu'un plan de conception communautaire? .....	5	4.1 Approche générale .....	41
1.2 PCC du secteur est de la rue Rideau de 2005.....	6	4.2 Vision – Principes fondamentaux et grandes orientations .....	41
1.3 Comment utiliser le présent PCC.....	6	4.3 Forme bâtie.....	43
1.4 Le secteur visé par le PPC .....	6	4.4 Espaces libres.....	52
1.5 Processus d'étude .....	7	4.5 Mobilité .....	58
1.6 Ce qui a été dit .....	9	4.6 Patrimoine .....	61
<b>2.0 CADRE STRATÉGIQUE ET INITIATIVES ACTUELLES..</b>	<b>10</b>	<b>5.0 MISE EN ŒUVRE .....</b>	<b>63</b>
2.1 Déclaration de principes provinciale .....	10	5.1 Initiatives stratégiques.....	64
2.2 Plan officiel .....	10	5.2 Examen des demandes d'aménagement .....	65
2.3 Plan directeur des transports, Plan de la circulation piétonnière et Plan sur le cyclisme .....	14	5.3 Améliorations au moyen de réaménagements privés .....	68
2.4 Règlement de zonage de la Ville d'Ottawa .....	17	5.4 Initiatives prioritaires liées à l'espace public .....	69
2.5 Politique sur le patrimoine .....	18		
2.6 Initiatives actuelles de la Ville .....	19		
<b>3.0 CONDITIONS EXISTANTES.....</b>	<b>21</b>		
3.1 Évolution des quartiers .....	21		
3.2 Conditions existantes .....	26		
3.3 Patrimoine .....	34		
3.4 Mobilité .....	36		
3.5 Infrastructure existante.....	38		



# **1.0 INTRODUCTION**

Ottawa est une ville en plein essor dont la population devrait atteindre le million de résidents d'ici 2021. Son évolution est influencée par différents facteurs, et de nombreux quartiers de la zone urbaine progressent à ce rythme.

Le secteur est de la rue Rideau, délimité à l'ouest par l'avenue King Edward et à l'est par le pont Cummings, est l'un de ces secteurs, et il est appelé à évoluer considérablement dans les années à venir.

Lors des récents travaux réalisés dans le cadre du projet de réfection de la rue Rideau, la Ville d'Ottawa a élargi et repensé les trottoirs, réaligné les voies de circulation, remplacé les poteaux d'électricité par des poteaux pour stationner les vélos, et ajouté des bancs et des œuvres d'art public, améliorant du coup l'environnement de la rue Rideau et le rendant plus convivial pour les piétons.

Dans les prochaines années, le secteur est de la rue Rideau sera aussi plus accessible grâce à la Ligne de la Confédération, un projet de train léger. L'entrée en service de l'étape 1, prévue en 2018, marquera un changement majeur dans la façon de se déplacer dans le secteur

urbain.

Ces importants changements sur la rue Rideau, ainsi que son emplacement exceptionnel à proximité du centre-ville, du marché By et de la colline du Parlement, en font un endroit idéal où vivre, se divertir et travailler. C'est pourquoi cette rue suscite un regain d'intérêt de la part des promoteurs.

Cet intérêt pourrait non seulement amener des résidents et des entreprises à y élire domicile, contribuant à rendre le secteur plus dynamique et animé, mais il pourrait changer sa facture visuelle

et son ambiance générale.

Le secteur est de la rue Rideau possède un caractère unique, mais il s'inscrit dans un quartier beaucoup plus vaste. Il est délimité au nord et au sud par deux quartiers bien établis comportant surtout de petits immeubles : la Basse-Ville et la Côte-de-Sable. Ces deux quartiers, presque aussi vieux que la ville elle-même, ont chacun leur histoire, et la rue Rideau est le couloir qui les unit depuis 1827. Bien que tous les deux puissent bénéficier d'une revitalisation de la rue Rideau, toute modification devra tenir compte de leur caractère

distinctif et historique respectif.

Le présent plan de conception communautaire (PCC) vise à orienter les projets d'aménagement et les initiatives d'amélioration de la mobilité et de l'espace public pour le secteur est de la rue Rideau en vue d'insuffler une dose de dynamisme à cette importante rue principale.

Le PCC vise aussi à faire en sorte que les changements proposés à l'environnement bâti respectent le caractère des quartiers bien établis avoisinants.



Vue aérienne du secteur est de la rue Rideau

## 1.1 Qu'est-ce qu'un plan de conception communautaire?

Un PCC est l'un des nombreux outils de planification secondaire dont dispose la Ville d'Ottawa pour établir des politiques et des lignes directrices encadrant les changements à apporter à des secteurs susceptibles de connaître un essor. Ces secteurs sont habituellement les rues principales traditionnelles et les artères principales, le secteur central, les centres d'activité, les centres d'utilisations polyvalentes et les collectivités en développement. Reconnaisant le caractère distinct de chacun des quartiers et de leurs possibilités et enjeux uniques en matière de changement, le PCC applique les principes généraux et les politiques du Plan officiel (PO) pouvant s'adapter aux secteurs visés.

Un PCC peut traiter d'une foule de questions en lien avec le changement dans un secteur, notamment en ce qui concerne :

- l'utilisation du sol;
- la hauteur des bâtiments;
- la forme et la conception du bâti;
- les bâtiments et les caractéristiques à valeur patrimoniale;
- les façons de favoriser les déplacements à pied et à vélo;
- la mise en valeur du transport en commun;
- les besoins en infrastructure;
- les modifications ou améliorations de l'espace public;
- la planification en fonction des changements de densité de la population et de la croissance projetée;
- les stratégies de mise en œuvre;
- les plans financiers.

Nécessitant l'approbation du Conseil, un PCC couvre un horizon de 20 ans. Il n'existe aucun processus de demande de modification d'un PCC, et il est impossible de porter un PCC en appel auprès de la Commission des affaires municipales de l'Ontario. Un PCC est souvent mis en œuvre dans la foulée d'un plan secondaire obligatoire ou d'une modification au Règlement de zonage. Le document peut aussi donner lieu à différentes

initiatives, telles que l'élaboration de lignes directrices de conception, une stratégie d'écologisation, ou toute autre stratégie concernant les modifications physiques d'un secteur.

Un PCC est souvent créé pour répondre aux pressions en faveur du changement ou de la croissance dans un secteur donné, donnant l'occasion à toutes les parties d'intervenir et de participer aux discussions dès le début du processus sur la façon de procéder aux aménagements et aux améliorations futures. Les PCC sont préparés dans un esprit de développement communautaire collectif, selon un processus public ouvert et transparent.

## 1.2 PCC du secteur est de la rue Rideau de 2005

Le PCC de 2005 fournit une orientation sur l'aménagement futur du secteur est de la rue Rideau, de l'avenue King Edward au pont Cummings. Il porte sur divers sujets, dont la hauteur des bâtiments, la densité de l'aménagement, la préservation du patrimoine, les parcs et les sentiers, l'aménagement des réseaux piétonnier et cyclable, et plus encore. Le PCC de 2005 a aussi été un outil essentiel pour orienter le projet de réfection de la rue Rideau. La présente mise à jour fait partie d'une initiative de la Ville visant à réviser les PCC et d'autres plans communautaires afin qu'ils soient conformes aux politiques du Plan officiel, au modèle normalisé des PCC et aux stratégies actuelles de mise en œuvre.

## 1.3 Comment utiliser le présent PCC

Le PCC du secteur est de la rue Rideau est destiné aux organisations et aux particuliers qui contribuent à orienter l'aménagement futur du secteur. On parle notamment du Conseil municipal, des services municipaux, des organismes fédéraux, des propriétaires fonciers, des propriétaires d'entreprise, des associations communautaires et des résidents. Plus précisément, il doit être utilisé aux fins suivantes :

- Informer les propriétaires fonciers, les propriétaires d'entreprise, les entrepreneurs et le public de la vision du design urbain et des objec-

tifs pour le secteur, y compris des lignes directrices sur l'aménagement urbain.

- Servir de base à l'élaboration d'un plan secondaire en établissant des politiques concernant l'utilisation du sol, la forme bâtie, l'espace public et d'autres questions.
- Orienter la planification détaillée des projets d'immobilisations publics contenus dans le plan et les mises à jour au plan de la Ville pour les projets d'immobilisations.
- Servir de document d'orientation pour planifier et modifier le règlement de zonage pour un site en particulier, le plan d'implantation, les demandes adressées au Comité de dérogation et les projets d'immobilisations.

## 1.4 Le secteur visé par le PPC

The study area of the Uptown Rideau CDP is based on the boundary of the 2005 CDP, which includes the properties that front onto Rideau Street between King Edward Avenue in the west and the Cummings Bridge in the east. Several minor changes have been made to the boundary to add relevant properties or remove properties that were not considered to be part of the mainstreet.

In total, the CDP boundary extends for about 1.2 km along Rideau Street and encompasses all properties abutting the street. In most cases, the boundary extends one lot depth north and south of Rideau Street, however there are a few exceptions to this based on lot configurations and land uses. Most notably, on the south side of Rideau Street between Chapel Street and King Edward Avenue, the study area includes the entire blocks, extending south to Besserer Street to reflect the traditional mainstreet zoning designation in this area and the existence of through-lots.

While not part of the formal study area for this CDP, the adjacent neighbourhoods of Sandy Hill and Lowertown were also studied to determine the relationship of each community with Rideau Street and each other.

## 1.5 Processus d'étude

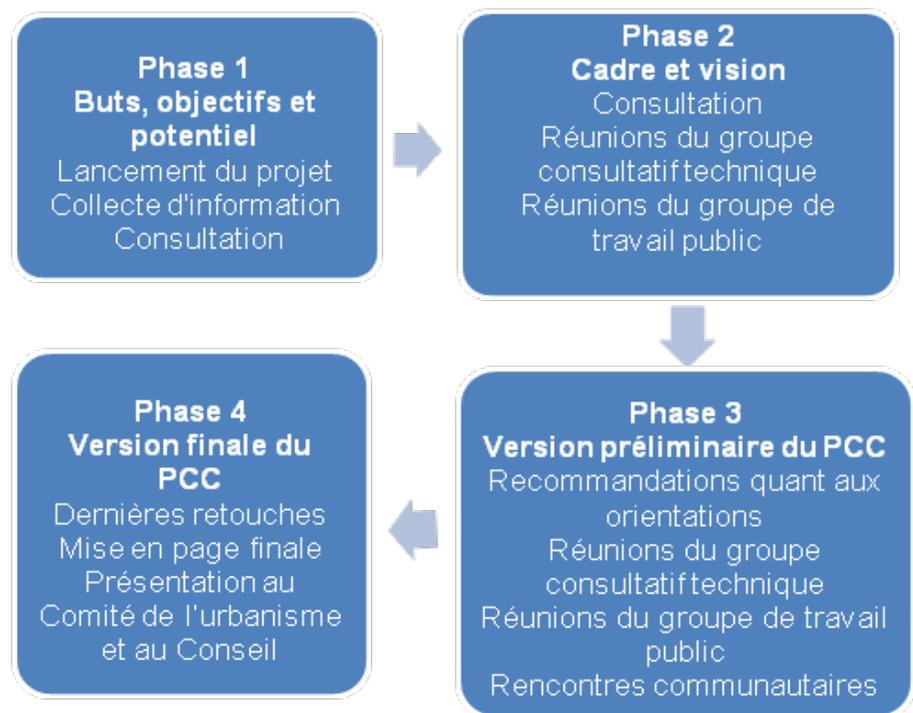
La révision du PCC du secteur est de la rue Rideau a commencé en février

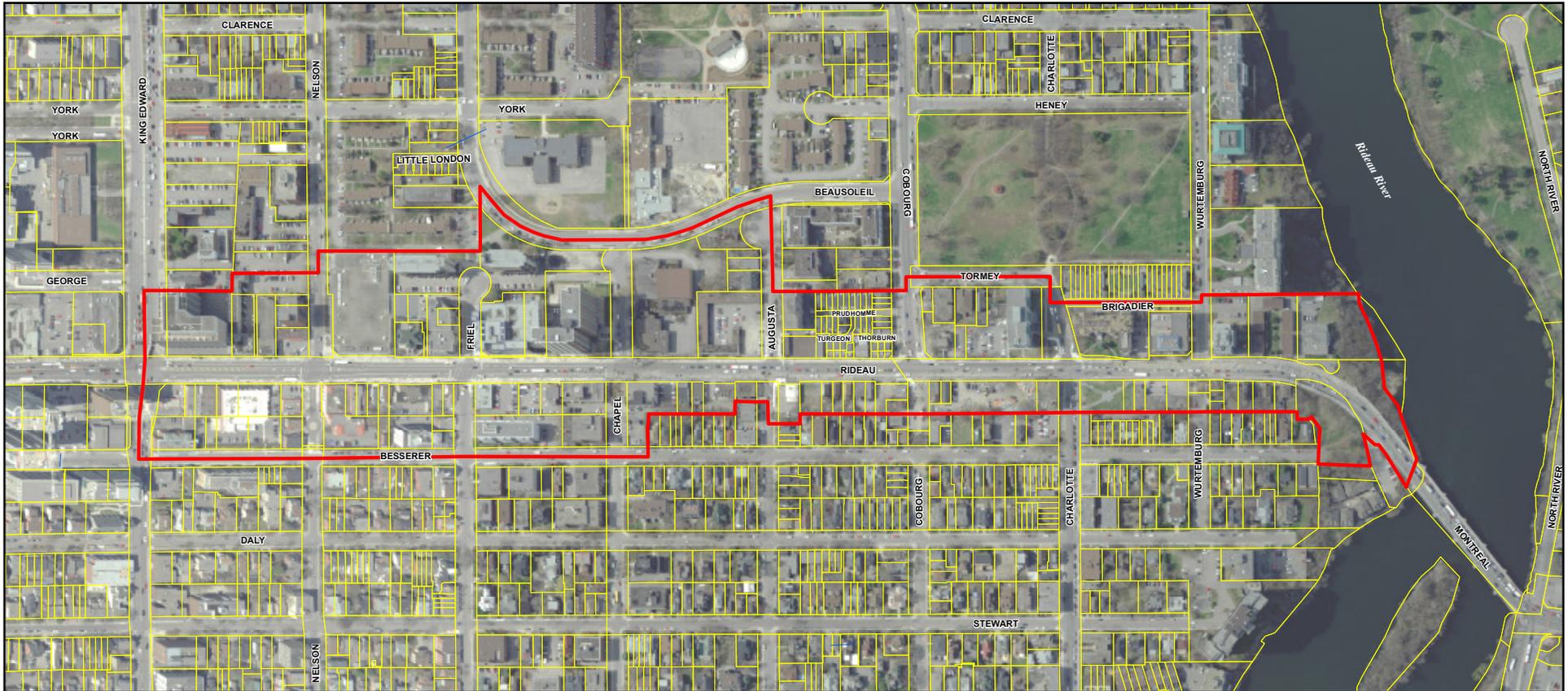
2014 et a duré deux ans, suivant une approche en quatre étapes.

En plus d'avoir participé aux séances de consultation officielles et aux entrevues individuelles, le personnel a pris part à des rencontres et consultations avec différents petits groupes.

En vue de la révision, un groupe de travail public composé de représentants communautaires, de promoteurs, de propriétaires et d'un représentant du milieu des affaires a été mis sur pied.

Par ailleurs, un groupe consultatif technique composé de représentants de différents services de la Ville et d'organismes externes, tels que Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, a aussi été formé. Il a agi comme conseiller tout au long de l'élaboration du PCC. Des rencontres avec les divers représentants ont permis de veiller à la validité du PCC et à ce qu'il se marie bien aux autres initiatives.





PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE DE  
***Uptown Rideau Street /  
 Secteur est de la rue Rideau***  
 COMMUNITY DESIGN PLAN

Uptown Rideau CDP Boundary / Plan de conception de secteur est de la rue Rideau

1 : 3,500 approx



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

## 1.6 Ce qui a été dit

Tout au long du processus d'élaboration du PCC, différents intervenants ont été consultés, en groupe ou individuellement : des représentants de groupes communautaires, des comités de planification communautaire, des propriétaires de terrains ou d'entreprises, des promoteurs, des résidents visés par le PCC de 2005 ou intéressés, des directeurs d'école et des membres de conseils scolaires, des associations de locataires ainsi que des responsables de services municipaux et d'organismes externes.

D'importantes activités publiques ont aussi eu lieu durant cette période pour informer la population et recueillir les commentaires des personnes intéressées.

Voici quelques-uns de ces commentaires...



Tableau des commentaires du public provenant de la réunion portes ouvertes



Groupe de travail public



Discussions en atelier





# 2.0 CADRE STRATÉGIQUE ET INITIATIVES ACTUELLES

La section suivante propose un survol des politiques ayant une incidence sur le secteur à l'étude, notamment les politiques du Plan officiel de la Ville ainsi que les initiatives en cours, telles que le projet de train léger. Les politiques du présent PCC doivent respecter la Déclaration de principes provinciale et le Plan officiel d'Ottawa, et s'aligner autant que possible sur les projets en cours ou terminés récemment.

## 2.1 Déclaration de principes provinciale

La Déclaration de principes provinciale (DPP) est un important document de planification générale qui établit les politiques encadrant l'aménagement et l'utilisation du sol en Ontario. La DPP recommande des formes efficaces d'aménagement ainsi qu'une diversité d'utilisations et de densités qui optimisent l'utilisation du sol, des ressources et des investissements publics dans l'infrastructure et les installations de services publics. Il encourage la densification et le réaménagement lorsque le permettent l'infrastructure et les installations de services publics existants et planifiés. Les municipalités doivent fixer et respecter des cibles minimales de densification dans les zones bâties, et établir des normes d'aménagement appropriées qui facilitent la densification.

## 2.2 Plan officiel

Le Plan officiel (PO) est le principal outil de gestion de la croissance et de l'aménagement de la ville. Il fournit un cadre stratégique pour la gestion de cette croissance de manière qui renforceront les qualités de la Ville les plus chères aux résidents : ses quartiers où il fait si bon vivre, ses grands espaces verts et ouverts et les points d'intérêt et caractéristiques de son relief qui distinguent Ottawa de tout autre endroit. Il ne vise pas à « freiner » la croissance, mais plutôt à prévoir les changements, à les gérer et à garder ouvertes toutes les options.

Le PO adopte quatre grands axes stratégiques :

- Gestion de la croissance
- Construction de l'infrastructure
- Maintien de l'intégrité environnementale
- Création de collectivités où il fait bon vivre

Par exemple, le PO assure la gestion de la croissance en l'orientant vers le secteur urbain où les services existent déjà ou peuvent être fournis efficacement, et dirige la croissance vers les secteurs où elle peut être intégrée dans des aménagements compacts et polyvalents, qui peuvent être accessibles par des installations de qualité pour le transport en commun et les

déplacements à pied ou à vélo.

Le PO contient six désignations urbaines distinctes où une croissance est prévue : les secteurs centraux, les centres d'utilisations polyvalentes, les secteurs d'emploi, les secteurs d'entreprises, les collectivités en développement et les rues principales. Ces secteurs sont structurés autour du réseau de transport en commun rapide, des routes principales et des rues commerciales achalandées et englobent des terrains vacants ou sous-utilisés qui se prêtent à la croissance.

### 2.2.1 Rue principale traditionnelle

Le Plan officiel désigne la majorité du secteur à l'étude, ainsi que la rue Rideau entre l'avenue King Edward et le pont Cummings, comme une rue principale traditionnelle.

Les rues principales traditionnelles jouent un double rôle dans la ville : d'une part, à l'échelle urbaine, elles véhiculent les résidents qui se rendent au travail ou font des courses; d'autre part, à l'échelle locale, elles servent d'épine dorsale aux quartiers qu'elles traversent, agissant comme couloir principal vers les services, les lieux de rencontre et les résidences.

Nées pour la plupart avant 1945, les rues principales traditionnelles s'inscrivent habituellement dans un tissu urbain dense et reflètent bien l'époque qui les a vues naître. Ainsi, les édifices, souvent de petite taille et d'utilisation polyvalente, présentent une façade étroite proche du trottoir et donnant sur la rue, créant un milieu qui favorise les déplacements à pied et en transport en commun.

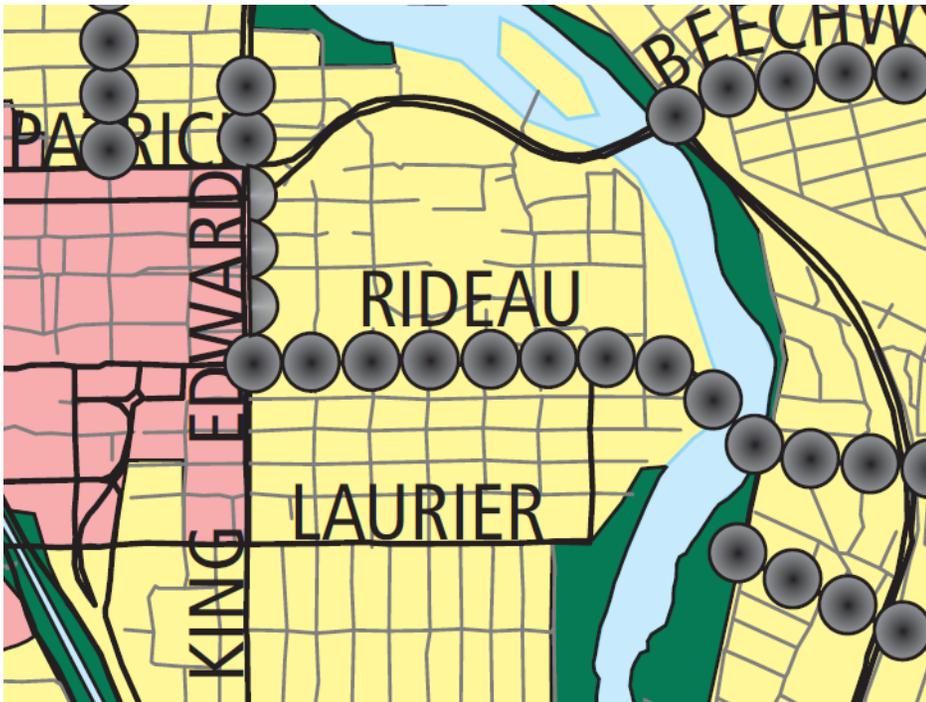
À l'égard de leur potentiel de développement, le PO les décrit comme « les rues de la ville qui offrent certaines des possibilités de densification les plus intéressantes par la création de formes d'aménagement plus denses, une combinaison dynamique des utilisations et un environnement convivial pour les piétons ». La rue Rideau, désignée comme rue principale traditionnelle, est donc soumise aux politiques de croissance et de densification du Plan officiel. La densification peut prendre de nombreuses formes, mais s'entend, aux termes du PO, de la densification d'un bien-fonds, d'un

bâtiment ou d'un secteur qui se traduit par une hausse nette du nombre d'unités résidentielles, d'emplois ou de la surface hors œuvre commerciale.

La qualité de l'environnement bâti est essentielle à la densification. Les immeubles et les espaces sur la rue principale doivent être bien conçus et s'harmoniser avec l'environnement bâti existant. Par conséquent, le Plan officiel vise l'excellence en matière d'architecture et de conception urbaine, tant dans la sphère privée que dans la sphère publique.

### 2.2.2 Secteur urbain général

Certaines parties des extrémités nord et sud du secteur à l'étude ainsi que les quartiers de la Basse-Ville et de la Côte-de-Sable, qui l'encadrent au nord et au sud, sont désignés comme secteur urbain général dans le Plan



Plan officiel de la Ville d'Ottawa : Annexe B - Carte du plan de la politique urbaine

officiel. Cette désignation rend possible l'aménagement d'un large éventail d'habitations tout en assurant la proximité de bureaux et de services ainsi que d'installations culturelles, récréatives, institutionnelles et de divertissement.

### 2.2.3 Plans de vue angulaire

L'appendice 8A du PO présente les perspectives et ensembles de perspectives principaux sur les édifices du Parlement et autres symboles nationaux depuis différents ponts, points de vue et points d'intérêt du secteur de la capitale nationale. La hauteur de bâtiment maximale est déterminée pour le secteur central en fonction de ces plans de vue protégés, sans toutefois s'appliquer à l'est de l'avenue King Edward, là où commence le secteur visé par le PCC.

Des 21 perspectives présentées dans l'appendice, deux permettent de voir certaines parties du secteur visé par le PCC en toile de fond des édifices du Parlement – à condition que ces perspectives s'étendent au-delà de la colline du Parlement et de l'avenue King Edward. Elles se trouvent au milieu du pont du Portage, entre Hull et l'île Victoria (perspective no 13), et sur ce même pont, au sud de l'île Victoria (perspective no 14).

L'appendice 8B du Plan officiel détermine la hauteur maximale des bâtiments permise dans le secteur central jusqu'à l'avenue King Edward, à l'est. Aux fins de la présente étude, les limites de hauteur ont été étendues jusqu'à l'extrémité est du secteur visé par le PCC afin de déterminer la hauteur à laquelle un immeuble serait visible en toile de fond à partir des plans de vue protégés.

À son point le plus bas, sur l'avenue King Edward et la rue Rideau, le plan de vue hypothétique est à 149 m au-dessus du niveau de la mer (ASL), le niveau du sol actuel étant à environ 30 m ASL. Vers l'est, la hauteur augmentera constamment jusqu'à son point le plus haut, au pont Cummings, à environ 196 m ASL.

## 2.2.4 Plan secondaire de la Côte-de-Sable

Le Plan secondaire de la Côte-de-Sable a été approuvé par le Conseil municipal en 1976. À l'extrémité nord du secteur visé par les politiques du Plan secondaire, les limites s'étendent jusqu'au côté sud de la rue Rideau, entre l'avenue King Edward et la rivière Rideau.

Dans ces secteurs, le Plan secondaire chevauche les limites du PCC du secteur est de la rue Rideau de 2005 ainsi que du présent PCC, énonçant des directives et politiques contradictoires pour ces propriétés. La mise à jour du PCC a donné l'occasion d'éliminer les conflits entre les politiques des deux documents.

De l'avenue King Edward à l'est de la rue Chapel, le Plan secondaire de la Côte-de-Sable désigne les pâtés de maisons entre les rues Rideau et Besserer comme centre d'utilisation polyvalente sur une rue principale. À l'est de ce point, les pâtés de maisons au nord sont désignés rue principale, alors que ceux au sud, jusqu'à la rue Wurtemberg, secteur résidentiel à profil bas. Entre la rue Wurtemberg et la rivière Rideau, la rue Rideau a une désignation résidentielle à profil moyen, sauf pour le côté sud, qui est une utilisation résidentielle à profil bas. Il est à noter que ces termes ne sont pas définis dans le Plan officiel de la Ville.

L'orientation politique pour la rue Rideau proposée dans le Plan secondaire de la Côte-de-Sable vise à la transformer en une rue principale de quartier charmante et dynamique, où sont possibles différentes utilisations du sol et transitions entre les centres d'utilisations polyvalentes et les quartiers de faible hauteur environnants. L'orientation demande aussi une architecture de grande qualité, des trottoirs accueillants pour les piétons et un réseau routier intégré qui répond aux besoins de toutes les personnes qui l'utilisent, tant les automobilistes que les usagers du transport en commun, les piétons et les cyclistes.

En matière de circulation automobile dans le quartier de la Côte-de-Sable, l'orientation stratégique du Plan secondaire vise à détourner la circulation pour qu'elle contourne le quartier plutôt que de le traverser.

Le volume 2A du Plan officiel contient des renseignements supplémentaires sur le Plan secondaire de la Côte-de-Sable.

## 2.2.5 Rivière Rideau

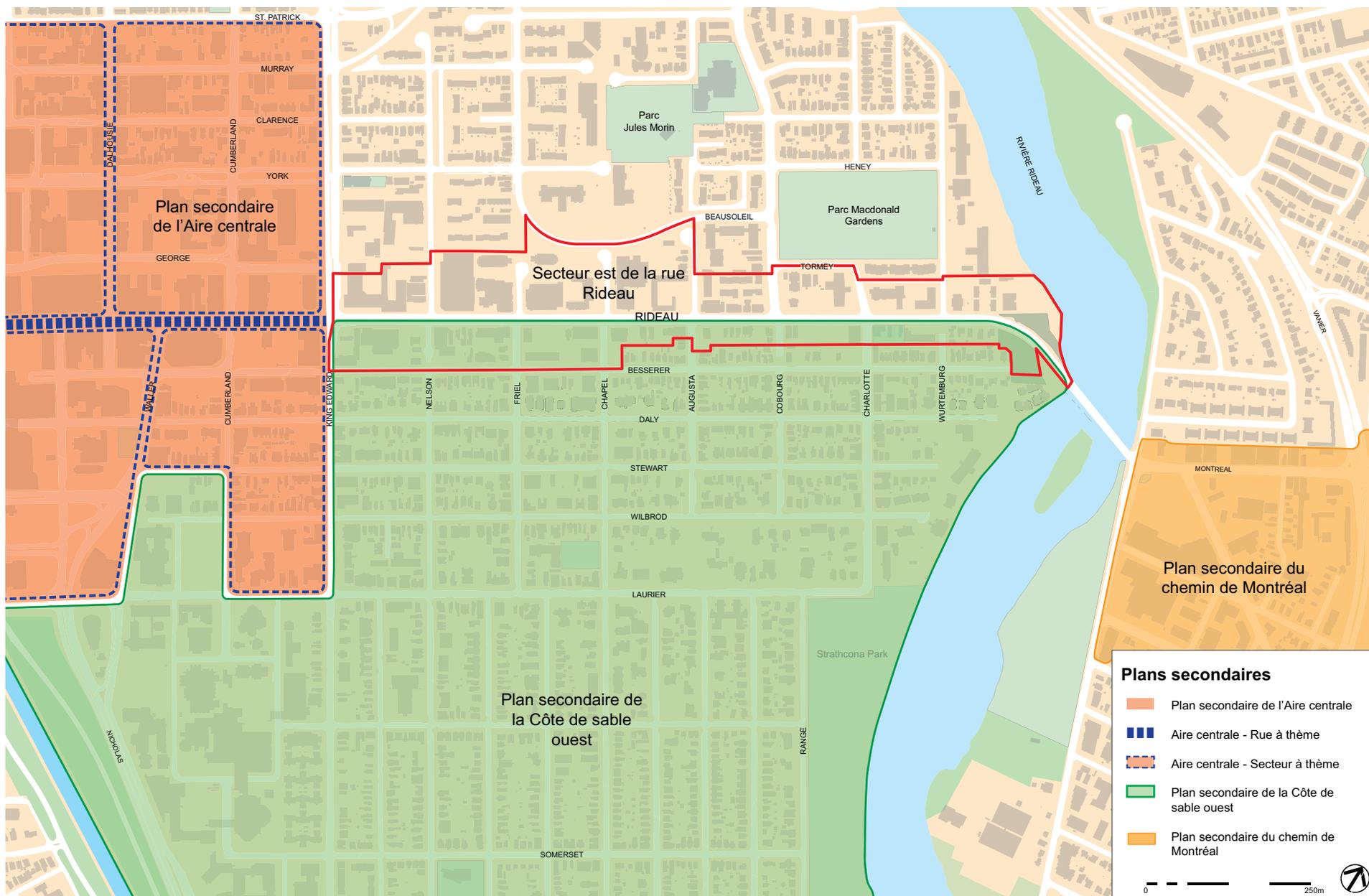
The lands adjacent the Rideau River are subject to environmental constraints as per the Official Plan and the regulatory policies of the Rideau Valley Conservation Authority under Ontario Regulation 174/06 and the Lower Rideau Watershed Strategy. Development and re-development considerations will have regard for all applicable policies and regulations.

## 2.2.6 Plans secondaires de secteurs environnants

Le secteur visé par le PCC est à proximité de deux autres secteurs faisant l'objet de plans secondaires : le Plan secondaire du district du chemin Montréal et le Plan secondaire du secteur central.

Le Plan secondaire du district du chemin Montréal établit une orientation stratégique pour le secteur situé directement de l'autre côté du pont Cummings, à partir du secteur visé par le PCC. Ce plan comprend deux rues principales traditionnelles (le chemin Montréal et l'avenue McArthur) et un tronçon d'une artère principale (boulevard Saint Laurent).

À l'ouest du secteur à l'étude, à partir de l'avenue King Edward, la rue Rideau et le secteur nord-ouest et sud-ouest font partie du Plan secondaire du secteur central. Le secteur central est composé de plusieurs secteurs distincts ayant leur propre identité et leur caractère unique. Dans le Plan secondaire, la rue Rideau, à l'ouest de l'avenue King Edward, est considérée comme l'épine dorsale du secteur central à l'est du canal Rideau, par la forte présence de commerces de détail, de services hôteliers et d'un ensemble de bâtiments élevés près de l'avenue King Edward. L'emplacement se veut l'endroit idéal où faire des affaires, habiter, se divertir et se retrouver.



**Plans secondaires**

- Plan secondaire de l'Aire centrale
- Aire centrale - Rue à thème
- Aire centrale - Secteur à thème
- Plan secondaire de la Côte de sable ouest
- Plan secondaire du chemin de Montréal

0 ————— 250m

## 2.3 Plan directeur des transports, Plan de la circulation piétonnière et Plan sur le cyclisme

### 2.3.1 Plan directeur des transports

La diminution de la dépendance à l'automobile, la satisfaction des besoins de mobilité, l'intégration des transports et l'utilisation du sol sont des éléments clés de la vision du Plan directeur des transports (PDT) de la Ville. Les principes qui appuient ces éléments et la cible de répartition modale du transport en commun, fixée par la Ville à 30 % d'ici 2021, sont les suivants :

- Accorder la priorité au transport en commun afin de répondre à l'augmentation future de la demande en matière de déplacement.
- Rendre la marche et le vélo plus attrayants que l'automobile pour les trajets courts.
- Offrir un réseau continu et intégré d'installations et de services multimodaux.
- En cas de conflit, accorder la priorité au transport en commun, à la marche et au vélo.
- Favoriser l'aménagement axé sur le transport en commun à proximité des nœuds et des couloirs de transport en commun.
- Soutenir la densification là où le transport en commun, la marche et le cyclisme peuvent devenir plus intéressants.

Le chapitre sur les déplacements actifs du PDT traite des exigences de la Ville en matière d'installations piétonnières, soit :

- Aménager des liaisons piétonnières directes de grande qualité menant aux stations de transport en commun rapide, aux arrêts d'autobus et à d'autres importantes destinations piétonnières.
- Aménager des passages pour piétons pour relier les quartiers qui sont séparés par des routes ou d'autres obstacles physiques, là où les exigences en matière de sécurité le permettent.

L'intégration du concept de rues complètes, la mise à jour des cibles de

part modale, la progression des stratégies visant à faciliter la marche et le cyclisme et la promotion des aménagements axés sur le transport en commun s'inscrivent parmi les principaux éléments du nouveau plan. Le chapitre portant sur la création d'un environnement bâti favorable présente les mesures suivantes :

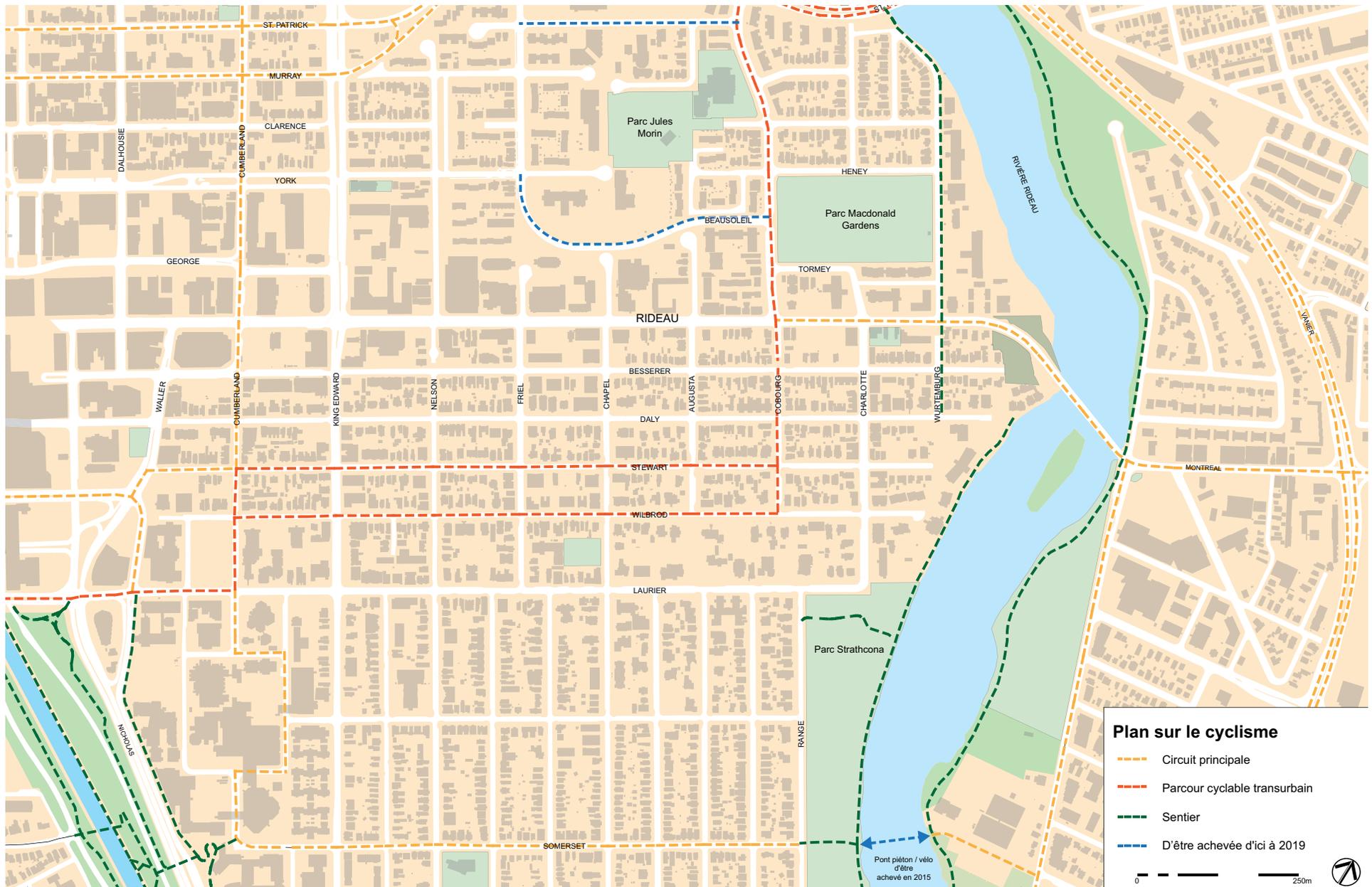
- Faciliter la marche, le cyclisme et le transport en commun dans les plans de conception communautaire et lors de l'examen des demandes d'aménagement.
- Faire la promotion d'un aménagement favorable au transport en commun autour des stations de transport en commun rapide et des couloirs prioritaires de transport en commun.

Les PCC permettent à la Ville de planifier les voies piétonnières et cyclistes importantes, y compris les accès aux réseaux de liens verts, aux quartiers avoisinants et aux installations de transport en commun. Ils permettront aussi de définir des stratégies favorables à l'amélioration du paysage de rue et des mesures de gestion de la circulation visant à limiter la vitesse et l'infiltration des véhicules, et de voir à ce que les aménagements sur les circuits de transport en commun donnent sur la rue et offrent de nombreuses liaisons piétonnières vers la rue. Le PDT indique également que la Ville s'assurera que l'aménagement des stations de transport en commun favorise les projets à forte densification à proximité des stations.

### 2.3.2 Plan de circulation piétonnière

Le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa (PCP) comprend une analyse du potentiel piétonnier des quartiers à l'intérieur des limites de la zone urbaine d'Ottawa. Comme pour de nombreuses rues principales de la ville, la forte concentration d'infrastructures piétonnières, la densité d'emploi et de population, les destinations commerciales, de services et de loisirs, de même que les installations pour les piétons ont fait du secteur est de la rue Rideau l'un des endroits présentant le plus fort potentiel piétonnier à Ottawa.

On évalue que 56 % des déplacements de moins de 2 km effectués dans



**Plan sur le cyclisme**

- Circuit principale
- Parcour cyclable transurbain
- Sentier
- D'être achevée d'ici à 2019



Pont piéton / vélo  
d'être  
achevé en 2015

le secteur intraurbain (y compris le secteur visé par le PCC) se font à pied. Par ailleurs, en 2011, 51 % de tous les déplacements du matin dans ce secteur se faisaient aussi à pied. La meilleure façon de promouvoir la marche comme mode de transport est de :

- créer une croissance dense, durable et abordable;
- favoriser de courtes distances de déplacement pour se rendre à l'école et vers les transports en commun, ainsi que dans les petites zones géographiques;
- créer une configuration quadrillée et des sentiers et liaisons piétonnières efficaces là où se trouvent des culs-de-sac et des rues curvilignes;
- veiller à ce que les nouveaux aménagements procurent des installations et des liaisons de haute qualité aux piétons, par l'élaboration de plans secondaires et de plans de conception communautaire;
- concevoir des itinéraires piétonniers sécuritaires, attrayants, accessibles et confortables vers les services et les principales destinations.

Pour ce qui est du secteur est de la rue Rideau, le PCP propose d'améliorer les infrastructures piétonnières sur la rue Tormey, entre la rue Cobourg et la rue privée Brigadier. La phase 3 de la mise en œuvre, prévue entre 2026 et 2031, prévoit l'aménagement d'un trottoir du côté nord de la rue.

### 2.3.3 Plan sur le cyclisme

Le Plan sur le cyclisme considère la portion de la rue Rideau entre le pont Cummings et la rue Cobourg comme un circuit principal. Les rues Cobourg, Stewart et Wilbrod font partie du parcours cyclable transurbain, et la rue Wurtemberg est considérée comme un sentier récréatif principal, alors que la promenade Beausoleil et la rue Chapel, comme faisant partie du circuit local du réseau cyclable.

Quatre projets devant s'achever d'ici 2019 sont prévus dans le secteur, dont la voie réservée aux cyclistes le long de la promenade Beausoleil, entre la rue Saint Patrick et la rue Murray (à l'ouest de l'avenue King Edward) et l'aménagement d'un sentier polyvalent le long de la rue Old St.

Patrick, actuellement en cours.

S'ajoutera au parcours cyclable transurbain une passerelle pour piétons et cyclistes franchissant la rivière Rideau et reliant le quartier Overbrook (rue Donald) à la Côte-de-Sable (rue Somerset Est); les travaux doivent se terminer d'ici le printemps 2016.

### 2.3.4 Lignes directrices sur la conception

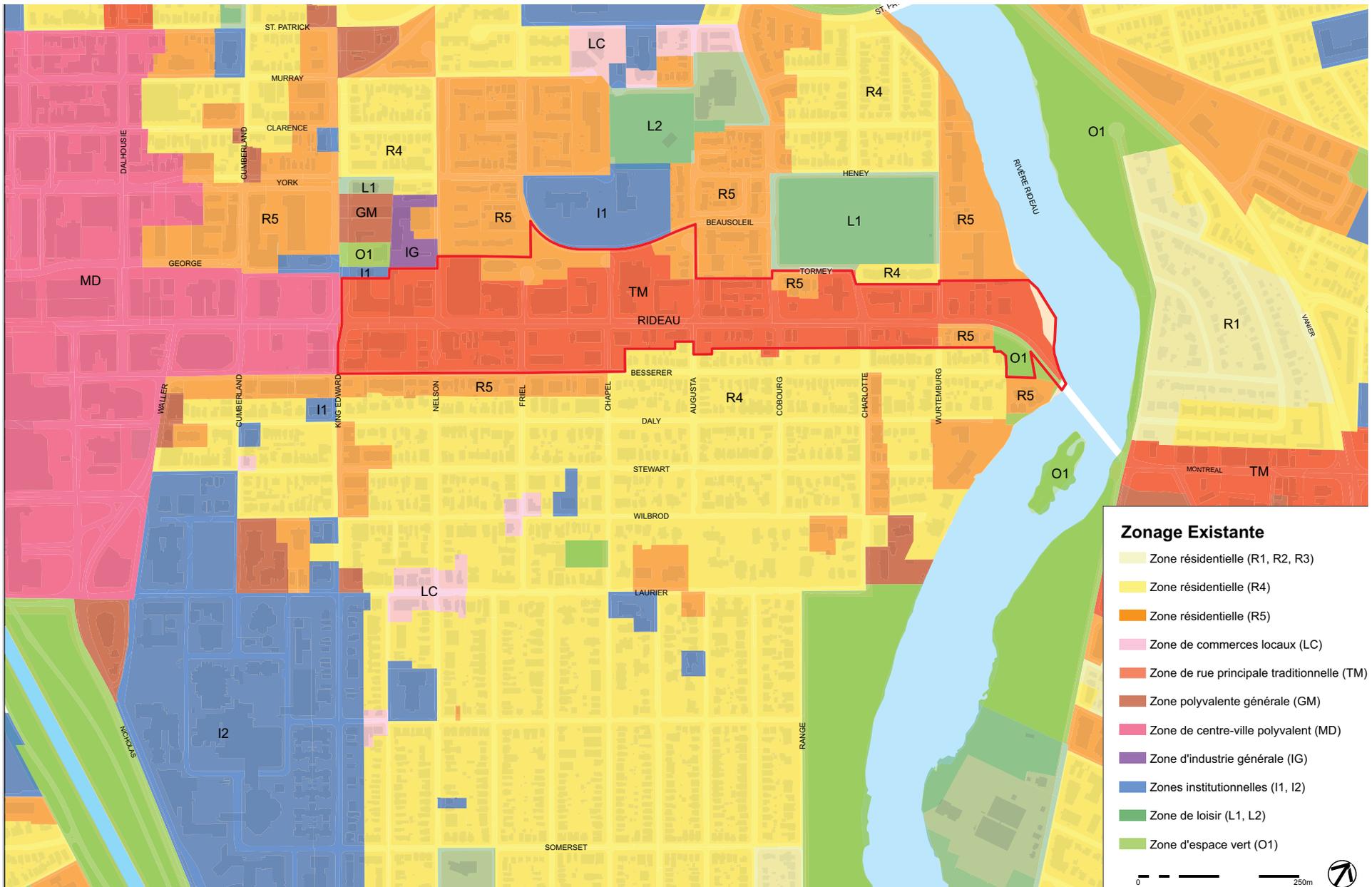
La Ville d'Ottawa a élaboré une série de lignes directrices visant à construire des bâtiments de qualité dans la ville. Les documents importants sur les lignes directrices de design urbain applicables au secteur est de la rue Rideau sont les suivants :

- Lignes directrices en esthétique urbaine pour les logements d'insertion de densité faible à moyenne (mis à jour en 2009)
- Directives d'esthétique urbaine pour l'aménagement des grandes rues traditionnelles
- Lignes directrices d'esthétique urbaine pour les habitations de grande hauteur

Il est important de tenir compte de ces lignes directrices au moment de proposer un projet d'aménagement à la Ville d'Ottawa. Les lignes directrices présentées dans ces pages viennent renforcer et compléter les prescriptions de ces différents documents pour mieux les adapter au contexte particulier du secteur est de la rue Rideau.

## 2.4 Règlement de zonage de la Ville d'Ottawa

La majorité des propriétés donnant sur la rue Rideau font partie de la zone rue principale traditionnelle, sous-zone 6 (TM6). La désignation TM6 est propre à la rue Rideau. Les autres propriétés du secteur à l'étude et la majorité des propriétés qui y sont adjacentes sont désignées résidentielles (types 3, 4 ou 5). Les propriétés longeant la rue Rideau à l'ouest de l'avenue King Edward, soit hors du secteur à l'étude, sont désignées comme zones d'utilisations polyvalentes de centre-ville pour refléter la désignation de secteur central.



Une vaste gamme d'utilisations non résidentielles est permise dans la zone TM6, ainsi qu'un petit nombre d'utilisations résidentielles. Sauf les immeubles donnant sur la promenade Beausoleil et les rues Besserer et Tormey, les nouveaux immeubles de la zone TM6 doivent avoir des utilisations polyvalentes ou non résidentielles. Par ailleurs, pour les aménagements de plus de 2 000 m<sup>2</sup> de surface hors œuvre, 50 % de cette dernière doit servir à des utilisations résidentielles.

Différentes exigences relatives au retrait sont imposées dans la zone TM6, selon l'endroit où est située la propriété, y compris le retrait des propriétés adjacentes aux zones résidentielles.

Les restrictions relatives au rapport plancher-sol s'appliquent à la zone TM6 et varient en fonction du secteur. La hauteur maximale permise est habituellement de 19 m, sauf pour les premières propriétés à l'est de l'avenue King Edward, pour lesquelles elle est de 37 m. Le parc Besserer est désigné comme une zone de parc et d'espace vert (O1).

## 2.5 Politique sur le patrimoine

### 2.5.1 Loi sur le patrimoine de l'Ontario

La Loi sur le patrimoine de l'Ontario régit la protection du patrimoine culturel de la province. Toute propriété officiellement protégée en vertu de la Loi est une propriété « désignée ».

### 2.5.2 Plan officiel de la Ville d'Ottawa

La section 2.5.5 du Plan officiel de la Ville d'Ottawa encadre la protection des ressources du patrimoine culturel de la ville. La politique 2.5.5 (2) stipule ce qui suit :

*« Les bâtiments, les constructions, les lieux et les paysages individuels faisant partie du patrimoine culturel seront désignés propriétés à valeur patrimoniale culturelle en vertu de la partie IV de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario. Des groupes de bâtiments, de paysages du patrimoine culturel et de secteurs de la ville seront désignés districts de conservation du*

*patrimoine en vertu de la partie V de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario. »*

### 2.5.3 Déclaration de principes provinciale de 2014

La partie V, section 2.6 de la Déclaration de principes provinciale (DPP), publiée en vertu de la Loi sur l'aménagement du territoire, propose une orientation en matière de ressources du patrimoine culturel. Elle stipule que :

- les ressources du patrimoine bâti d'importance et les paysages du patrimoine culturel d'importance sont conservés;
- les offices d'aménagement ne doivent pas autoriser l'aménagement ou la modification d'emplacements sur des terres adjacentes à des biens patrimoniaux, sauf si les aménagements ou les modifications projetés ont été évalués et que des données probantes indiquent que les caractéristiques patrimoniales seront conservées.

### 2.5.4 Politiques d'examen des projets d'aménagement

L'approbation du Conseil municipal est nécessaire pour procéder à la modification, à la démolition partielle ou entière, au déplacement ou à l'ajout d'une structure désignée en vertu de la partie IV (bien patrimonial individualisé) ou de la partie V (districts de conservation du patrimoine) de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario. Si la modification, la démolition partielle ou entière, le déplacement ou l'ajout peut potentiellement avoir des répercussions néfastes sur la ressource désignée, la Ville exigera une étude d'impact sur le patrimoine culturel.

Lorsqu'un aménagement est proposé sur une propriété adjacente à une propriété abritant un bien patrimonial individualisé ou à un district de conservation du patrimoine, ou dans un rayon de 35 mètres de ces derniers, la Ville pourra exiger une étude d'impact sur le patrimoine culturel.

## 2.6 Initiatives actuelles de la Ville

**Projet de réfection de la rue Rideau** – Cet exercice de conception a été amorcé en 2011 et a mené au réaménagement complet du paysage de

rue entre la promenade Sussex et la rivière Rideau. Le projet comprenait aussi :

- la réfection des trottoirs, du réseau cyclable et des infrastructures de transport en commun;
- l'ajout d'éléments au paysage de rue, comme des éléments d'aménagement paysager, des bancs et des œuvres d'art public;
- l'amélioration de l'éclairage des rues et des panneaux de signalisation;
- la mise à niveau des feux de circulation;
- la réfection de l'infrastructure routière, de la chaussée, des conduites d'eau principales et du réseau d'égout;
- le retrait des poteaux d'électricité et des fils aériens.

**Train léger d'Ottawa** – La plus importante initiative de transport de la Ville est sans contredit la construction de la Ligne de la Confédération, dont l'achèvement est prévu en 2018, et qui devrait devenir le principal corridor du réseau de transport en commun intégré d'OC Transpo. La station Rideau, une installation souterraine près de l'esplanade piétonne de la rue William et du Centre Rideau, sera la station la plus proche du secteur est de la rue Rideau. La portion ouest du secteur visé par le PCC est à 600 m de cette station planifiée. Pour obtenir de plus amples renseignements sur le projet de la Ligne de la Confédération, visitez le [www.lignedelaconfederation.ca](http://www.lignedelaconfederation.ca).

**Cadre de mise en œuvre des rues complètes** – Le Plan directeur des transports (PDT) comprend des recommandations et des mesures qui favorisent l'aménagement de rues complètes en vue de rendre les routes plus efficaces et sécuritaires. À l'instar du projet de lignes directrices des routes de la Ville d'Ottawa, l'étude actuelle vise à établir un cadre de mise en œuvre d'une approche de rues complètes ainsi qu'à intégrer les politiques du PDT.

**Examen du stationnement par secteur** – Le personnel du Service du stationnement de la Ville mène actuellement un examen du stationnement par secteur le long de la rue Rideau (entre l'avenue King Edward et la rivière Rideau) en vue de revoir la situation du stationnement dans les envi-

rons. L'étude, une pratique de gestion continue – particulièrement dans le contexte du réaménagement de la rue –, vise à observer l'utilisation actuelle des stationnements sur rue et à établir des stratégies d'optimisation. Selon les données recueillies, l'utilisation des parcs de stationnement dans le secteur est généralement très faible; le rapport recommande de mettre en place des stratégies pour rendre accessibles et attrayantes les places de stationnement les plus stratégiques de la rue Rideau.



# 3.0 CONDITIONS EXISTANTES

La rue Rideau a été établie en 1827 par le colonel By pour servir de route principale entre Ottawa et Montréal. Elle sépare le quartier traditionnellement ouvrier de la Basse-Ville, au nord, et le quartier historiquement plus aisé de la Côte-de-Sable, au sud. La section suivante propose un retour sur son évolution et dresse le portrait de son caractère actuel, de sa structure d'aménagement, de sa forme bâtie, de son réseau de transport, de son espace public, de ses espaces verts et de son lien avec les quartiers avoisinants.

## 3.1 Évolution des quartiers

### 3.1.1 La rue Rideau

La rue Rideau, établie en 1827 par le colonel John By, fondateur de Bytown (maintenant Ottawa), était à l'origine un chemin de rondins. Cette technique de construction consistait à déposer des rondins perpendiculairement à la route pour stabiliser les secteurs marécageux. À cette époque, la rue Rideau était la route principale entre Ottawa et Montréal et marquait la limite entre les quartiers de la Basse-Ville et de la Côte-de-Sable.

Bien qu'elle fut le principal lien vers Montréal et qu'on y trouvait des tramways tirés par des chevaux, la rue Rideau peinait à attirer les aménagements commerciaux, et celle-ci demeura surtout une rue résidentielle jusqu'au 20e siècle. Les terrains y étaient suffisamment grands pour accueillir les élégantes résidences et domaines privés convoités par les hommes d'affaires, les médecins et les fonctionnaires de la classe moyenne supérieure, incitant donc les familles riches à s'y installer.

Le premier grand hôpital d'Ottawa a été érigé à l'est de la rue Rideau entre 1873 et 1875. Il s'agit de l'hôpital général protestant de Carleton (aujourd'hui les copropriétés de la Maison Wallis), un établissement à la fine pointe pour l'époque conçu par l'architecte d'Ottawa Robert Surtees.

Le 20e siècle ouvre la voie à d'importantes transformations sur la rue Rideau, qui en ont fait un lieu de résidence attrayant. En 1891, les tramways tirés par des chevaux sont remplacés par des tramways électriques qui peuvent transporter les passagers du centre-ville à la rue Cobourg, plus à l'est. En 1908, l'Ottawa Electric Railway Company construit un nouveau dépôt au terminus de la rue Cobourg. À cette époque, en 1895, deux nouvelles ailes sont annexées à l'hôpital général protestant du comté de Carleton. En 1912, la Commission d'amélioration d'Ottawa (aujourd'hui la Commission de la capitale nationale) fermait les cimetières au nord de l'hôpital et sollicitait les services de Frederick G. Todd, architecte-paysagiste canadien de renom, pour concevoir un parc urbain qui deviendra le parc



Photos anciennes de la rue Rideau

Macdonald Gardens.

La succursale Rideau de la Bibliothèque publique d'Ottawa (BPO), située au 377, rue Rideau, a été construite en 1933 pour servir les résidents de la Basse-Ville et de la Côte-de-Sable. Le service était offert depuis 1925 dans une maison louée. Elle serait la première bibliothèque publique bilingue d'Amérique du Nord.

La commodité des transports et la proximité des services et commerces, tels que le marché By et les bureaux autour de la colline du Parlement, ont rapidement réussi à faire du secteur est de la rue Rideau un endroit de choix où habiter. Par conséquent, les aménagements sur la rue Rideau se sont multipliés, entraînant une hausse de la valeur des terrains.

Aujourd'hui, ce secteur demeure une voie de communication principale, assurant le lien vers le centre-ville d'Ottawa et entre les quartiers de la Basse-Ville et de la Côte-de-Sable. En 2012, environ 4 200 personnes et emplois se trouvent dans le secteur visé par le PCC.



Les aménagements et les réaménagements qui ont eu cours au fil du temps sur la rue lui confèrent un cachet unique, caractérisé par des immeubles de hauteur, d'âge, de type et de style architectural variés, donnant comme résultat un paysage de rue plutôt éclectique. Le secteur est de la rue Rideau ne peut être décrit comme appartenant à une seule époque.

Selon le Plan officiel, les rues principales traditionnelles se caractérisent habituellement par des immeubles de faible hauteur construits avant

1945. En ce sens, le secteur est de la rue Rideau fait exception à la règle puisque seuls quelques-uns de ces immeubles ont survécu. Il se compose dans une égale mesure d'immeubles de différentes époques du 20e siècle, une diversité qui se reflète dans son paysage architectural.

Les constructions datant d'avant la Seconde Guerre mondiale qui s'y trouvent encore aujourd'hui sont surtout de petites maisons unifamiliales, habituellement rassemblées en groupes restreints, ou de grands immeubles institutionnels (la succursale Rideau de la BPO et la Maison Wallis,

anciennement un hôpital).

Les bâtiments construits peu de temps après la guerre confirment que la pression économique a eu raison des aménagements de faible hauteur sur les rues principales traditionnelles. Des immeubles aux larges devantures ayant une vaste empreinte, tels que l'Econo Lodge, ont vu le jour dans les années 1950, quoique certains immeubles d'habitation de faible et de moyenne hauteur ont tout de même été construits durant ces années, tels que les cinq immeubles situés au 641, rue Rideau.

La majorité des immeubles de grande hauteur du secteur a été construite durant les années 1960 et 1970. L'un des types d'immeubles les plus représentatifs de cette période est sans contredit l'immeuble d'habitation à dalle. À cette époque, on les trouvait dans de nombreuses villes nord-américaines, et le secteur est de la rue Rideau n'y faisait pas exception. C'est durant cette période qu'ont été construits la majorité des immeubles de grande hauteur de Logement communautaire d'Ottawa (LCO), ainsi que les immeubles d'habitation de hauteur moyenne de la rue Besserer. L'édifice Constitution (303, rue Rideau) et les tours Horizon (160, rue Chapel), possiblement deux des immeubles les plus connus du secteur, ont aussi été érigés à cette époque. Si les immeubles de grande hauteur avaient la cote, certains immeubles de plus petite taille ont tout de même vu le jour à cette époque, notamment la Banque TD (400, rue Rideau).

Au cours des deux dernières décennies du 20<sup>e</sup> siècle, les nouveaux aménagements étaient presque exclusivement des projets à grande échelle, dont le projet d'urbanisation diversifiée de Domicile Developments (coin Rideau et Cobourg) et le magasin Loblaws (359, rue Rideau). C'est aussi à cette époque qu'a été construit le Centre de santé communautaire Côte-de-Sable.

Dans les 15 dernières années, soit depuis 2000, aucune nouvelle construction n'a vu le jour dans le secteur est de la rue Rideau, à l'exception du magasin Shoppers Drug Mart (322, rue Rideau).



Photo ancienne de l'hôtel Parkway Motor (Econolodge)

### 3.1.2 La Basse-Ville

Le quartier connu sous le nom de la Basse-Ville est situé à l'est du centre-ville d'Ottawa. Il est délimité au nord par la rivière des Outaouais, à l'est par la rivière Rideau, au sud par la rue Rideau et à l'ouest par le canal Rideau.

Au plan historique, la Basse-Ville est l'un des plus vieux quartiers résidentiels de Bytown. Son réseau routier a été aménagé dans le plan de Bytown conçu par le colonel By, en 1827.

Historiquement, la Basse-Ville était un quartier ouvrier où habitaient des colons irlandais et français, travaillant pour la plupart à la construction du canal Rideau ou dans le commerce du bois. Son évolution est reflétée dans l'architecture du district et les vestiges des premières maisons d'ouvriers en matériaux traditionnels avec vérandas de bois, ses routes et de grands immeubles résidentiels.

Aujourd'hui, la Basse-Ville est un quartier diversifié où habitent plus de 14 000 personnes. Sa population est constituée en grande partie de jeunes dans la vingtaine, de personnes seules, jeunes ou âgées, et de franco-phones.

La portion de la Basse-Ville la plus pertinente pour le présent PCC est celle située à l'est de l'avenue King Edward, communément appelée la Basse-Ville Est. En comparaison avec le secteur à l'ouest de l'avenue King Edward, cette portion se distingue par une forte concentration de logements sociaux, de coopératives de logement et de grands terrains ainsi que par la configuration irrégulière de ses pâtés de maisons.

À la fin des années 1960 et au début des années 1970, la Basse-Ville Est a connu une importante restructuration. En effet, son parc de logements a été en grande partie démolit et son réseau routier, reconfiguré, dans la foulée d'un mouvement d'urbanisme architectural d'après-guerre appelé la « rénovation urbaine ». Il rejetait notamment la configuration historique des rues et des pâtés de maisons, ce qui a grandement changé le paysage du secteur. Par conséquent, plusieurs de ses rues ont été morcelées, créant ainsi des culs-de-sac. De grandes portions des rues Chapel, Clarence et Murray ont été soit éliminées, soit scindées pour créer de très grands pâtés de maisons, un autre attribut commun des plans de revitalisation de la rénovation urbaine.

La promenade Beausoleil, une rue curviligne, a été construite à cette époque, réorientant ce qui était la rue Friel à 90° par rapport à la rue Cobourg. Par ailleurs, trois culs-de-sac ont été créés au nord de la rue Rideau, soit au bout des rues Friel, Chapel et Augusta. La majorité de ces caractéristiques sont toujours présentes aujourd'hui.

La Basse-Ville regroupe une variété de types de logements, de maisons en rangée et de tours d'habitation. Le secteur accueille aussi un certain nombre de propriétés de LCO, trois écoles et un centre communautaire. Les trois plus importants espaces verts accessibles à la population du secteur sont le parc Macdonald Gardens, le parc Jules-Morin et le parc Bordeleau.

La taille des bâtiments et la forme bâtie de la Basse-Ville ont évolué avec

le temps. Aujourd'hui, les extrémités sud et est se caractérisent par des immeubles d'habitation modernes de moyenne et de grande hauteur le long de la rue Rideau et de la rivière Rideau. Le centre de la Basse-Ville, lui, présente surtout des immeubles de faible hauteur et quelques regroupements d'immeubles modernes et traditionnels.

### 3.1.3 Côte-de-Sable

Le quartier de la Côte-de-Sable, au sud du secteur à l'étude, est délimité à l'est par la rivière Rideau, au sud par le Queensway, à l'ouest par l'Université d'Ottawa et au nord par la rue Rideau.

La valeur historique du quartier repose sur son lien avec les premiers aménagements de la ville et du rôle de cette dernière en tant que capitale nationale. Au 19<sup>e</sup> siècle, de nombreux politiciens et hauts fonctionnaires travaillant sur la colline du Parlement ou à proximité habitaient le quartier. La riche architecture du secteur reflète bien ce statut de quartier de la classe moyenne supérieure du 19<sup>e</sup> siècle. Le secteur comprend deux sections à valeur historique : le domaine Besserer et l'ancien domaine By. Le premier comporte de vastes lots et d'immenses maisons, de ceux qu'aurait convoités la classe moyenne supérieure. Le second, lui, est plutôt caractérisé par des logements de taille moindre et des aménagements denses généralement destinés à la classe moyenne. Le quartier propose une grande variété de styles architecturaux et des aménagements de divers styles – y compris le style néo-reine-Anne, néo-Tudor, édouardien classique et d'inspiration italienne – ainsi que le recours fréquent à des devantures de briques rouges et de pierre grise.

Aujourd'hui, la population de Côte-de-Sable dépasse les 11 000 résidents, dont la plupart sont des personnes seules et des gens de moins de 30 ans. Ce quartier principalement résidentiel comporte des maisons et des logements individuels, mais aussi de nombreuses ambassades ainsi que le campus du plus grand établissement d'enseignement postsecondaire de la ville, l'Université d'Ottawa. Le parc Strathcona, le parc de la Côte-de-Sable et le parc Saint Germain sont les espaces verts les plus importants dans le quartier.

La partie sud de la Côte-de-Sable présente majoritairement des résidences de faible hauteur, soit surtout des maisons individuelles, des maisons jumelées et des maisons en rangée. Au nord de la rue Osgoode, la Côte-de-Sable présente une forme bâtie plus haute et une variété d'immeubles d'habitation de faible et de moyenne hauteur. Le caractère de la Côte-de-Sable est fortement influencé par l'université, puisque de nombreux étudiants choisissent d'y habiter pour être près du campus. Au total, le secteur possède une architecture traditionnelle, un réseau routier de configuration régulière, de petits pâtés de maisons et un tissu urbain serré.

### 3.1.4 Rivière Rideau

Bien qu'elle offre un incroyable panorama à partir de certains points de vue, la rivière Rideau est inaccessible au public dans le secteur visé par le PCC. Au nord de la rue Rideau, l'ambassade de la Roumanie avoisine un boisé sur une pente abrupte la séparant du rivage. Seul un petit espace libre se trouve au sud de la propriété, près d'un cul-de-sac servant d'accès depuis la rue Rideau.

Au sud de la rue Rideau, une petite route publique (place Rideau) mène à un complexe riverain de copropriétés nommé Fountain Gate (hors du secteur visé par le PCC).

L'organisme de réglementation responsable de protéger la rivière Rideau, ses affluents et ses plaines inondables est l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau.

## 3.2 Conditions existantes

### 3.2.1 Utilisations actuelles des terrains

Les utilisations du sol le long du secteur est de la rue Rideau sont surtout commerciales et polyvalentes donnant sur la rue principale, pour graduellement devenir résidentielles à l'extrémité est du secteur. La rue Besserer est donc presque entièrement résidentielle.

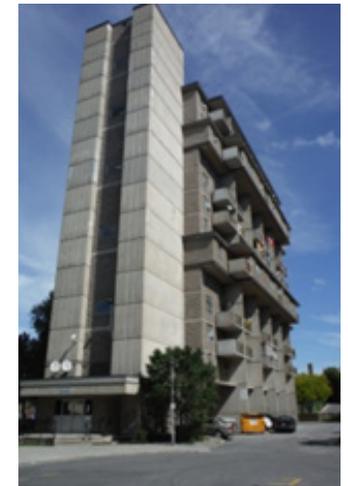
Quelques bureaux et immeubles institutionnels sont dispersés dans le sec-



Vue de la rivière Rideau depuis le pont Cummings



506-510, rue Rideau



201, rue Friel



teur visé par le PCC, mais ils sont surtout présents à l'extrémité ouest du secteur du PCC. Par endroits, un parc de stationnement ou une parcelle vacante viennent interrompre la suite de façades.

Immédiatement au nord et au sud du secteur du PCC, dans la Basse-Ville Est et la Côte-de-Sable respectivement, l'utilisation du sol est presque entièrement résidentielle, à l'exception de deux écoles sur la promenade Beausoleil et du parc Macdonald Gardens, sur la rue Tormey.

### 3.2.2 Structure actuelle des pâtés de maisons et profondeur des lots

Dans le secteur visé par le PCC, du côté sud de la rue Rideau (Côte-de-Sable), la profondeur des pâtés de maisons est relativement uniforme, atteignant environ 60 m entre la rue Rideau et la rue Besserer. De façon générale, cela se traduit par des lots de 30 m de profondeur dans la partie est du secteur à l'étude et d'un mélange de lots de 30 à 60 m pour les pâtés de maisons entre la rue Chapel et l'avenue King Edward.

Comparativement à la Côte-de-Sable, la profondeur des pâtés de maisons de la Basse-Ville Est varie de façon importante. Entre la rue Cobourg et l'avenue King Edward, ils sont très profonds, atteignant parfois 220 m depuis la rue Rideau. D'ailleurs, ce type de profondeur est un héritage du passé, et deux des pâtés de maisons les plus à l'ouest du secteur se sont même déjà étendus jusqu'au nord de la rue Clarence. Ces immenses pâtés de maisons ont facilité le regroupement de lots, dont certains qui existent encore aujourd'hui ont une profondeur de 100 m.

À l'est de la rue Cobourg, les pâtés de maisons présentent une profondeur plus typique d'une rue principale traditionnelle, soit de 50 à 67 m, et différentes largeurs de lots. Les pâtés de maisons les plus à l'est du secteur à l'étude font toutefois exception à cette règle; ils s'étendent profondément au nord depuis la rue Rideau, jusqu'à la rivière Rideau. Dans ce secteur, les lots ont une profondeur d'environ 56 m.



### 3.2.3 Secteurs à aspect unique du quartier

Le caractère du secteur visé par le PCC est difficile à définir puisqu'il comprend différentes configurations, des pâtés de maisons de toutes les dimensions, une variété d'utilisations du sol ainsi que des immeubles d'âge et de hauteur variés. Cependant, lorsqu'on analyse le secteur en petites parties, on peut déceler des tendances observables et des caractéristiques uniques. Ainsi, quatre parties distinctes, appelées « secteurs à aspect unique A à D » dans le présent document, représentent des zones du secteur visé par le PCC ou à proximité. Ces secteurs permettent d'adapter les lignes directrices et les politiques décrites dans le présent PCC à des secteurs précis, veillant ainsi à ce que les aménagements tiennent compte du contexte dans lesquels ils s'intègrent.

#### **Secteur A**

Le secteur à aspect unique A, au sud de la rue Rideau, est situé entre la rue Chapel et le pont Cummings.

#### *Utilisations du sol actuelles*

- Mélange de restaurants, de commerces de détail, de bureaux, et de bâtiments résidentiels et polyvalents.
- Deux vastes terrains vagues sur la rue Rideau (560 et 594, rue Rideau) et un troisième au 492, rue Rideau, près d'un dépanneur Quickie.
- Surtout désigné comme zone de rue principale traditionnelle (TM) le long de la rue Rideau, et zone résidentielle le long de la rue Besserer.
- Immeubles résidentiels de faible hauteur (zone résidentielle) entre la rue Wurtemberg et le pont Cummings.
- Quatre petits parcs de stationnement donnant sur la rue Rideau, notamment à l'intersection des rues Rideau et Augusta, et Rideau et Wurtemberg.
- Plusieurs autres parcs de stationnement et terrains vagues de taille moyenne au sud du secteur visé par le PCC sur la rue Besserer, notamment entre les rues Cobourg et Charlotte.



Centre commercial linéaire à l'angle de la rue Wurtemberg



Immeuble résidentiel de faible hauteur sur la rue Rideau à l'est de Wurtemberg

### Forme bâtie actuelle

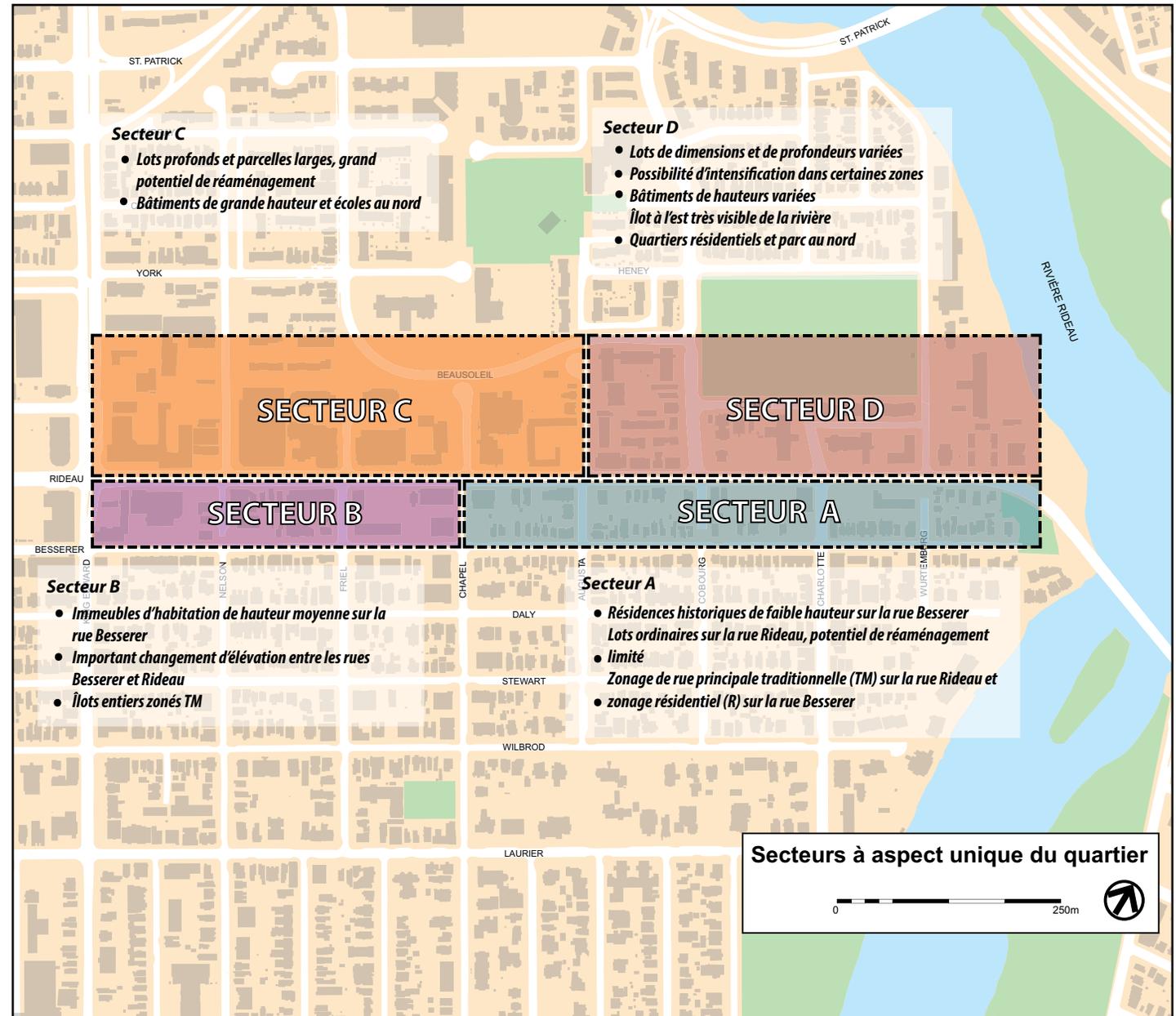
- Généralement, des bâtiments de faible hauteur le long de la rue Rideau, à l'exception d'un immeuble de bureaux de cinq étages au coin de la rue Charlotte.
- Beaucoup de résidences historiques de faible hauteur sur la rue Besserer. Entre les rues Augusta et Cobourg, les immeubles font partie du district de conservation du patrimoine de l'avenue Daly.
- Centre commercial de type linéaire à l'intersection de la rue Wurtemberg, en retrait de la rue avec parc de stationnement à l'avant.

### Tissu urbain actuel

- Pâtés de maisons de taille uniforme, semblables à ceux de la Côte-de-Sable.
- Lots généralement peu profonds, soit approximativement 30 m.
- Deux culs-de-sac : entre les rues Cobourg et Besserer, et entre les rues Wurtemberg et Rideau.

### Espace public

- Éléments artistiques et



endroits où s'asseoir près du cul-de-sac de la rue Wurtemberg. Muret pour s'asseoir près de l'arrêt d'autobus au coin de la rue Augusta.

- Le parc Besserer est situé à l'extrémité est du secteur A, mais est plutôt déconnecté de la rue Rideau en raison de l'importante dénivellation et de sa végétation.
- Parc temporaire à l'intersection de la rue Charlotte (594, rue Rideau).

#### Potentiel d'aménagement

- Deux décisions de la Commission des affaires municipales de l'Ontario sur des immeubles de hauteur moyenne, soit neuf et sept étages (560 et 594, rue Rideau respectivement), avec proposition de rezonage pour le 560.
- Examen de la rue Rideau.
- Potentiel d'aménagement limité en raison des terrains peu profonds, mais quelques possibilités de transformation des terrains vagues, des parcs de stationnement et du centre commercial en immeubles de faible ou de moyenne hauteur.
- Les projets d'aménagement doivent tenir compte des petits immeubles au sud du secteur visé par le PCC.

#### Secteur B

Le secteur à aspect unique du quartier B, au sud de la rue Rideau, est situé entre l'avenue King Edward et la rue Chapel.

#### Utilisations du sol actuelles

- Vaste gamme d'utilisations commerciales le long de la rue Rideau, et d'utilisations surtout résidentielles le long de la rue Besserer.
- Points d'intérêt, soit Rideau Bakery (384, rue Rideau) et le Centre de santé communautaire Côte-de-Sable (221, rue Nelson), entre les rues Friel et Nelson.
- Plusieurs petits parcs de stationnement à côté des immeubles de la rue Rideau et derrière eux (Shoppers Drug Mart, Centre de santé communautaire Côte-de-Sable).
- Le secteur en entier est désigné zone TM entre les rues Rideau et



508 et 506, rue Rideau



Rideau Bakery



Petit parc de poche situé à côté du Shoppers Drug Mart



Besserer.

- L'absence d'exigences relatives au retrait des cours arrière dans les zones TM risque d'entraîner une détérioration de l'état du centre du pâté de maisons.

*Forme bâtie actuelle*

- Seulement des petits immeubles sur la rue Rideau, soit d'un à trois étages.
- Actuellement trois immeubles d'habitation à dalle de hauteur moyenne le long du côté nord de la rue Besserer et plusieurs autres du côté sud de la rue, hors du secteur visé par le PCC.
- À quelques exceptions près, les immeubles qui donnent sur la rue Rideau n'ont pas de retrait. Le long de la rue Besserer, les immeubles

résidentiels de hauteur moyenne ont généralement un retrait de quelques mètres de la rue.

#### *Tissu urbain actuel*

- La taille des lots est variable. À certains endroits, des lots ont été regroupés pour créer de plus grands terrains.
- Importante dénivellation entre les rues Rideau et Besserer (à certains endroits, la rue Besserer est environ un étage plus haut que la rue Rideau).
- Cul-de-sac et petit carrefour giratoire à l'intersection des rues Nelson et Besserer, près du Centre de santé communautaire Côte-de-Sable.

#### *Espace public*

- Parc miniature sur le terrain du magasin Shoppers Drug Mart (322, rue Rideau).

#### *Potentiel d'aménagement*

- Sites sous-utilisés abritant de nombreux petits immeubles et plusieurs parcs de stationnement.
- La dénivellation entre la rue Rideau et la rue Besserer réduit l'incidence des nouveaux aménagements sur les quartiers actuellement au sud.
- Les immeubles d'habitation de faible et de moyenne hauteur existants le long de la rue Besserer peuvent répondre adéquatement à l'augmentation de la densité sur les rues Rideau et Besserer.

#### **Secteur C**

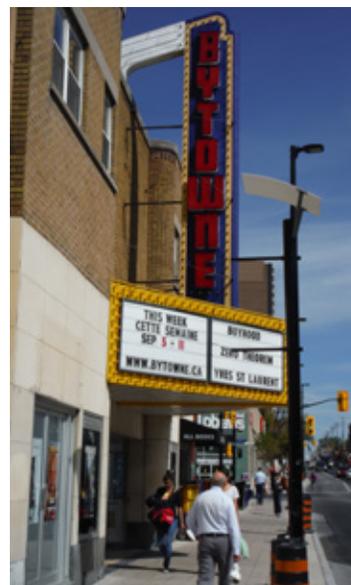
Le secteur à aspect unique C, au nord de la rue Rideau, est situé entre l'avenue King Edward et la rue Augusta.

#### *Utilisations du sol actuelles*

- Mélange de bureaux, de commerces de détail et d'hôtels, un marché d'alimentation de grande surface, des logements étudiants, des services publics et des immeubles d'habitation. Les points d'intérêt



Vue du secteur C depuis l'avenue King Edward



Cinéma ByTowne



Édifice Bell

sont le cinéma ByTowne (325, rue Rideau) et la succursale Rideau de la BPO (377, rue Rideau).

- Deux écoles (l'école publique York Street et l'École élémentaire catholique Sainte-Anne) juste au nord du secteur visé par le PCC, au nord de la promenade Beausoleil.
- Des tours d'habitation de LCO, sur la rue Friel juste au nord de la rue Rideau, et de nombreuses petites propriétés de LCO au nord du secteur visé par le PCC.
- La succursale Rideau de la BPO (377, rue Rideau) est désignée édifice historique.
- Peu de parcs de stationnement donnant sur la rue Rideau, sauf à l'intersection des rues Rideau et Augusta (Econo Lodge) et des rues Rideau et Nelson (Mac's).
- La rue Rideau est principalement désignée zone TM, à l'exception de quelques propriétés zonées résidentielles vers la promenade Beausoleil et les rues Friel et Augusta.

#### Forme bâtie actuelle

- Mélange d'immeubles de faible et de moyenne hauteur et cinq immeubles de grande hauteur. La hauteur des bâtiments varie de 1 à 22 étages.
- De nombreux immeubles résidentiels de faible hauteur au nord de l'Econo Lodge, sur la rue Augusta.
- Plusieurs des immeubles de faible, moyenne ou grande hauteur ont un lien presque inexistant avec l'espace public, avec un rez-de-chaussée surélevé, peu d'entrées donnant sur la rue Rideau et un manque de fenêtres au niveau du sol.

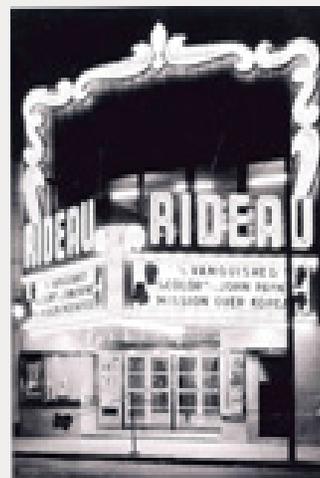
#### Tissu urbain actuel

- Des pâtés de maisons de grande dimension, particulièrement vers la limite ouest du secteur visé par le PCC. On trouve d'autres très grands pâtés de maisons au nord du secteur à l'étude.
- La dimension et la forme des lots varient, mais beaucoup sont assez vastes (atteignant 7 500 m<sup>2</sup>), particulièrement à l'ouest du secteur visé par le PCC. Certaines des propriétés les plus grandes sont

### Cinéma ByTowne

Le cinéma ByTowne est l'un des attraits les plus populaires de la rue Rideau dans le secteur C du quartier. À bien des égards, ce cinéma à un seul écran est considéré comme une institution historique. C'est Hyman Berlin, un entrepreneur local, qui a construit le cinéma Nelson en 1946; l'ouverture officielle a eu lieu le 10 février 1947. Quelques années seulement après l'ouverture, M. Berlin a loué le bâtiment à la chaîne de cinéma Famous Players.

En 1988, Famous Players déménage et la famille Berlin vend l'immeuble. C'est à ce moment que naît le cinéma ByTowne, qui poursuit la tradition de présenter des films indépendants instaurée par le cinéma Towne (sur l'avenue Beechwood) en 1973 et toujours suivie aujourd'hui.



Photos anciennes du Cinéma ByTowne

l'immeuble Constitution (303, rue Rideau), le magasin Loblaws (359, rue Rideau), les tours de LCO (200 et 201, rue Friel), les tours Horizon (160, rue Chapel), l'Econo Lodge (475, rue Rideau) et le site de l'ancienne synagogue Beth Shalom (151, rue Chapel).

- Le réseau routier original au nord du secteur visé par le PCC a été reconfiguré et coupé par endroits lors de la rénovation urbaine du milieu du siècle.
- Trois culs-de-sac, sur les rues Friel, Chapel et Augusta, empêchent toute circulation automobile entre la rue Rideau et la promenade Beausoleil.
- Le diamètre du cul-de-sac de la rue Augusta est beaucoup plus important que celui des culs-de-sac des rues Friel et Chapel.

#### *Espace public*

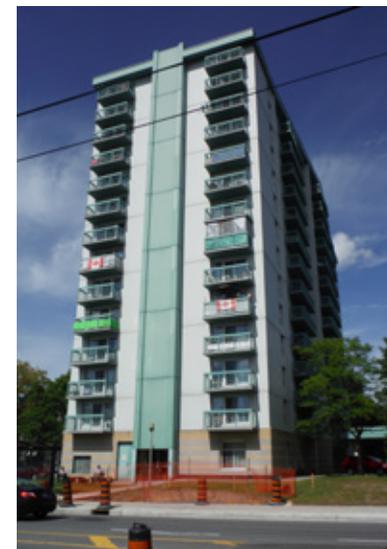
- De petits espaces libres avec quelques places pour s'asseoir sur le terrain de LCO à l'intersection de la promenade Beausoleil et de la rue Friel.
- Bonne utilisation de l'espace paysagé adjacent au cul-de-sac de la rue Augusta, malgré le mauvais état de l'endroit et le manque de places pour s'asseoir.
- Un aménagement paysager avec bancs agrémenté le retrait devant la succursale Rideau de la BPO.
- Amélioration du retrait et de l'avant-cour du magasin Loblaws (coin des rues Rideau et Nelson) par l'aménagement d'endroits où s'asseoir, d'arbres et de supports pour vélos.
- Lien piétonnier est-ouest entre les rues Friel et Nelson sur le terrain de LCO, derrière le magasin Loblaws.
- Le passage pour piétons de la promenade Beausoleil, au coin de la rue Chapel, est bien utilisé en tant que lien vers les écoles et le sentier pédestre au nord.

#### *Potentiel d'aménagement*

- De nombreux sites de grande taille sont sous-utilisés.
- Il y a de nombreuses tours actuellement dans le secteur.
- Les aménagements doivent tenir compte des petits immeubles



511, rue Rideau



Tour d'habitations de la CLCO



541, rue Rideau

d'habitation et des écoles au nord.

### **Secteur D**

Le secteur à aspect unique D, au nord de la rue Rideau, est situé entre la rue Augusta et le pont Cummings.

#### *Utilisations du sol actuelles*

- Le zonage polyvalent et résidentiel entre les rues Augusta et Cobourg devient exclusivement résidentiel à l'approche de la rivière Rideau.
- La Maison Wallis (589, rue Rideau) est désignée édifice historique. Présence de plusieurs autres immeubles patrimoniaux.
- Vaste étendue de stationnement entre les rues Cobourg et Charlotte.

#### *Forme bâtie actuelle*

- Mélange d'immeubles de faible, moyenne et grande hauteur, variant de 1 à 15 étages. Le pâté de maisons entre les rues Augusta et Cobourg est entièrement constitué de petits bâtiments.
- La façade et l'entrée principale de nombreux grands immeubles donnent sur des rues transversales plutôt que sur la rue Rideau.
- Présence de plusieurs tours d'habitation à dalle, de moyenne et grande hauteurs, surtout vers l'est.
- Les formes bâties au nord du secteur visé par le PCC varient. Des immeubles de faible et de moyenne hauteur entre les rues Augusta et Cobourg, le parc Macdonald Gardens entre les rues Cobourg et Charlotte et de nombreux immeubles de grande hauteur entre la rue Wurtemberg et le pont Cummings.

#### *Tissu urbain actuel*

- La taille et la forme des pâtés de maisons ne sont pas uniformes. Ceux à l'ouest, entre la rue Rideau et la promenade Beausoleil, sont très profonds et ceux entre les rues Cobourg et Wurtemberg ont une dimension plus classique. Le dernier pâté de maisons à l'est est très profond puisqu'il suit la rivière Rideau et n'est pas scindé par des rues est-ouest.

### **Pont Cummings**

Le pont Cummings, qui se trouve à l'est de la rue Rideau, est un lien important entre la rue Rideau et le quartier Vanier de part et d'autre de la rivière Rideau. C'est aussi à ce point que la rue Rideau devient le chemin Montreal, du côté de Vanier.

Construit en 1920 et restauré en 2001, il est un pont en arc de béton à tympan ouvert et à huit travées. Le pont de bois original, construit en 1836, traversait la rivière jusqu'à la rue Besserer du quartier de la Côte-de-Sable, en passant par l'île Cummings. Il a reçu son nom de la famille Cummings, qui s'est établie sur l'île du même nom. Aujourd'hui, le pont Cummings est inscrit dans le Registre des ponts à valeur patrimoniale de l'Ontario.



Pont Cummings, vue du sud

- Les lots ont des dimensions et profondeurs irrégulières. De très petits lots peu profonds (17 m) entre les rues Augusta et Cobourg et des lots plus grands et plus profonds (60 m) vers l'est.

#### *Espace public*

- Le parc Macdonald Gardens, un grand parc de quartier, situé directement au nord du secteur visé par le PCC.
- Quatre murets pour s'asseoir près de l'intersection des rues Rideau et Charlotte, un autre au coin Rideau et Wurtemberg.
- La rivière Rideau est complètement coupée de l'espace public en raison de l'inclinaison de son versant et de sa végétation dense.
- Juste au nord du secteur visé par le PCC, nécessité d'aménager des passages pour piétons et d'instaurer des mesures de modération de la circulation à l'intersection de la promenade Beausoleil et de la rue Cobourg afin de renforcer le lien entre les immeubles résidentiels et les écoles, le parc Macdonald Gardens et l'arrêt d'autobus.

#### *Potentiel d'aménagement*

- Les deux parcs de stationnement entre l'édifice du Culinary Conspiracy sur la rue Cobourg et la tour d'habitation de LCO sur la rue Charlotte sont un exemple de terrains sous-utilisés le long d'une rue principale, y créant une « zone morte ». L'endroit présente un important potentiel de réaménagement.
- Les vastes sites, les immeubles de grande hauteur actuels du pâté de maisons à l'extrême est, ainsi que le panorama qu'il donne en direction du secteur à l'étude ou depuis ce dernier, offrent un fort potentiel de densification.
- Les nouveaux aménagements doivent tenir compte des petits immeubles adjacents et des biens patrimoniaux. Ceux qui se trouvent le long de la rue Tormey posent particulièrement problème.
- La distance qui sépare les tours actuelles et les nouveaux aménagements peut poser problème pour le dernier pâté de maisons vers la rivière Rideau.

### **3.2.4 Espaces verts et installations communautaires**

Le secteur à l'étude possède un nombre limité de parcs et d'espaces libres donnant sur la rue Rideau. Il y a deux petits espaces pour s'asseoir, devant le magasin Shoppers Drug Mart et la succursale Rideau de la BPO. Plus à l'est, on trouve un parc temporaire au coin des rues Charlotte et Rideau. Le parc Besserer est le seul parc permanent du secteur visé par le PCC; cependant, il est situé à l'extrémité est et est largement déconnecté de la rue en raison d'une végétation dense et d'une importante dénivellation.

On trouve un certain nombre de parcs de tailles et de caractères variés dans les quartiers avoisinants du secteur à l'étude (voir la carte des espaces verts et des ressources communautaires actuelles). Le plus important est le parc Macdonald Gardens, un espace d'environ 36 000 m<sup>2</sup> qui longe le secteur à l'étude entre les rues Wurtemberg et Cobourg. De l'autre côté des limites du PCC, mais toujours à distance de marche, se trouvent plusieurs parcs, dont le parc Jules-Morin, le parc Sir-Wilfrid-Laurier, le parc Strathcona et le parc Bordeleau.

Deux importantes installations communautaires se trouvent à l'intérieur du secteur à l'étude : la succursale Rideau de la BPO et le Centre de santé communautaire Côte-de-Sable. Les secteurs voisins du secteur visé par le PCC sont aussi bien servis par différentes installations communautaires et écoles. Ainsi, on trouve au centre de la Basse-Ville Est trois écoles et un centre communautaire. Au sud, sur la rue Somerset, se trouve le Centre communautaire Côte-de-Sable et à l'ouest, le long du quartier de la Côte-de-Sable, l'Université d'Ottawa.



Le Parc Macdonald Gardens



Parc provisoire situé au 594, rue Rideau



## 3.3 Patrimoine

Le secteur est de la rue Rideau est caractérisé par ses nombreux biens patrimoniaux. Deux d'entre eux sont des immeubles désignés en vertu de la partie IV de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*, alors que de nombreux autres font partie de la Liste de référence des biens à valeur patrimoniale.

### 3.3.1 Immeubles désignés en vertu de la partie IV de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario

- Succursale Rideau de la BPO, 377, rue Rideau
- Maison Wallis, 589, rue Rideau

### 3.3.2 Adresse des immeubles sur la Liste de référence des biens à valeur patrimoniale

- 487, rue Augusta
- 251, rue Besserer
- 323, rue Besserer
- 323, rue Rideau
- 564, rue Rideau
- 362, rue Rideau
- 634, rue Rideau
- 366, rue Rideau
- 390, rue Rideau
- 418, rue Rideau
- 506, rue Rideau
- 508, rue Rideau
- 510, rue Rideau
- 511, rue Rideau
- 538, rue Rideau
- 541, rue Rideau
- 544, rue Rideau
- 630, rue Rideau
- 634, rue Rideau
- 638, rue Rideau
- 644, rue Rideau
- 4, rue Tormey
- 8, rue Tormey
- 16, rue Tormey
- 223, rue Wurtemberg
- 225, rue Wurtemberg
- 227 Wurtemberg

### 3.3.3 District de conservation du patrimoine de l'avenue Daly

Le secteur visé par le PCC est aussi adjacent au district de conservation du patrimoine (DCP) de l'avenue Daly, qui comprend les propriétés le long de l'avenue Daly entre les rues Augusta et Cobourg. Le DCP de l'avenue Daly a été désigné en 1982 par la Ville d'Ottawa, en vertu de la partie V de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario, en raison de sa valeur patrimoniale culturelle. Il s'agit d'un des premiers districts désignés, tant en Ontario qu'à Ottawa.

Le DCP de l'avenue Daly tient sa valeur sur le plan du patrimoine culturel

de sa place dans l'aménagement de la Côte-de-Sable aux 19e et 20e siècles. Son importance repose sur son lien avec les premiers aménagements de la ville à titre de capitale nationale, sur sa riche architecture et sur les nombreux propriétaires célèbres qui y ont habité.

### 3.3.4 Secteur à caractère patrimonial culturel de la Côte-de-Sable

Le secteur à caractère patrimonial culturel de la Côte-de-Sable est au sud du secteur visé par le PCC. Il est délimité à l'ouest par l'avenue King Edward, à l'est par la rivière Rideau, au nord par la rue Besserer et au sud par la rue Somerset Est. Il vise à mettre en valeur la riche histoire de la Côte-de-Sable, à favoriser la conservation de sa structure historique et à orienter les nouveaux aménagements pour qu'ils reflètent bien le caractère du quartier. Les propriétés situées dans ce secteur ne sont pas désignées en vertu de la partie V de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario.

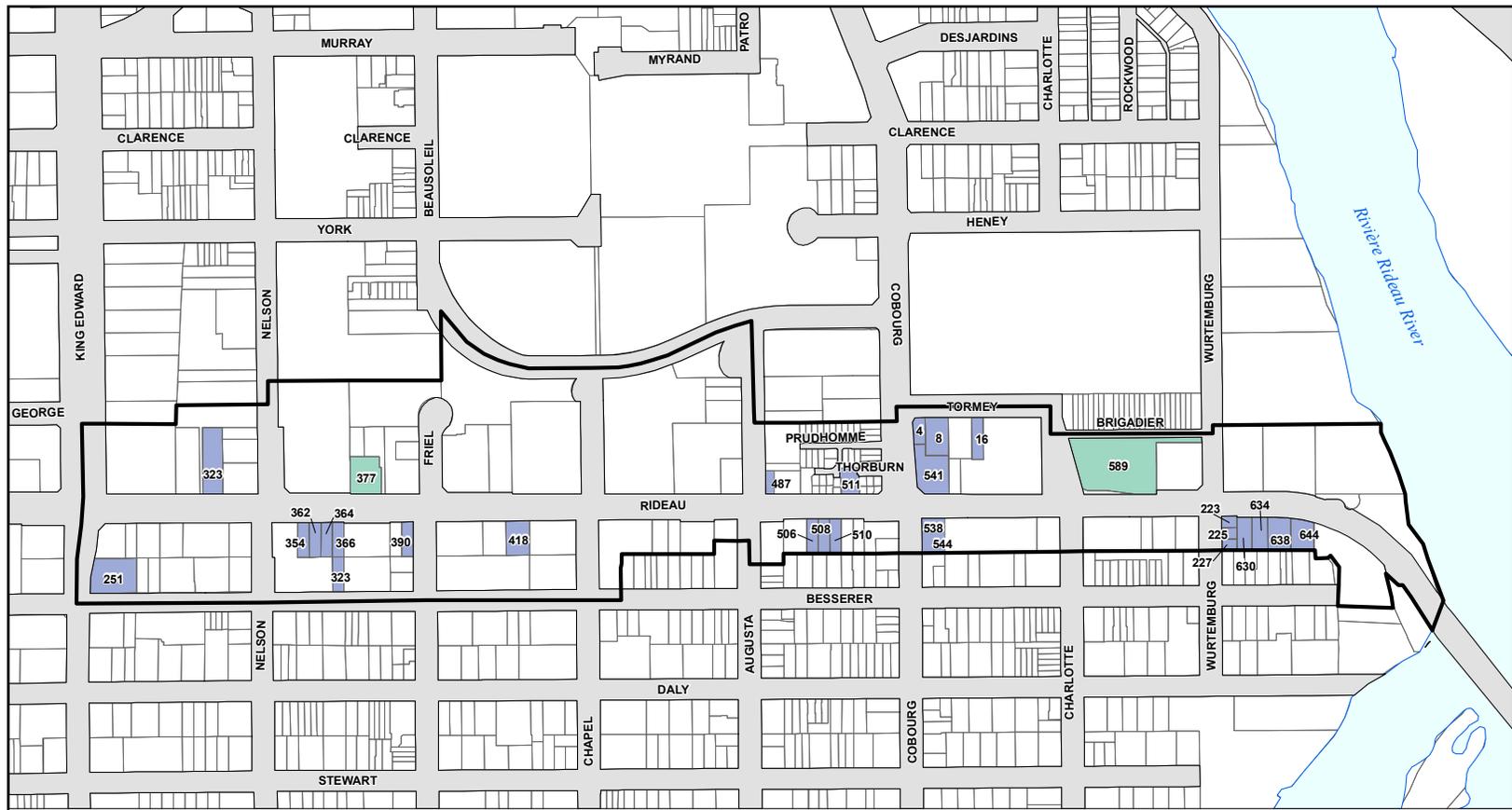
## 3.4 Mobilité

### 3.4.1 Réseau routier existant

La carte du réseau routier existant comprend la classification des routes tirée du Plan officiel. Le Plan officiel prescrit une protection de l'emprise routière de 26 m sur la rue Rideau.

En règle générale, la rue Rideau comporte quatre voies, à l'exception de la zone à l'est de la rue Nelson, qui en compte une cinquième dédiée au virage à gauche. Durant les heures de pointe (de 7 h à 9 h, et de 15 h 30 à 17 h 30, du lundi au vendredi), la voie externe dans les deux sens est réservée aux autobus, entre l'avenue King Edward et la rue Cobourg.

Un certain nombre de rues locales qui croisent la rue Rideau sont des impasses. Du côté nord de la rue Rideau, les rues Friel, Chapel et Augusta se terminent en culs-de-sac, ce qui les empêche de croiser la promenade Beausoleil. Ces culs-de-sac ont été aménagés il y a environ 40 ans, soit à la fin des années 1960 et dans les années 1970. Leur diamètre varie de 22 à 26 m (rue Chapel et rue Augusta, respectivement).



**Ottawa**  
**Uptown Rideau /**  
**Secteur est de la rue Rideau**

COMMUNITY DESIGN PLAN /  
 PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE

**Existing Heritage Resources /**  
**Ressources patrimoniale existantes**



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

**HERITAGE RESOURCES /**  
**RESSOURCES PATRIMONIALE**

- Heritage Reference List / Liste de référence du patrimoine
- Designated Heritage Resources / Ressources patrimoniale désignées

Uptown Rideau Secondary Plan Boundary /  
 Limite du Plan secondaire du  
 Secteur est de la rue Rideau



Du côté sud de la rue Rideau, les rues Nelson, Cobourg et Wurtemberg se terminent aussi par des culs-de-sac, empêchant la circulation d'atteindre la rue Besserer. Ceux-ci ont été aménagés après 1978.

### 3.4.2 Réseau piétonnier actuel

Il est possible de voir le réseau piétonnier du secteur à l'étude sur la carte du réseau piétonnier et cyclable existant. Le réseau piétonnier consiste essentiellement en trottoirs et en sentiers. Les trottoirs longent les deux côtés des rues du secteur à l'étude (à l'exception du côté nord de la rue Tormey), et la taille réduite des pâtés de maisons crée de nombreux liens avec les quartiers adjacents.

Chaque rue qui croise la rue Rideau possède un carrefour à feux, qui offre aux piétons des points à intervalles réguliers où traverser en direction nord-sud de façon sécuritaire. Par ailleurs, l'intersection des rues Rideau et Cobourg possède un feu pour piétons leur permettant de commencer à traverser avant que le feu passe au vert pour les automobilistes.

Dans le secteur visé par le PCC, les piétons et cyclistes peuvent traverser les culs-de-sac, bien que certains obstacles, tels que de petites clôtures, nuisent à l'opération. Le cul-de-sac à l'intersection de la rue Chapel et de l'avenue Beausoleil a été légèrement amélioré pour faciliter l'accès aux écoles et aux installations communautaires de la Basse-Ville.

À certains endroits, comme entre les rues Nelson et Friel et au nord de la rue Chapel, les imposants pâtés de maisons sont scindés à mi-chemin par un lien piétonnier.

### 3.4.3 Réseau cyclable existant

Le réseau cyclable existant du secteur à l'étude est composé de voies réservées aux cyclistes délimitées, de voies partagées et de trajets suggérés. Il est présenté sur la carte du réseau piétonnier et cyclable existant. Au sud du secteur à l'étude, les bandes cyclables sur les rues Stewart et Wilbrod procurent aux cyclistes un trajet est-ouest sécuritaire. Des voies réservées aux cyclistes ont aussi récemment été aménagées sur la rue

Cobourg pour la relier aux rues Stewart et Wilbrod et s'intégrer en partie au futur parcours cyclable transurbain de la Ville. Le pont Cummings possède une bande cyclable délimitée en direction ouest et une voie partagée en direction est. Ces bandes cyclables se terminent à l'extrémité est du secteur à l'étude, et il n'existe aucun lien sécuritaire vers le parcours cyclable transurbain depuis la rue Cobourg. Sur certaines rues, telles que la promenade Beausoleil, des chevrons vélos indiquent aux automobilistes que l'espace est partagé avec les vélos.

### 3.4.4 Service de transport en commun existant

Dans le secteur à l'étude, le service de transport en commun est offert par différents circuits sur les rues Rideau, Charlotte et Cobourg. La rue Rideau est aussi un couloir prioritaire de transport en commun, qui combine la priorité aux transports en commun aux feux de circulation, des aménagements spéciaux pour les arrêts d'autobus et d'autres mesures d'amélioration du service ne nécessitant pas de voies réservées. Le couloir prioritaire le long de la rue Rideau comprend des voies réservées aux autobus sur presque toute la longueur de la rue Rideau pour les périodes de pointe dans la direction achalandée. Le portrait du service de transport en commun est illustré sur la carte des transports et des types de rues.

### 3.4.5 Réseau de train léger planifié

La ligne de train léger planifiée par la Ville passera à l'ouest du secteur visé par le PCC pour se rendre au centre-ville d'Ottawa. La station Rideau sera située à environ 600 m de la portion ouest du secteur à l'étude. La phase 1 de la Ligne de la Confédération devrait être opérationnelle dès 2018.

## 3.5 Infrastructure existante

Lors du projet de réfection de la rue Rideau, le système d'égout unitaire (eaux pluviales et eaux usées) a été remplacé par des systèmes distincts, et le réseau de distribution d'eau a été mis à niveau le long de la rue Rideau, de l'avenue King Edward à la rue Wurtemberg. Durant ce projet, la Ville n'a ciblé aucun endroit entre la rue Wurtemberg et le pont Cummings



pour une mise à niveau. Conformément au processus d'examen des demandes d'aménagement, chaque demande déposée pour le secteur visé par le PCC doit comprendre les études de viabilisation nécessaires démontrant la capacité à offrir les services. Les renseignements suivants sont basés sur les services de distribution d'eau et de collecte des eaux usées et pluviales compris dans le projet de réfection de la rue Rideau.

### 3.5.1 Réseau de distribution d'eau

Une conduite d'eau principale de 305 mm a été installée le long de la rue Rideau, de l'avenue King Edward à la rue Wurtemberg, et une autre de 152 mm, entre les rues Wurtemberg et le pont Cummings (environ 130 m à l'est de l'intersection entre les rues Rideau et Wurtemberg). D'autres conduites d'eau principales ont été remplacées sur les rues transversales, soit le long de la rue Nelson (203 mm) et de la rue Charlotte (203 mm), de la rue Rideau à la rue Besserer. La mise à niveau des conduites d'eau principales comprenait l'installation de soupapes, de bornes-fontaines, de branchements d'eau et de raccords à la conduite d'eau principale pour les rues transversales. Avant que son projet d'aménagement soit approuvé, le demandeur doit prouver la disponibilité des ressources d'eau locales en cas d'incendie.

### 3.5.2 Réseau de collecte des eaux usées

Le drainage des eaux pluviales et usées le long de la rue Rideau entre les rues Cumberland (hors du secteur du PCC) et Wurtemberg se faisait par un système d'égout unitaire. L'installation de systèmes distincts pour les eaux usées et pluviales a été réalisée le long de la rue Rideau lors du projet de réfection.

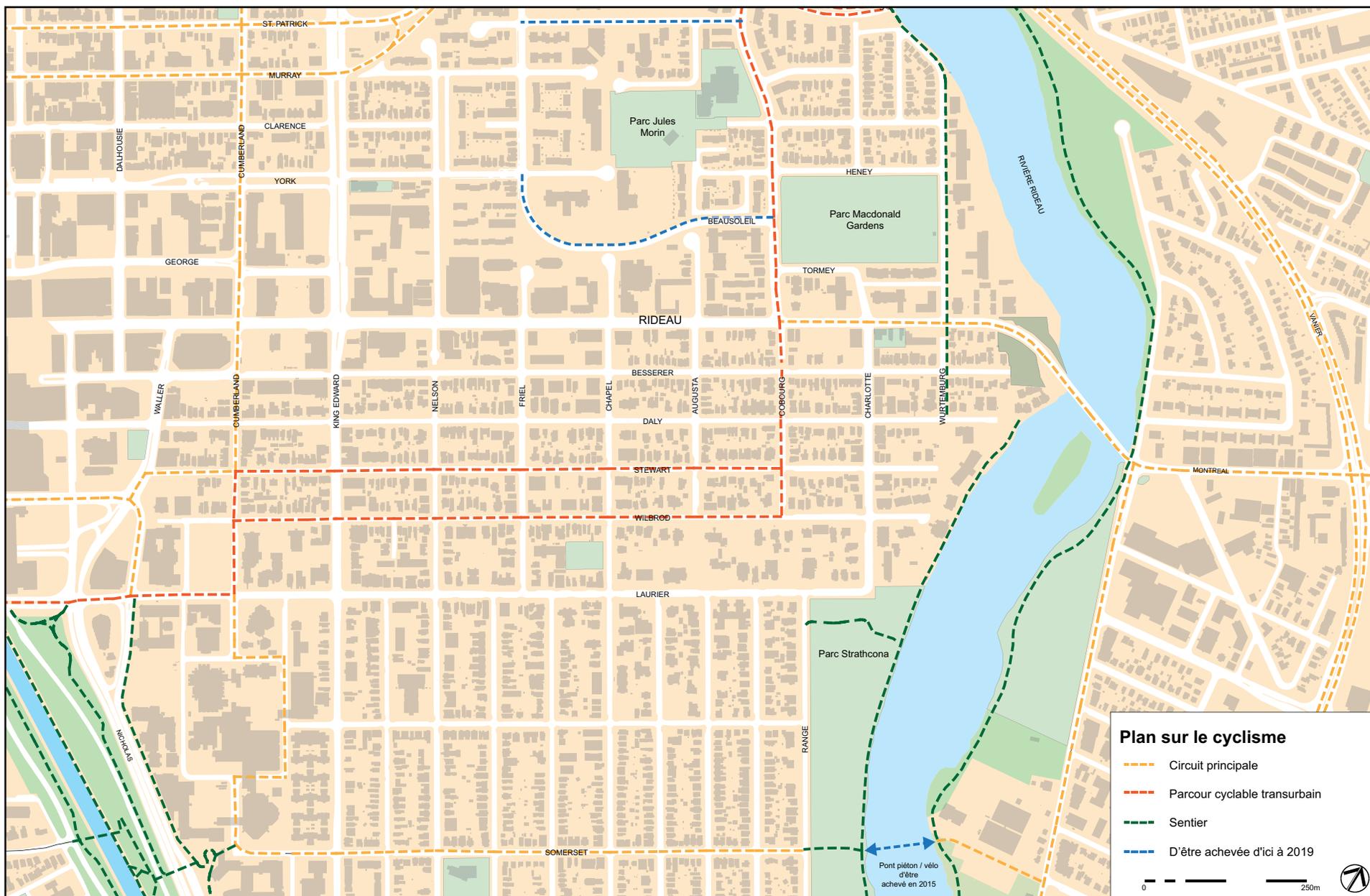
Le débit des eaux usées était le même que lors du projet de réfection de l'avenue King Edward effectuée précédemment (entre l'avenue Laurier et le pont Macdonald-Cartier/la promenade Sussex). Avant que son projet d'aménagement soit approuvé, le demandeur doit prouver que le réseau a la capacité suffisante pour l'aménagement.

### 3.5.3 Réseau de collecte des eaux pluviales

Là où c'était possible, les grilles existantes le long de la rue Rideau ont été remplacées par des bouches sous trottoir pour améliorer les conditions à vélo et éviter que les véhicules roulent sur les bouches d'égout, augmentant ainsi la durée de vie des puisards de rue et de la chaussée. Comme nous l'avons déjà mentionné, les eaux pluviales et les eaux usées empruntent deux réseaux distincts, de l'avenue King Edward à la rue Wurtemberg, avec une diversion partielle vers la rue Nelson, soit un branchement d'égouts pluviaux de 450 mm relié à une conduite d'eaux pluviales de 900 mm, qui, elle, se branche à un égout pluvial de 1 050 mm atteignant 1 200 mm sur la rue Nelson. Le flot est ainsi dévié par l'égout pluvial de la rue Rideau vers l'avenue King Edward, à la hauteur de la rue Murray, en passant par un égout pluvial de 1 200 mm, qui est relié à l'égout pluvial de 1 050 mm de la rue Murray.

Cette déviation sur la rue Nelson vise à améliorer les conditions de drainage dans le cas d'une crue centenaire ainsi que l'efficacité du système sur l'avenue King Edward et la rue Rideau, sans incidence négative sur l'égout pluvial de la rue Nelson.

La gestion sur place sera le meilleur moyen d'atténuer les répercussions éventuelles de la densification sur le réseau local de collecte des eaux pluviales. Les réaménagements dans le secteur du PCC devront permettre de maintenir un débit d'eaux pluviales égal ou inférieur au débit qui était produit avant l'aménagement et seront soumis aux mesures de gestion actuelles des eaux pluviales.





# 4.0 LE PLAN

Le présent chapitre fait état de la vision, des principes, des politiques et des orientations qui façonneront le secteur est de la rue Rideau pour les années à venir. Ainsi, la vision établie pour la rue au départ se traduit en politiques, en lignes directrices, en illustrations et en plans de conception plus précis visant à la concrétiser. Par ailleurs, des règles générales servent à encadrer tout changement proposé pour la rue, alors que les lignes directrices circonscrivent la conception des immeubles et de l'espace public en vue de contribuer à la vision globale pour le secteur. Les politiques, elles, visent plus précisément la forme bâtie, les espaces libres, la mobilité et le patrimoine.

## 4.1 Approche générale

Les politiques décrites dans le présent chapitre sont élaborées suivant une logique précise. D'abord, établir une vision pour la rue au moyen d'un énoncé de vision et de principes fondamentaux qui en reflètent les principales visées. Ceux-ci tiennent compte en partie de ceux déjà établis dans le PCC de 2005, des idées exprimées par divers intervenants et membres du public lors du processus de consultation, des objectifs de planification de la Ville et de ses projets en cours, ainsi que de l'analyse des possibilités pour le secteur abordées dans les sections précédentes.

Chacun des principes fondamentaux présente une série d'orientations représentant des stratégies précises pour les atteindre.

Chaque politique décrite dans le présent chapitre vise au moins une des principales orientations des principes fondamentaux.

## 4.2 Vision – Principes fondamentaux et grandes orientations

### 4.2.1 Vision du secteur est de la rue Rideau

L'énoncé de vision suivant décrit l'état attendu pour le secteur est de la rue Rideau une fois les politiques et le PCC mis en place :

*Le secteur est de la rue Rideau, en plein cœur de la ville, est un endroit vivant et une porte d'entrée vers le secteur central d'Ottawa et la colline du Parlement. C'est un lieu de rassemblement sécuritaire et invitant, situé entre deux quartiers diversifiés et bien établis – la Basse-Ville et la Côte-de-Sable – où des gens de tous âges ont le bonheur de vivre, de magasiner, de travailler et de se détendre. Il est généralement composé d'une enfilade de bâtiments de hauteur moyenne aux devantures vivantes qui abritent des commerces, des restaurants et des cafés au niveau de la rue et des logements ou des bureaux à l'étage supérieur. Ici et là, des édifices s'élèvent en hauteur à mesure qu'on approche du secteur central, contribuant à façonner le panorama de la ville. Bâtiments patrimoniaux et nouveaux édifices ponctuent la rue, les seconds concourant à une transition harmonieuse avec les quartiers établis, à la vitalité du domaine piétonnier et à une architecture d'exception digne d'une rue principale de la capitale nationale. Le domaine public du secteur est de la rue Rideau est axé sur la marche, le vélo et le transport en commun plutôt que sur les voitures : un réseau piétonnier et cycliste sécuritaire et pratique facilite les déplacements, tandis que de petits espaces verts urbains accessibles incitent les passants à s'attarder pour se détendre et profiter de tout ce dont recèle la rue.*

## 4.2.2 Principes fondamentaux et grandes orientations

### Principe fondamental 1 : Créer une rue principale dynamique et fonctionnelle qui s'inscrit dans le centre-ville d'Ottawa et tient lieu de porte d'entrée vers la colline du Parlement.

- 1) Proposer **différentes utilisations** aux résidents, aux employés, aux entreprises et aux visiteurs.
- 2) Densifier la rue Rideau pour que plus de gens puissent **y vivre et y travailler**.
- 3) Conserver le **patrimoine** et les anciens bâtiments lors des nouveaux aménagements.
- 4) Favoriser une **conception de qualité supérieure** afin que le milieu bâti, dont les édifices et les infrastructures publiques, soit digne d'une porte d'entrée vers le secteur central et la colline du Parlement.

### Principe fondamental 2 : Choisir l'emplacement des nouveaux bâtiments et de ceux de grande hauteur de façon stratégique en assurant une transition harmonieuse avec les quartiers environnants.

- 1) Favoriser la construction de bâtiments qui **encadrent la rue Rideau** et correspondent aux hauteurs observées sur celle-ci.
- 2) Exiger que la volumétrie et la conception de tout nouveau bâtiment respectent l'**échelle humaine** et contribuent à l'**environnement piétonnier**.
- 3) S'assurer que tout nouveau bâtiment permet une **transition harmonieuse** avec les quartiers environnants et atténue l'ombrage et le vent.
- 4) Exiger que les bâtiments de grande hauteur occupent un **emplacement stratégique** conformément aux conditions énoncées dans le plan, c'est-à-dire là où ils peuvent enrichir la **silhouette de la ville** et où les effets sur les quartiers environnants sont réduits.
- 5) Veiller à la planification des **besoins opérationnels** des nouveaux

aménagements afin d'en atténuer les répercussions sur le secteur visé par le plan de conception communautaire et les quartiers environnants.

### Principe fondamental 3 : Améliorer le réseau de transport existant, accorder la priorité aux piétons, aux cyclistes et aux usagers du transport en commun et créer un environnement accueillant.

- 1) Améliorer les **accès piétonniers et cyclistes** au secteur.
- 2) Améliorer la **signalisation d'orientation des pistes cyclables** du secteur.
- 3) Assurer l'aménagement d'une grande quantité d'**installations piétonnières** le long de la rue Rideau, y compris de larges trottoirs et des retraits de bâtiment aux endroits stratégiques.

### Principe fondamental 4 : Améliorer et relier le réseau d'espaces verts

- 1) Fournir des **parcs publics** dans le cadre du réaménagement de vastes terrains.
- 2) Exiger l'aménagement d'**espaces publics appartenant à des intérêts privés**, comme condition à la répartition de la densité des nouveaux projets d'aménagement dont les concepteurs aspirent à une forme bâtie différente.
- 3) Veiller à ce que les nouveaux parcs et espaces publics appartenant à des intérêts privés soient conçus pour être **accueillants, accessibles, sécuritaires et confortables** aux yeux d'une population diversifiée.
- 4) Améliorer **les parcs, les espaces verts** et les autres éléments publics existants en ajoutant des sièges et en embellissant l'aménagement paysager.
- 5) **Améliorer les accès** entre les éléments des infrastructures cyclables et piétonnières publiques.
- 6) Veiller à ce que le réaménagement des propriétés – surtout des vastes terrains – contribue à l'**écologisation du domaine public**.

## 4.3 Forme bâtie

### 4.3.1 Hauteurs et densités maximales

Comme le secteur est de la rue Rideau est considéré comme une rue principale du centre-ville composée en grande partie de bâtiments de hauteur moyenne, des limites ont été fixées pour la hauteur et le rapport plancher-sol maximal pour toute la rue, en fonction de la taille des lots, des dispositions de zonage en vigueur, ainsi que des secteurs à aspect unique du quartier, définis précédemment. À l'extrémité est du secteur, les limites de hauteur sont généralement de faibles à moyennes, et les rapports plancher-sol maximaux sont inférieurs, de façon à assurer une transition harmonieuse avec les secteurs établis avoisinants et à accommoder les lots peu profonds. À l'extrémité ouest du secteur, les lots plus profonds et les terrains traversants permettent une densité maximale supérieure sur la rue Rideau, ainsi qu'une augmentation graduelle et générale de la hauteur et de la densité des bâtiments existants à l'ouest de l'avenue King Edward.

Il importe de noter que les limites de hauteur et les rapports plancher-sol maximaux proposés ci-dessous ne sont pas « de plein droit » et ne remplacent pas les limites de hauteur et les rapports plancher-sol maximaux prescrits par le zonage. Tout projet d'aménagement d'une hauteur supérieure à celle établie par le zonage, même s'il respecte les limites fixées par le présent PCC, devra être soumis au processus de modification au Règlement de zonage et à l'approbation du Conseil.

#### **Secteur A**

Le secteur à aspect unique A, du côté sud de la rue Rideau entre le pont Cummings et la rue Chapel, présente un nombre limité de possibilités de réaménagement et de densification. Par ailleurs, il s'agit d'un secteur vulnérable en raison du manque de profondeur de ses terrains (habituellement 30 m) et de la proximité des petits immeubles de la rue Besserer. Par conséquent, la hauteur des bâtiments dans ce secteur est limitée à six étages avec un rapport plancher-sol maximal de 3,5.

Il existe trois exceptions dans ce secteur. À l'extrémité est du secteur visé

par le PCC, l'utilisation du sol passe de « rue principale polyvalente » à « résidentiel de faible hauteur », comme c'est le cas au sud, sur la rue Besserer. Dans ce secteur, la hauteur des bâtiments est limitée à quatre étages, mais le rapport plancher-sol n'est pas limité.

La deuxième exception vise le 560, rue Rideau, où le zonage actuel établit un rapport plancher-sol maximal de 4,25 et une hauteur de 14 étages sur une portion du site en particulier. La hauteur sur cette propriété est limitée à neuf étages avec un rapport plancher-sol maximal de 4,25.

De la même façon, la hauteur maximale pour le 594, rue Rideau, au coin de la rue Charlotte, a été limitée à sept étages afin de refléter le zonage et le rapport plancher-sol maximal (3,0) actuels.

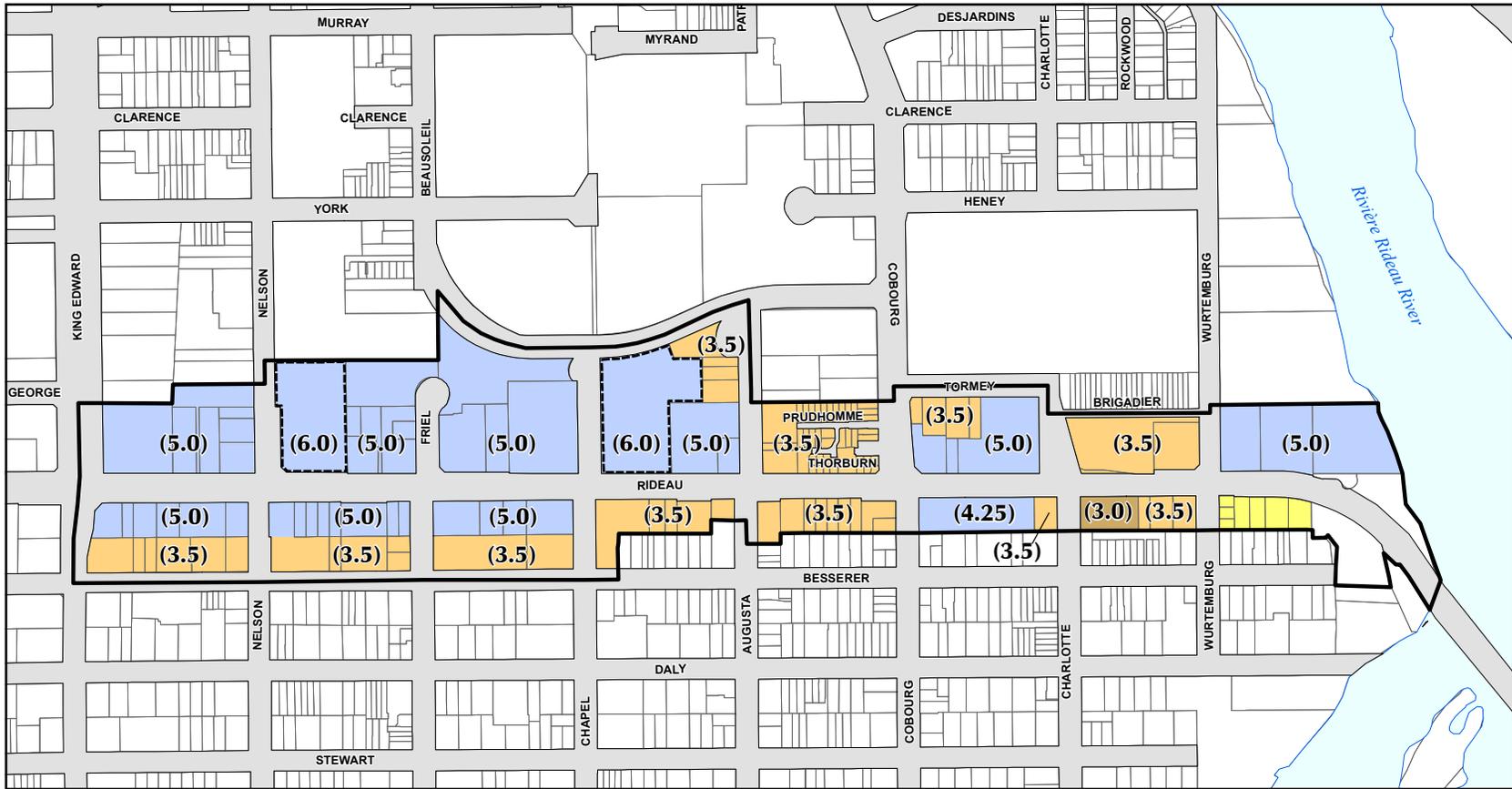
#### **Secteur B**

Les propriétés du secteur à aspect unique B sont soumises à deux limites de hauteur différentes. Sur la rue Rideau, la hauteur est limitée à neuf étages avec un rapport plancher-sol maximal de 5,0, créant une transition de densité de l'est vers l'ouest qui s'approche de la densité accrue à l'ouest de l'avenue King Edward. Bien que de nombreux terrains dans ce secteur soient peu profonds, les immeubles de hauteur moyenne de la rue Besserer, combinés à une importante dénivellation, procurent une transition harmonieuse vers le sud.

Le long du côté nord de la rue Besserer, la hauteur se limite à six étages avec un rapport plancher-sol maximal de 3,5, pour s'harmoniser avec les immeubles d'habitation de faible hauteur actuels et assurer une transition vers le quartier Côte-de-Sable, au sud.

#### **Secteur C**

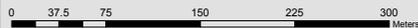
C'est le côté nord de la rue Rideau, entre l'avenue King Edward et la rue Augusta, qui offre certaines des meilleures possibilités de densification. Les terrains de ce secteur à aspect unique sont habituellement larges et profonds (parfois plus de 100 m de profondeur), et plusieurs immeubles de grande hauteur s'y trouvent. La hauteur de ces immeubles se limite à neuf étages avec un rapport plancher-sol maximal de 5,0, ce qui offre



**Ottawa**  
**Uptown Rideau /**  
**Secteur est de la rue Rideau**

COMMUNITY DESIGN PLAN /  
 PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE

**Baseline Building Heights and Maximum Densities /**  
**Hauteurs et densités maximales des bâtiments**



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

**BASELINE HEIGHT / LA HAUTEUR DE RÉFÉRENCE**

- 4 storeys / étages
- 6 storeys / étages
- 7 storeys / étages
- 9 storeys / étages

- Lot where 6.0 Floor Space Index is permitted /  
Lot sur lequel un indice de la surface de plancher de 6.0 est permis

**(x.x)** Floor Space Index / Indice de la surface de plancher

Uptown Rideau Secondary Plan Boundary /  
Limite du Plan secondaire du  
Secteur est de la rue Rideau



une transition graduelle de la hauteur vers le centre-ville et d'importantes possibilités de densification.

Les quatre petites propriétés à l'ouest du cul-de-sac font exception à cette règle. Leur hauteur est limitée à six étages, avec un rapport plancher-sol maximal de 3,5.

Deux des plus grands sites du secteur visé par le PCC – désignés par une ligne pointillée sur la carte de la hauteur de bâtiment et de la densité maximales – forment une seconde exception, qui autorise un rapport plancher-sol maximal de 6,0. La taille, la forme et l'emplacement de ces deux sites permettent une densité accrue sans déroger aux objectifs de conception de la forme bâtie et de l'espace public prévus dans le PCC. Par conséquent, les aménagements sur ces sites doivent prévoir les places de stationnement, les quais de chargement et les secteurs de services à même l'enveloppe de bâtiment. La circulation automobile doit aussi être circonscrite au site et gérée de façon à réduire son incidence sur les propriétés adjacentes et l'emprise municipale.

### **Secteur D**

De tous les secteurs, le secteur à aspect unique D – du côté nord de la rue Rideau entre la rue Augusta et la rivière Rideau – est celui dont l'aspect varie le plus. Il comporte des terrains de tailles variées, des immeubles de différentes hauteurs et plusieurs caractéristiques patrimoniales, en plus d'être à proximité du parc Macdonald Gardens, d'un quartier bien établi, au nord, et de la rivière Rideau à l'est. La hauteur des bâtiments pour la majorité du secteur est limitée à six étages avec un rapport plancher-sol maximal de 3,5, mais à neuf étages avec un rapport plancher-sol maximal de 5,0 là où la densification est raisonnablement possible ou contribuerait à préserver les caractéristiques patrimoniales.

#### **4.3.2 Répartition de la densité**

Le secteur est de la rue Rideau est considéré comme une rue principale composée en grande partie de bâtiments de hauteur moyenne, mais, dans certaines circonstances, il pourrait accueillir différents types de forme bâtie

et des immeubles plus hauts. Le présent PCC précise les conditions dans lesquelles la répartition de la densité est envisageable.

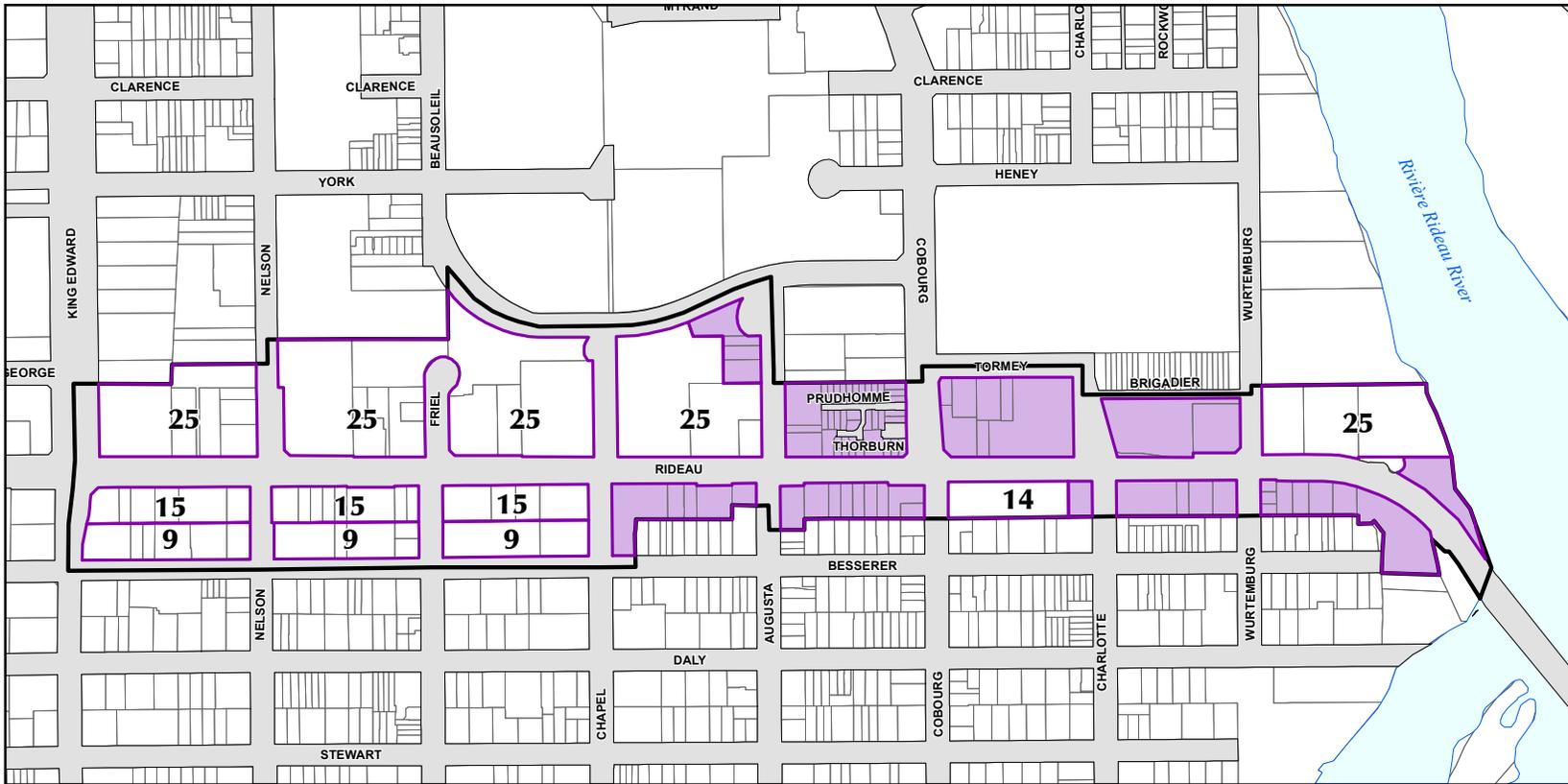
Cette approche permet de prévoir la densité maximale d'un secteur tout en donnant aux propriétaires la possibilité d'explorer différentes options de volumétrie et divers concepts architecturaux. La répartition de la densité d'un site peut également profiter aux propriétés avoisinantes, puisqu'elle permet de réduire la volumétrie de certaines parties d'un bâtiment et ainsi d'augmenter la pénétration de lumière, de dégager le paysage et d'aménager des socles moins imposants.

Il est à noter que la répartition de la densité ne permet pas d'augmenter la densité maximale d'un site, mais seulement de la répartir différemment. Les immeubles de grande hauteur sont sujets aux politiques sur la forme bâtie décrites à la prochaine section du présent chapitre.

La répartition de la densité ne convient pas à tous les emplacements à l'intérieur des limites du secteur visé par le PCC. Il a été établi qu'elle convient seulement à certains types de sites à certains endroits. Ces secteurs sont illustrés sur la carte de la répartition de la densité.

Une demande de répartition de la densité doit obligatoirement répondre aux conditions suivantes pour être admissible :

- Le lot a une taille d'au moins 2 000 m<sup>2</sup>.
- Le lot est adjacent à au moins deux espaces publics (à l'exception d'un espace public appartenant à des intérêts privés).
- L'aménagement proposé n'excède pas le rapport plancher-sol maximal énoncé dans le présent PCC.
- L'aménagement proposé n'excède pas la hauteur maximale permise dans le présent PCC.
- L'aménagement proposé procure un espace public appartenant à des intérêts privés d'au moins 200 m<sup>2</sup> qui respecte les lignes directrices de conception énoncées dans le présent PCC.



**Uptown Rideau /  
Secteur est de la rue Rideau**

COMMUNITY DESIGN PLAN/  
PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE

**On-site Density Redistribution  
Répartition de la densité sur les lieux**



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

-  Uptown Rideau Secondary Plan Boundary/  
Limite du Plan secondaire du Secteur est de la rue Rideau
-  Areas not appropriate for on-site density redistribution /  
Les zones non appropriées pour le répartition de la densité sur les lieux
-  Maximum building heights after density redistribution /  
Hauteur de bâtiment maximale après la répartition de la densité



\*\*Note: The max height shown on this schedule indicates the max permitted height in each character area identified in this Plan. It is NOT an as-of-right condition applicable to every single property. It only applies to properties where density redistribution may be deemed appropriate in accordance with the conditions established in this Plan.  
\*\* Remarque: La hauteur maximum indiqué sur ce calendrier indique la hauteur max autorisée dans chaque zone de caractère identifiés dans ce plan. Il est pas une condition que de plein droit applicable à chaque propriété unique. Elle ne concerne que les propriétés où le répartition de la densité peut jugées appropriées en conformité avec les conditions établies dans ce plan.

- Le projet d'aménagement respecte les lignes directrices relatives à la forme bâtie énoncées dans le présent PCC.

### **Secteur A**

Situé du côté sud de la rue Rideau entre le pont Cummings et la rue Chapel, le secteur à aspect unique A n'est pas un endroit approprié pour une répartition de la densité.

La seule exception est le 560, rue Rideau, au coin de la rue Cobourg, où le zonage actuel autorise les aménagements de 14 étages sur une portion du site. S'il y a répartition de la densité sur le site pour mieux répartir la volumétrie, toute partie de grande hauteur devrait se limiter à 14 étages.

### **Secteur B**

La répartition de la densité est possible dans le secteur à aspect unique B, du côté sud de la rue Rideau entre la rue Chapel et l'avenue King Edward. Les limites de hauteur de bâtiment ont été divisées en deux sous-sections.

Dans la sous-section B, où la hauteur est limitée à neuf étages avec un rapport plancher-sol maximal de 5,0, la hauteur maximale permise après répartition de la densité est de 15 étages.

Dans la sous-section B1, où la hauteur est limitée à six étages avec un rapport plancher-sol maximal de 3,5, la hauteur maximale permise après répartition de la densité est de neuf étages.

### **Secteur C**

Du côté nord de la rue Rideau entre la rue Augusta et l'avenue King Edward, le secteur à aspect unique C se prête en grande partie à la répartition de la densité. La hauteur maximale permise après la répartition est de 25 étages.

La seule exception à cette règle est sur la rue Augusta, où sont situés trois lots résidentiels et la propriété d'Hydro Ottawa.

### **Secteur D**

Le secteur à aspect unique D, du côté nord de la rue Rideau entre la rue Augusta et la rivière Rideau, ne se prête pas à la répartition de la densité.

La seule exception à cette règle est le pâté de maisons à l'extrême est du secteur, où la hauteur est limitée à neuf étages avec un rapport plancher-sol maximal de 5,0. Pour ce pâté de maisons, la limite de hauteur de bâtiment après répartition de la densité est de 25 étages.



### 4.3.3 Lignes directrices relatives à la forme bâtie

La Ville d'Ottawa a élaboré une série de lignes directrices visant à construire des bâtiments de qualité dans la ville. Les principaux documents portant sur les lignes directrices de design urbain applicables au secteur est de la rue Rideau sont les suivants :

- Lignes directrices en esthétique urbaine pour les logements d'insertion de densité faible à moyenne (mis à jour en 2009)
- Directives d'esthétique urbaine pour l'aménagement des grandes rues traditionnelles
- Lignes directrices d'esthétique urbaine pour les habitations de grande hauteur (mise à jour en cours)

Il est important, au moment de proposer un projet d'aménagement à la Ville d'Ottawa, de tenir compte de ces lignes directrices ainsi que des politiques du Plan officiel applicables. Les lignes directrices présentées dans le présent chapitre viennent renforcer et compléter les prescriptions de ces différents documents pour mieux les adapter au contexte particulier du secteur est de la rue Rideau.

### 4.3.4 Créer une expérience positive au niveau du sol

- Opter pour des utilisations appropriées au niveau du sol en vue de dynamiser les façades de l'espace public. Aménager les éléments tels que les places de stationnement, les salles de rangement ou dépôts à ordures à l'arrière des bâtiments, lorsque c'est possible.
- Sans égard à l'utilisation, les façades de rez-de-chaussée devraient être transparentes et viser à dynamiser le domaine public en intégrant des éléments tels que des entrées piétonnières, des fenêtres et des articulations de façade. Les petits commerces et les façades commerciales étroites sont recommandés.
- Sauf pour les bâtiments de la rue Rideau, le retrait des bâtiments devrait s'harmoniser à la configuration actuelle de la rue, donc être généralement à 3 m de l'emprise pour permettre les aménagements



Exemple d'aménagement résidentiel intercalaire de faible hauteur

paysagers, la plantation d'arbres et l'installation de commodités pour les transports en commun telles que des bancs et des abribus.

- Les aménagements du côté nord de la rue Besserer devraient comprendre de nombreux aménagements paysagers et maintenir un couvert forestier continu.

#### 4.3.5 Aménagements de faible hauteur

- S'assurer que les aménagements de faible hauteur respectent le caractère général de la rue et du quartier et y contribuent.
- Aligner les aménagements intercalaires de faible hauteur avec les immeubles adjacents et respecter le retrait général actuel pour la rue. Pour articuler la façade et rendre l'architecture intéressante, un retrait stratégique ou une saillie peuvent être appropriés pour les entrées, les balcons, les fenêtres en baie et les porches.
- Élever le rez-de-chaussée des résidences à 0,9 à 1,2 m du sol pour offrir une certaine intimité aux résidents tout en en assurant une certaine surveillance de la rue qui favorise la sécurité. Habituellement, les logements dans un sous-sol ou un demi-sous-sol ne sont pas permis.
- Dans le cas des immeubles à logements, aménager une entrée au rez-de-chaussée pour chaque unité, si possible, afin d'animer la rue.
- Le parc de stationnement et les services doivent être accessibles par une entrée commune. Les multiples garages individuels donnant sur la rue sont interdits.

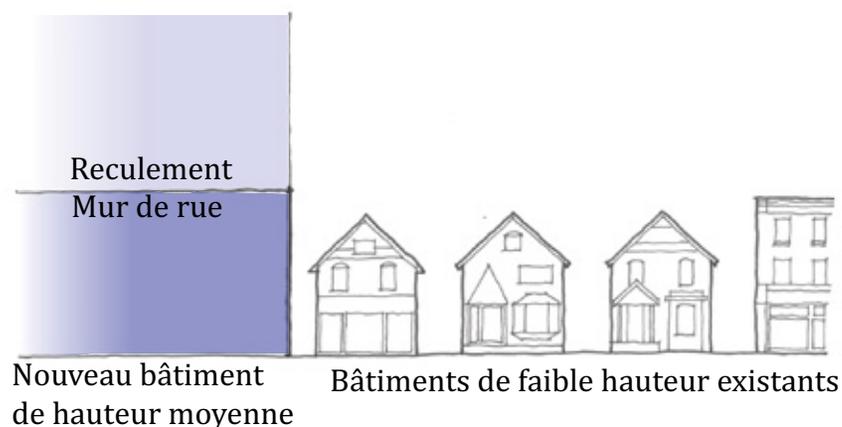
#### 4.3.6 Aménagements de moyenne hauteur

##### Approche générale

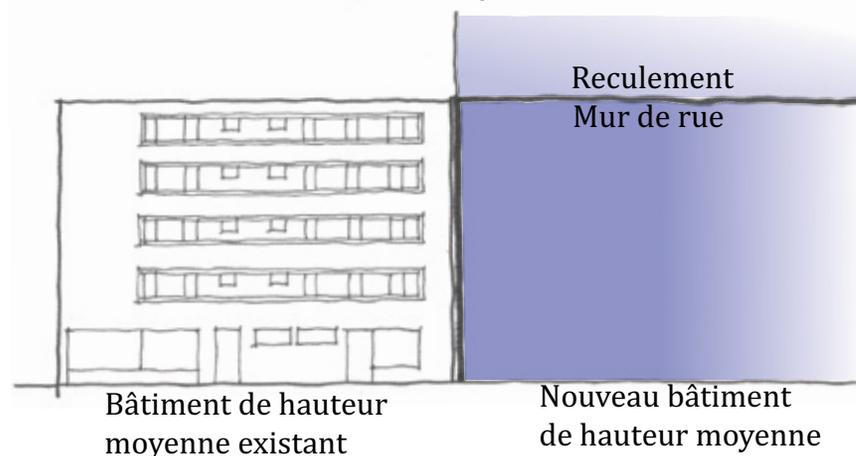
- Les aménagements de moyenne hauteur doivent habituellement suivre une approche de conception de la forme bâtie en trois parties, soit inférieure, centrale et supérieure.
  - La partie inférieure du bâtiment doit s'harmoniser au trottoir et au

## Marge de reculement selon le contexte

### Bâtiments de faible hauteur



### Bâtiments de hauteur moyenne

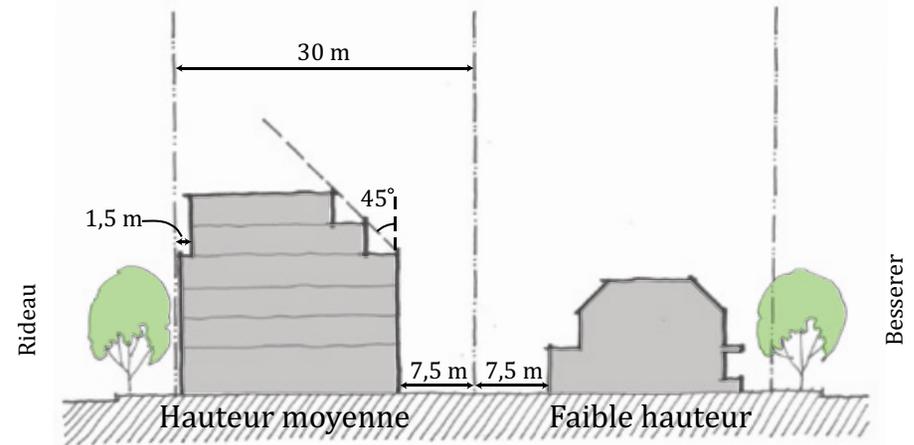


domaine piétonnier et les animer.

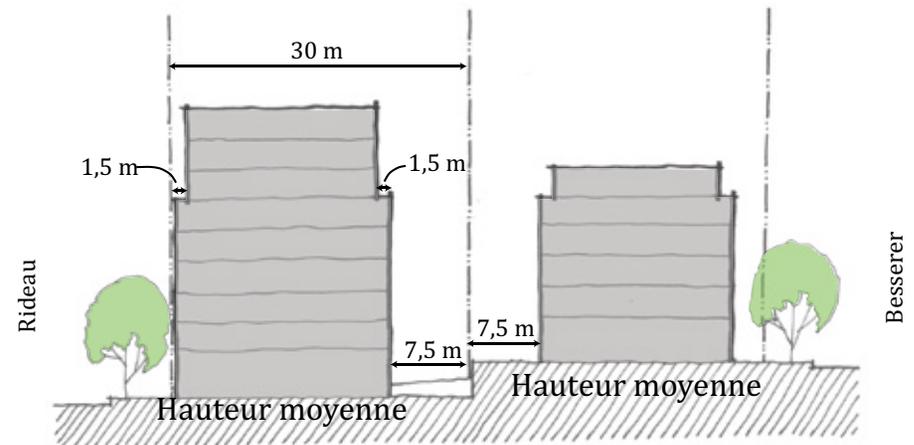
- La partie centrale du bâtiment doit s'harmoniser aux immeubles adjacents de façon à former un mur de rue.
- La partie supérieure du bâtiment doit être articulée pour alléger sa masse, laisser passer la lumière du jour, dégager le paysage et assurer une transition harmonieuse vers les propriétés adjacentes.
- La hauteur des immeubles donnant sur l'espace public doit contribuer à le mettre à valeur tout en évitant l'effet canyon et en atténuant l'incidence visuelle et microclimatique.
  - Aménager un retrait (au moins 1,5 m) pour l'élévation avant afin de favoriser l'éclairage et de conserver l'échelle piétonnière.
  - Dans le cas d'un aménagement de coin, le retrait minimal doit aussi s'appliquer à l'élévation latérale.
  - Le retrait doit être déterminé en fonction du contexte dans lequel se trouve le bâtiment, de son lien avec les bâtiments adjacents et de sa proportion. En règle générale, lorsque l'immeuble adjacent est de faible hauteur, le retrait de l'élévation avant commence aux étages inférieurs pour assurer une transition harmonieuse; s'il s'agit d'un immeuble de moyenne ou de grande hauteur, le retrait peut commencer aux étages supérieurs afin de créer un sommet distinctif.
- Aligner les aménagements intercalaires avec les immeubles adjacents et respecter le retrait général actuel sur la rue.
  - Dans les entrées et les emplacements clés, un retrait stratégique peut rendre l'architecture intéressante.
  - Il est recommandé de prévoir un retrait stratégique aux intersections pour créer de petits espaces libres accessibles et favoriser la transparence et le dynamisme des bâtiments sur lesquels donnent ces espaces.
- Pour les immeubles de moyenne hauteur situés à une intersection, les deux façades du coin doivent faire l'objet d'un traitement architectural particulier ou comporter une articulation. Le même traitement doit être appliqué aux élévations des deux côtés.

## Conditions à mi-chemin entre deux îlots

### Transition à des bâtiments de faible hauteur (secteur A)



### Transition à des bâtiments de hauteur moyenne (secteur B)



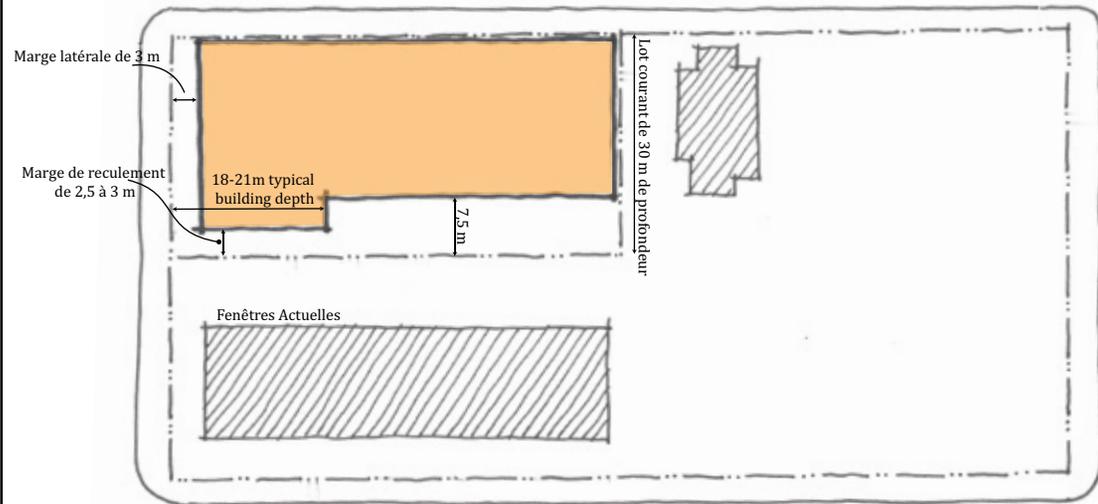
- Éviter les murs orbes – les murs orbes donnant sur la rue sont interdits.
- Ajouter des balcons en retrait du mur de rue pour mettre l'accent sur les trottoirs et l'espace public. Les balcons sont habituellement déconseillés au-dessus du retrait. S'ils sont autorisés, ils ne doivent pas excéder la profondeur du retrait.

#### Rez-de-chaussée

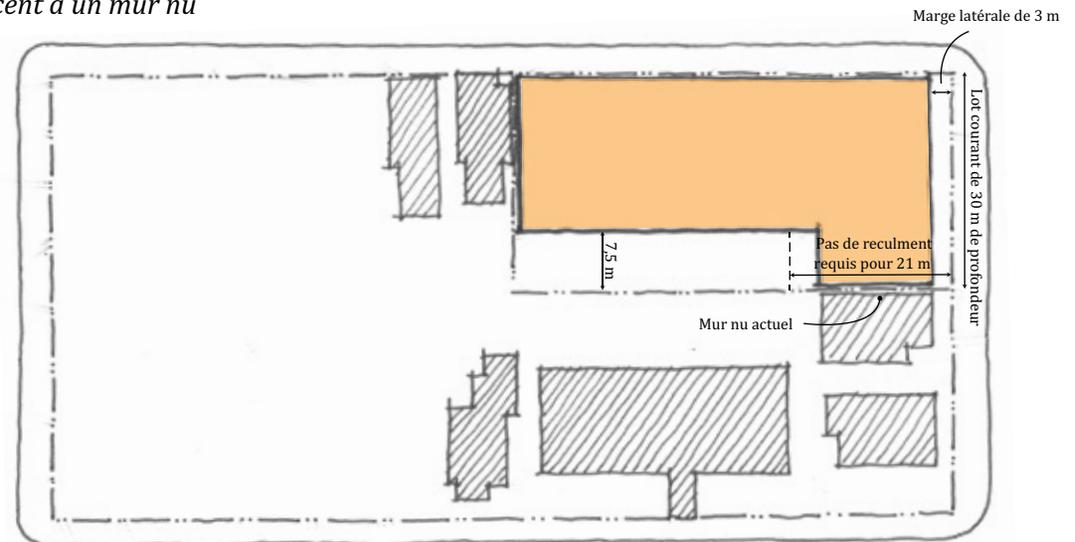
- Pour les aménagements sur la rue Rideau :
  - Le rez-de-chaussée devrait être à la même hauteur que le trottoir et s'aligner avec les utilisations commerciales de la rue.
  - Les façades devraient être transparentes et articulées.
  - L'aménagement de multiples petits commerces de détail est recommandé.
  - La conception des immeubles doit refléter le cachet des immeubles adjacents et de la rue Rideau.
  - La hauteur de plancher à plancher minimale pour le rez-de-chaussée devrait être de 4,5 m pour favoriser diverses utilisations commerciales et une bonne visibilité de la rue.
  - The minimum ground floor height should be 4.5m floor to floor to encourage flexible retail uses and good visibility to the street.
- Pour les aménagements le long des rues résidentielles et des sentiers:
  - Le rez-de-chaussée doit être bien articulé pour réduire l'échelle de l'immeuble et rendre

### Bâtiments de hauteur moyenne sur lots d'angle

#### Adjacent à un mur fenêtré



#### Adjacent à un mur nu



## Bâtiments de hauteur moyenne sur lots de grande taille



la façade plus détaillée.

- Le rez-de-chaussée des résidences devrait s'élever à 0,9 à 1,2 m du sol pour offrir une certaine intimité aux résidents tout en assurant une certaine surveillance de la rue qui favorise la sécurité. Habituellement, les logements dans un sous-sol ou un demi-sous-sol ne sont pas permis.

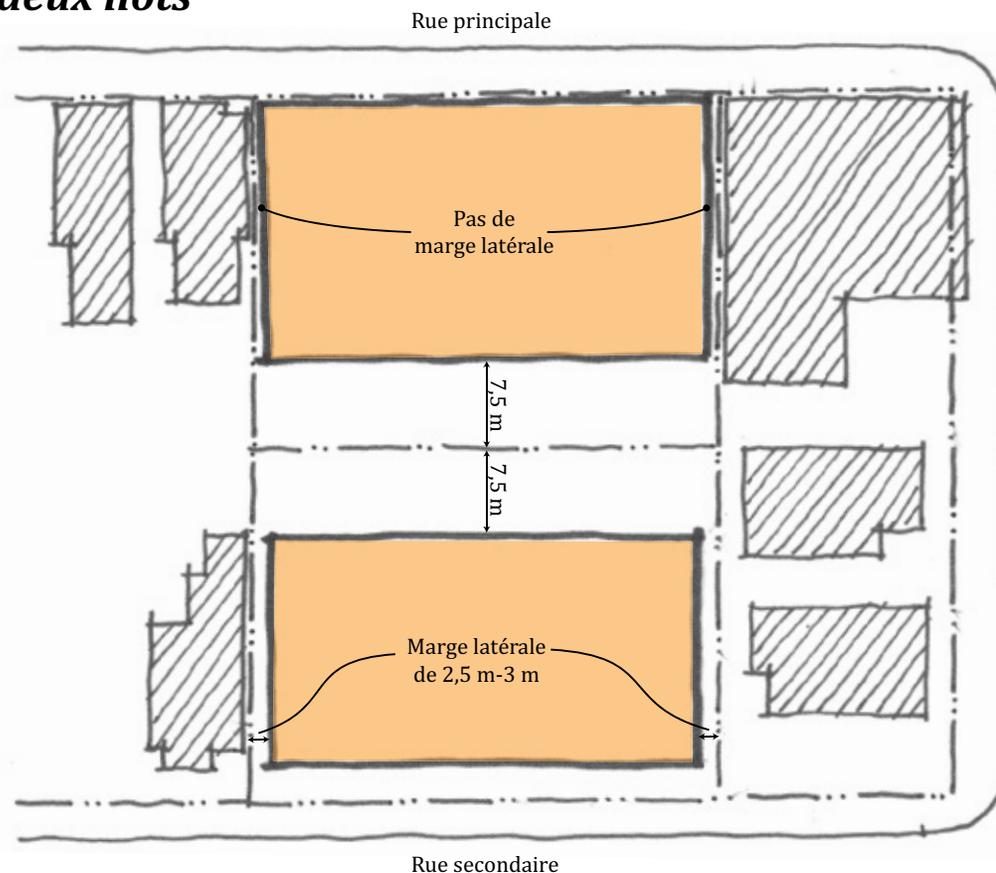
### Conditions à mi-pâté

- Les aménagements de moyenne hauteur devraient favoriser de

bonnes conditions à mi-pâté entre les différents bâtiments pour garantir l'habitabilité, l'intimité, l'accès à la lumière du jour et la circulation d'air.

- Sur les lots de 30 m de profondeur, fréquents dans les secteurs A et B :
  - Un retrait de cour arrière de 7,5 m est obligatoire pour assurer une séparation minimale de 15 m entre les immeubles adossés.
  - Dans le cas rare des terrains traversants, une séparation minimale de 15 m est nécessaire entre les immeubles adossés sur le même

## Bâtiments de hauteur moyenne sur lots à mi-chemin entre deux îlots



lot.

- Pour les lots de 30 m de profondeur, fréquents dans les secteurs A et B :
  - Maximiser la façade sur les deux rues.
  - Retrait de cour arrière de 7,5 m toujours requis pour la portion de l'immeuble dépassant la profondeur habituelle d'un immeuble.
  - Lorsque le coin d'un immeuble est adjacent à un immeuble avec vitrine ou baie de porte, un retrait de 2,5 m à 3 m est requis pour les premiers 18 à 21 m de profondeur de l'immeuble (profondeur

habituelle d'un immeuble). Au-delà de ce point, un retrait de 7,5 m de la limite du lot est requis.

- Lorsque le coin d'un immeuble est adjacent à un immeuble sans ouverture, aucun retrait n'est nécessaire pour les premiers 21 m de profondeur de l'immeuble. Au-delà de ce point, un retrait de 7,5 m de la limite du lot est requis.
- Pour les terrains larges et profonds, fréquents dans les secteurs C et D :
  - A private courtyard or semi-courtyard framed by perimeter build-

ing blocks is encouraged to create private amenity spaces as well as to manage the relationship between buildings.

- The upper floors of the building should step back to allow for sunlight and open up the skyview for the rear yard, private courtyard or semi-courtyard in the middle of the block.

#### 4.3.7 Aménagements de grande hauteur

##### *Approche générale*

- Les aménagements de grande hauteur doivent être bien proportionnés, intégrés à leur milieu environnant et adopter le plus possible l'approche du socle et de la tour pour ce qui est de la forme bâtie.
  - Le socle doit avoir un lien avec le trottoir et le domaine piétonnier et contribuer à les animer, en plus de s'intégrer au mur de rue.
  - La tour doit être en retrait par rapport aux faces du socle et être articulée de façon à alléger sa masse, à laisser passer la lumière du jour, à dégager le paysage et à assurer une transition harmonieuse vers les propriétés adjacentes.
- La partie supérieure de la tour ou les derniers étages doivent contribuer à la silhouette de la ville au moyen de différentes articulations ou d'un traitement architectural particulier.
- Les cabines de machinerie doivent s'intégrer de façon harmonieuse à l'architecture et au caractère général de la tour.

##### *Socle*

- Les lignes directrices générales concernant les immeubles de moyenne hauteur s'appliquent au socle d'un immeuble de grande hauteur.
- La hauteur du socle ne peut excéder six étages.
- Dans un aménagement résidentiel, il est recommandé que le socle soit entouré de constructions basses, telles que des maisons en rangée, afin de mieux définir la base et d'intégrer l'immeuble au

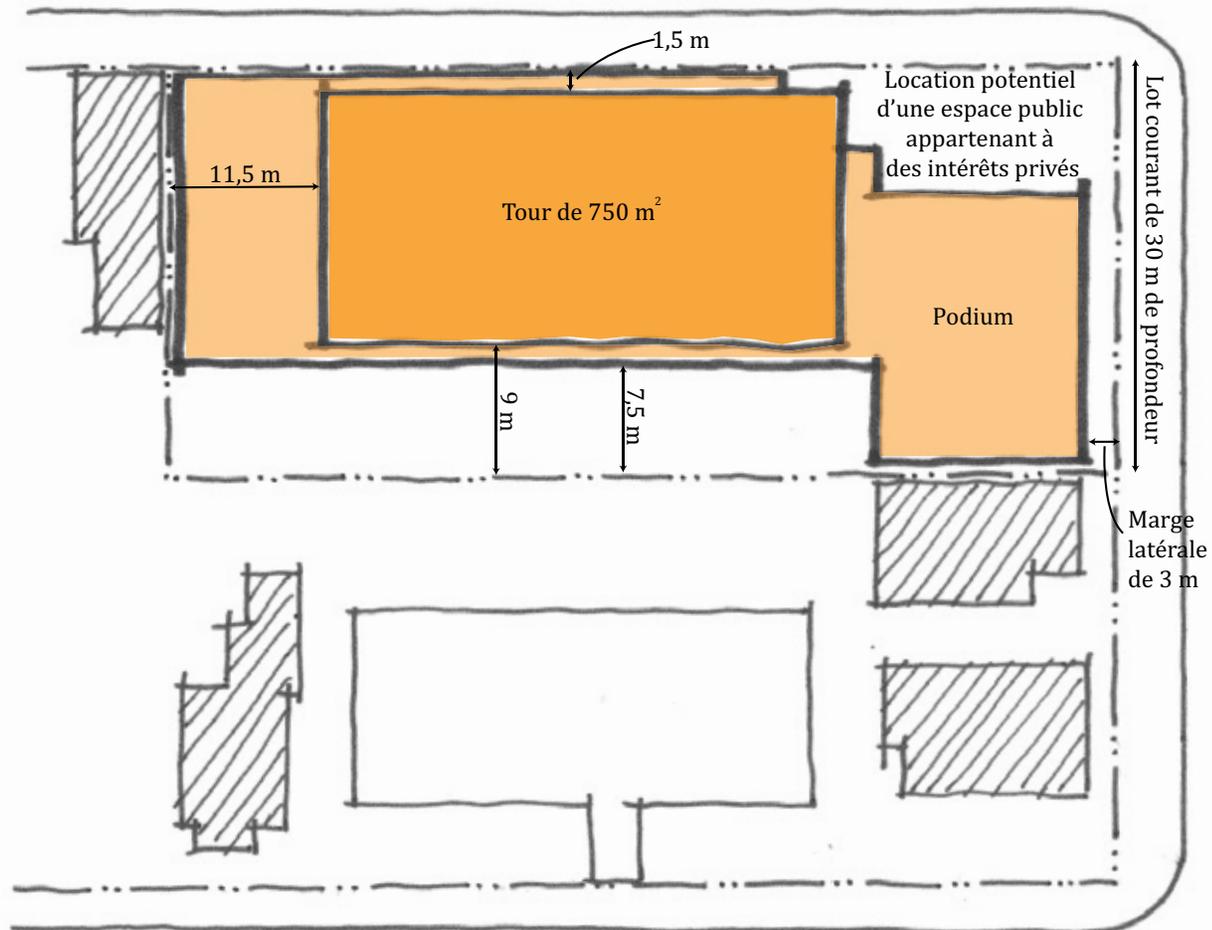
secteur à faible hauteur, particulièrement dans les secteurs C et D.

##### *Tour*

- La superficie au sol maximale d'une tour à utilisation essentiellement résidentielle devrait être de 750 m<sup>2</sup>. La superficie au sol correspond à la surface de plancher totale d'un étage, mesurée à partir de la face externe des murs extérieurs, et comprend la surface totale occupée par les balcons.
- La superficie au sol maximale pour une tour à utilisation essentiellement non résidentielle devrait être de 2 000 m<sup>2</sup>.
- En règle générale, la tour doit être en retrait des bords du socle.
  - Pour les aménagements sur un lot d'environ 30 m de profondeur, un type de lot fréquent dans le secteur B, le retrait de la tour devrait être d'au moins 1,5 m des bords du socle donnant sur l'espace public.
  - Pour les aménagements sur un lot large et profond, fréquents dans les secteurs C et D, le retrait de la tour devrait être d'au moins 3,0 m des bords du socle donnant sur le domaine public.
  - Dans la section du socle, un retrait stratégique peut être approprié là où la tour rejoint le sol ou aux entrées en vue de créer une architecture intéressante.
- En général, une distance d'au moins 23 m doit séparer les tours.
  - Le retrait des tours doit être d'au moins 11,5 m de la limite arrière du lot afin d'atteindre la séparation minimale.
  - Un retrait légèrement réduit de 9 m de la limite arrière de la propriété peut être requis pour les lots de 30 m de profondeur, fréquents dans le secteur B.
  - Pour une tour de bureaux présentant une grande superficie au sol, un retrait plus important peut être requis, par exemple l'équivalent de la profondeur de la tour.
  - Une distance d'au moins 23 m doit séparer les tours qui se font face (non décalées), et celles-ci ne doivent pas se chevaucher sur plus de 15 à 20 % de la longueur de leur façade réciproque.

Lorsqu'un site peut accueillir plus d'une tour, une situation fréquente dans

## *Bâtiments de grande hauteur sur lots peu profonds*



le secteur C, ces tours doivent être de hauteurs différentes pour créer une silhouette intéressante et diversifiée, la plus grande des deux étant habituellement située sur la rue Rideau, et la plus basse, plus près de la rue secondaire afin de créer une transition.

## 4.4 Espaces libres

Le projet de réfection de la rue Rideau, terminé en 2015, a grandement amélioré l'apparence et la fonctionnalité du secteur est de la rue Rideau, le rendant plus attrayant pour les piétons. Par ailleurs, des mesures ont été prises pour améliorer l'éclairage et le choix des matériaux de pavage, et ajouter des bancs publics, offrant ainsi un environnement piétonnier plus convivial.

Malgré le réaménagement récent de la rue Rideau, le secteur visé par le PCC n'offre que très peu d'espaces libres publics de conception judicieuse. Ces endroits sont pourtant essentiels au dynamisme d'une rue principale puisqu'ils incitent les résidents et les visiteurs à s'y arrêter pour se détendre, faire des activités extérieures et ainsi animer la rue. Les petits espaces libres urbains sont aussi l'endroit idéal pour intégrer de la végétation, surtout sur les rues ayant peu d'arbres, ce qui permet de faire contrepoids à l'omniprésence du béton et de la brique.

Les politiques suivantes visent à créer des espaces supplémentaires, comme ceux de la rue Rideau, notamment des parcs publics et des espaces publics appartenant à des intérêts privés. Par ailleurs, elles établissent les règles pour utiliser les fonds dédiés aux terrains réservés à la création de parcs pour aménager les parcs actuels.

Dans le PCC, l'espace public comprend les rues, les sentiers et ruelles accessibles au public, les parcs, les espaces publics appartenant à des intérêts privés et les cours d'eau.

### 4.4.1 Parcs publics

Pour les sites à aménager d'au moins 4 000 m<sup>2</sup>, la Ville affectera le plus de terrains possible à la création de parcs durant son processus d'examen

des demandes d'aménagement, conformément au Règlement sur l'affectation de terrains à la création de parcs, qui autorise la conversion en parc d'une portion du terrain pouvant atteindre 10 %. La Ville d'Ottawa devient donc la propriétaire des terrains acquis à l'issue de ce processus et exerce le plein contrôle sur ces derniers. Par conséquent, elle est pleinement responsable de l'entretien de ces nouveaux parcs publics et des programmes qu'elle y offre.

Le processus de demande de zonage sert à déterminer la taille et la forme des parcs ainsi créés. Ceux-ci seront délimités et recevront une désignation d'espace libre (hauteur et rapport plancher-sol nuls). Aucune répartition de la surface hors œuvre pour répartir la densité dans le futur parc n'est permise.

Les politiques ci-dessus s'appliquent aussi aux consolidations de terrains dont la superficie totale à aménager est d'au moins 4 000 m<sup>2</sup>.

### Critères de conception pour les parcs publics urbains

Les nouveaux parcs publics urbains visent à offrir aux personnes de tous âges, revenus et capacités physiques un espace public agréable et sécuritaire pour se rassembler, se détendre, jouer et faire une pause. Certaines exigences conceptuelles et certains critères sont nécessaires pour créer de petits espaces urbains où il est possible de pratiquer des loisirs actifs et passifs.

#### *Propriété*

- Les lots désignés comme terrains réservés à la création de parcs doivent être libres de toute charge, et la Ville doit en être propriétaire et exercer le plein contrôle sur ces derniers.
- Dans certains cas où des charges visent une portion du terrain à aménager, par exemple des égouts profonds ou des lignes de transport d'électricité, celles-ci peuvent être intégrées au parc, mais le secteur où se trouvent les servitudes sera exclu du calcul de la superficie de terrain réservé à la création de parcs.

### *Emplacement et dimensions*

- Un terrain réservé à la création d'un parc doit être un seul espace continu.
- Les terrains réservés à la création de parcs doivent donner sur au moins une voie publique avec trottoir.
- Si le site à aménager est situé à une intersection, il est recommandé d'aménager une façade sur chacune des rues.
- Le parc doit avoir une forme régulière (p. ex. carrée, rectangulaire) et le rapport entre sa longueur et sa largeur ne doit pas dépasser 2:1.
- L'emplacement du parc sera entre autres choisi en fonction du micro-climat. La Ville peut exiger des études sur l'ombrage pour orienter ce choix.
- Un retrait de bâtiment d'au moins 3 m peut être requis de chaque côté du parc.

Les critères relatifs à l'emplacement et aux dimensions visent à :

- optimiser la visibilité du parc d'une bonne distance;
- améliorer la sécurité en favorisant une bonne visibilité vers et depuis le parc;
- éviter l'effet de canyon ou d'aquarium que pourrait entraîner la présence d'immeubles de grande hauteur autour du parc.

### *Conception et utilisation*

- Le personnel de la Ville d'Ottawa déterminera les éléments requis pour le parc en fonction des besoins du secteur et des politiques municipales. Un parc peut comporter des éléments tels que des lieux de rassemblement, des tableaux d'affichage communautaires, des panneaux de signalisation, de l'éclairage, des stationnements pour vélos, des aires de jeu libre, des équipements de terrains de jeux, une petite patinoire, des tables de ping-pong, un terrain de basket-ball ou un espace dédié aux marchés locaux.
- La conception du parc doit viser à optimiser son utilisation en permettant diverses fonctions et activités simultanées par une variété d'utilisateurs.

- La conception du parc doit répondre aux besoins d'une variété de personnes de tous âges et capacités physiques.
- La conception du parc doit permettre de pratiquer des loisirs passifs et actifs, et des activités improvisées ou programmées.
- La conception du parc doit permettre une utilisation durant les saisons intermédiaires et offrir des programmes et activités à l'année.
- Les parcs doivent être totalement accessibles.
- La conception du parc et le choix des matériaux doivent être guidés par la durabilité et la facilité d'entretien.
- La cible de couvert forestier pour les parcs est de 30 %.

#### 4.4.2 Règlement financier des frais relatifs aux terrains à vocation de parc

Pour les sites à aménager de moins de 4 000 m<sup>2</sup>, la Ville acceptera un règlement financier en contrepartie du terrain réservé à la création d'un parc, conformément au Règlement sur l'affectation de terrains à la création de parcs. Les fonds serviront aux usages prescrits par ce dernier et seront affectés au secteur visé par le PCC, notamment à six parcs de quartier actuels :

- le parc Besserer;
- le parc Bordeleau;
- le parc Jules Morin/parc Anglesea;
- le parc Macdonald Gardens;
- le parc Strathcona;
- le parc Sir Wilfrid Laurier.



Côté ouest du Parc Macdonald Gardens



Côté est du Parc Macdonald Gardens



#### 4.4.3 Parcs et espaces publics appartenant à des intérêts privés

Un espace public appartenant à des intérêts privés est un espace physique s'apparentant à un miniparc urbain ou à une petite place et qui, bien qu'il appartienne à des intérêts privés, est légalement ouvert au public.

Les sites à aménager de 2 000 à 3 999 m<sup>2</sup> où une répartition de la densité est souhaitée requièrent un espace public appartenant à des intérêts privés d'au moins 200 m<sup>2</sup>. Cet espace doit être continu et il s'ajoute à ceux compris dans le retrait imposé par le zonage ou aux espaces libres paysagés obligatoires.

Un espace public appartenant à des intérêts privés d'au moins 200 m<sup>2</sup> est aussi requis pour les sites de plus de 4 000 m<sup>2</sup> où la Ville s'est approprié un terrain réservé à la création d'un parc, mais où une répartition de la densité est souhaitée.

Sur les sites de moins de 4 000 m<sup>2</sup> où un espace public appartenant à des intérêts privés est requis, la Ville acceptera un règlement financier en contrepartie du terrain réservé à la création d'un parc. Sur les sites d'au moins 4 000 m<sup>2</sup> où un espace public appartenant à des intérêts privés est requis, la Ville s'appropriera le terrain, selon les modalités ci-dessus.

##### **Critères de conception pour les espaces publics appartenant à des intérêts privés**

La conception d'un espace public appartenant à des intérêts privés doit en faire un endroit accueillant, accessible et confortable clairement ouvert au public.

##### *Propriété et accès*

- L'espace public doit offrir une servitude de surface autorisant le public à l'utiliser et à y accéder. Celle-ci sera inscrite sur le titre et demeurera en vigueur à perpétuité.
- L'espace public doit être accessible au public durant les mêmes heures que les parcs publics.

- La signalisation doit être intégrée au design de l'espace et citer le nom et l'adresse de l'espace en plus d'indiquer clairement qu'il est ouvert au public.

##### *Emplacement et dimensions*

- Au moins un côté (idéalement deux) doit être complètement ouvert sur la rue ou l'allée publique.
- L'espace public doit avoir une forme régulière (p. ex. carrée ou rectangulaire) et le rapport entre sa longueur et sa largeur ne doit pas dépasser 2:1. Une forme irrégulière est possible si celle-ci renforce son lien avec l'environnement immédiat.
- Bien que les espaces publics appartenant à des intérêts privés soient indépendants, leur conception et leurs dimensions doivent contribuer à les intégrer au réseau des espaces ouverts et consolider leur lien avec l'environnement immédiat.
- L'espace public doit être au même niveau que le trottoir et la rue adjacents, quoiqu'un léger dénivellement soit envisageable. Si ce dernier est autorisé, il est obligatoire d'offrir un accès visible et direct à partir de la voie publique.
- Toute la zone de l'espace public doit être complètement accessible.
- Les clôtures, les barrières, les haies ou tout autre obstacle à l'entrée sont interdits.
- Une bonne visibilité entre l'espace et les rues adjacentes est requise.

##### *Utilisations et façades avoisinantes*

- La portion au niveau du sol des immeubles avoisinants doit s'harmoniser avec les utilisations de l'espace public, et leurs façades doivent présenter un fort degré de transparence.
- Les façades donnant sur l'espace public doivent avoir des fenêtres – les murs orbes sont à éviter.
- L'utilisation privée de l'espace, telle qu'une terrasse de restaurant ou de café, est interdite.

### *À ciel ouvert*

- L'espace public doit être complètement à ciel ouvert, à l'exception des arbres et des parasols.

### *Obstructions*

- Les entrées de garage, les allées, les places de stationnement, les emplacements de chargement, les structures de ventilation, les équipements mécaniques et les aires de dépôt d'ordures y sont interdits. Un écran physique est requis dans le cas où ceux-ci seraient adjacents à l'espace.

### *Installations*

L'espace public doit comprendre des installations de conception judicieuse, telles que différentes options pour s'asseoir, des poubelles et des bacs de recyclage, des stationnements pour vélos, de l'éclairage et des sources de courant électrique. Un équilibre entre les éléments paysagers naturels et construits est requis.

- La présence d'arbres est obligatoire.
- L'espace doit être bien éclairé et faire l'objet d'un plan d'éclairage approuvé par la Ville.
- Les arbres plantés au-dessus d'une structure souterraine doivent avoir des ramifications d'au plus 12 à 15 m de hauteur.
- Le volume de terre par arbre doit être d'au moins 15 m<sup>3</sup>, et la profondeur, d'au moins 1,2 m.
- Un volume de terre de 3,5 m<sup>3</sup> par arbuste pour une profondeur minimale de 600 mm est requis.
- Les arbres, pour survivre, devraient être plantés dans des fosses contiguës.
- Tous les arbres et arbustes ainsi que le tapis végétal doivent être irrigués.
- Il est obligatoire de prévoir des places pour s'asseoir de conception judicieuse.
- Au moins deux types de sièges sont requis, par exemple des sièges

mobiles, des bancs ou des sièges individuels fixés au sol, des murets ou des rebords de jardinières.

- Il est interdit de recourir à des éléments empêchant de s'asseoir, par exemple des pointes, des rampes et l'ajout volontaire d'éléments inconfortables sur les surfaces qui pourraient autrement servir à cette fin.

### *Livraison*

- Le propriétaire ou le demandeur est responsable de tous les coûts associés à la conception et à l'aménagement de l'espace public.

### *Fonctionnement et entretien*

- Les propriétaires actuels et futurs sont responsables des coûts associés à l'entretien quotidien et à long terme et au renouvellement du cycle de vie de l'espace public.
- Toutes les commodités présentes dans l'espace public sont à la disponibilité du public en tout temps.
- Toute modification aux conditions d'accès du public est interdite.
- Toute modification de l'espace ou de son caractère public, telle que l'ajout de clôtures ou de barrières, le retrait de la végétation, des éléments pour s'asseoir ou de la signalisation indiquant que l'espace est ouvert au public, et l'installation d'éléments visant à empêcher les gens de s'asseoir sont interdites; la Ville assurera une surveillance à cette fin.

## 4.5 Mobilité

La rue Rideau a récemment fait l'objet d'un investissement considérable et a subi des améliorations dans le cadre d'un projet de réfection. Les changements apportés – notamment l'aménagement d'avancées de trottoir, l'élargissement des trottoirs et le rétrécissement des intersections – visaient à rendre la rue plus sécuritaire et conviviale pour les piétons. Cependant, bien que la rue Rideau s'en soit trouvée grandement améliorée, les travaux ne touchaient qu'à de petites portions des rues secondaires. C'est pourquoi la majorité des améliorations au paysage de rue recommandées ci-dessous ne visent pas la rue Rideau, mais bien les rues de ce secteur qui la croisent et qui bénéficieraient le plus d'un renouveau.

### 4.5.1 Amélioration des culs-de-sac et des passages pour piétons

#### *Intersection de la rue Cobourg et de la promenade Beausoleil*

L'intersection de la rue Cobourg et de la promenade Beausoleil est très fréquentée par les piétons, particulièrement par les résidents de Macdonald Manor, un immeuble de LCO. Le parc Macdonald Gardens et l'arrêt d'autobus des circuits 5 et 7 sont situés directement de l'autre côté de la rue, ce qui incite les gens à la traverser. Par contre, aucune mesure de régulation de la circulation n'est en place à cet endroit, et la grande zone asphaltée, combinée à la vitesse de circulation des véhicules, en fait un endroit dangereux.

L'intersection devrait être repensée de façon à ralentir la vitesse des véhicules, à aménager un passage pour piétons et à assurer la sécurité de ce lien. Une étude est en cours pour déterminer si des mesures de régulation de la circulation, telles qu'un arrêt obligatoire ou un passage pour piétons avec signalisation, seraient justifiées à cette intersection.

#### *Cul-de-sac de la rue Augusta*

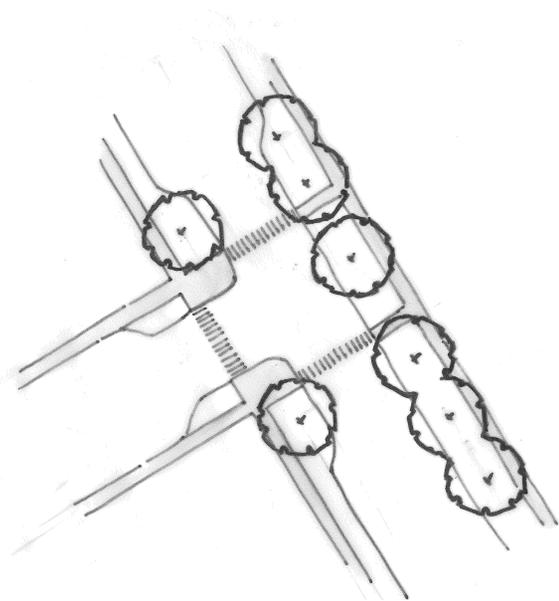
Malgré qu'il soit en mauvais état, le cul-de-sac de la rue Augusta est très fréquenté, surtout par les résidents de Macdonald Manor. La demande de bancs supplémentaires et d'amélioration de l'aménagement paysager est



Intersection Beausoleil/Cobourg, vue en direction sud



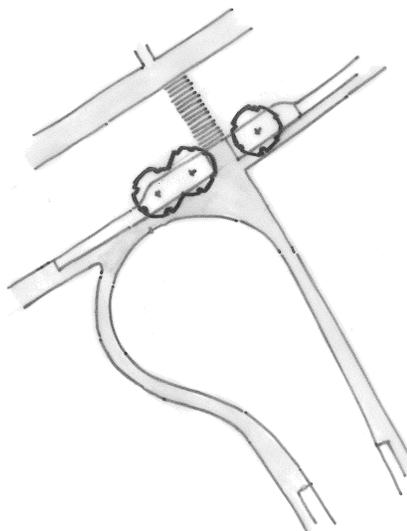
Augusta/cul-de-sac Beausoleil, vue en direction nord



*Intersection de la rue Cobourg et de la promenade Beausoleil*

*Conception :*

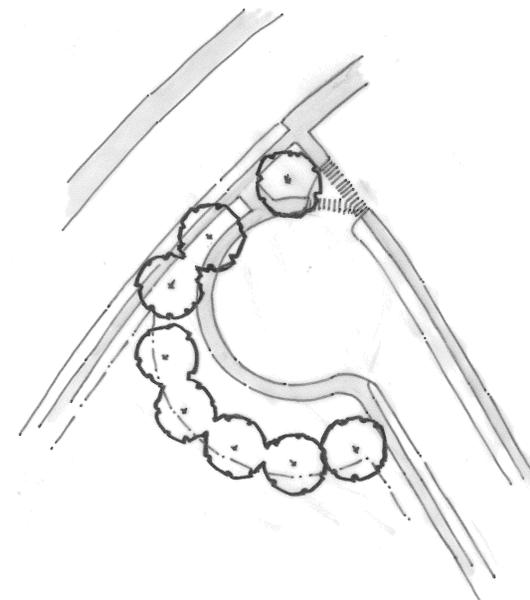
- Arbres de rue.
- Grandes avancées de trottoir.
- Réduction de la distance à parcourir pour traverser.
- Rétrécissement de la rue (promenade Beausoleil et rue Cobourg).
- Réduction du rayon de virage.
- Amélioration du passage pour piétons.
- Signalisation à l'intersection.
- Retrait de la voie d'arrêt d'autobus sur la rue Cobourg.
- Aucune modification des voies de circulation et des bandes cyclables.



*Cul-de-sac de la rue Chapel*

*Conception :*

- Amélioration de l'accès des cyclistes et des piétons.
- Avancée de trottoir visant à rétrécir la promenade Beausoleil (par l'élimination d'espaces de stationnement).
- Amélioration du passage pour piétons.
- Ajout d'arbres de rue et accotement vert.
- Retrait de la clôture.
- Aucune modification à la bande cyclable de la promenade Beausoleil.
- Maintien des panneaux d'arrêt.



*Cul-de-sac de la rue Augusta*

*Conception :*

- Réduction du rayon de virage pour laisser place aux espaces verts.
- Ajout de sièges.
- Ajout d'arbres de rue.
- Amélioration des jardinières.
- Amélioration de l'éclairage.
- Retrait de la clôture.
- Amélioration de l'accès des cyclistes et des piétons.

manifeste. Comparativement aux culs-de-sac des rues Friel et Chapel, celui de la rue Augusta est beaucoup plus large, et l'espace disponible pour les loisirs est donc réduit. La vision pour ce cul-de-sac en fait un endroit offrant suffisamment d'espace pour s'asseoir ainsi qu'un couvert forestier où trouver de l'ombre. La nuit, il est bien éclairé et invitant. Les obstacles ont été retirés pour faciliter les déplacements des piétons et des cyclistes.

Il vaudrait la peine d'explorer la possibilité de faire participer la communauté à l'entretien ou à l'embellissement du cul-de-sac, par exemple avec des jardinières de fleurs entretenues par les résidents ou de la peinture sur rue.

#### *Chapel Cul-de-Sac*

Un cul-de-sac mal conçu peut non seulement restreindre la circulation automobile, mais aussi nuire aux déplacements des piétons et des cyclistes. Une sous-utilisation, un mauvais éclairage et un entretien inadéquat peuvent aussi causer des problèmes de sécurité et en faire un espace public de piètre qualité.

Le cul-de-sac de la rue Chapel sera repensé dans l'optique d'améliorer les liaisons piétonnières et cyclables, tout en le laissant fermé à la circulation automobile. En raison de sa proximité avec trois écoles et de la présence d'une importante liaison piétonnière au nord et d'un arrêt d'autobus au coin de la rue Rideau, l'endroit bénéficierait grandement d'une meilleure conception et d'un passage pour piétons sécuritaire.

#### *Nelson/Rideau Intersection*

Selon les intervenants de la collectivité, l'intersection des rues Nelson et Rideau est difficile à traverser à pied, car la chaussée a été élargie afin d'ajouter une voie réservée pour le virage à gauche en direction est. Bien que cette voie supplémentaire soit nécessaire pour éviter toute incidence négative sur la voie réservée aux autobus et sur la congestion à l'intersection de l'avenue King Edward et de la rue Rideau, des modifications sont nécessaires pour améliorer la sécurité des piétons. Par conséquent, des mesures telles que l'aménagement de feux pour piétons, semblables à

ceux de l'intersection des rues Cobourg et Rideau, valent la peine d'être envisagées.

### **4.5.2 Culs-de-sac**

Il y a six culs-de-sac dans le secteur à l'étude : trois au sud de la rue Rideau (rues Nelson, Cobourg et Wurtemberg) et trois au nord (rues Friel, Chapel et Augusta). Le PCC du secteur est de la rue Rideau de 2005 recommandait que le cul-de-sac de la rue Chapel soit rouvert, mais l'incidence de cette mesure sur la circulation des quartiers établis demeure trop incertaine. Par conséquent, le cul-de-sac demeurera fermé jusqu'à la réalisation d'une étude sur la circulation du quartier; celle-ci devra démontrer clairement que l'incidence d'une réouverture sur les quartiers voisins de la Côte-de-Sable et de la Basse-Ville est négligeable et peut être atténuée. Quiconque fait une demande d'aménagement proposant d'ouvrir un ou plusieurs culs-de-sac doit commander une telle étude à ses frais.

### 4.5.3 Signalisation d'orientation pour les vélos

Il peut être compliqué pour les cyclistes qui entrent dans le secteur visé par le PCC à partir de l'est de trouver le chemin à suivre en vélo. Il faudrait étudier la possibilité d'améliorer la signalisation afin de diriger les usagers vers le réseau cyclable, entre autres sur les rues Stewart et Wilbrod ou sur la rue Cobourg et la promenade Beausoleil.



Panneau indiquant la fin de la voie cyclable au-delà du pont Cummings

## 4.6 Patrimoine

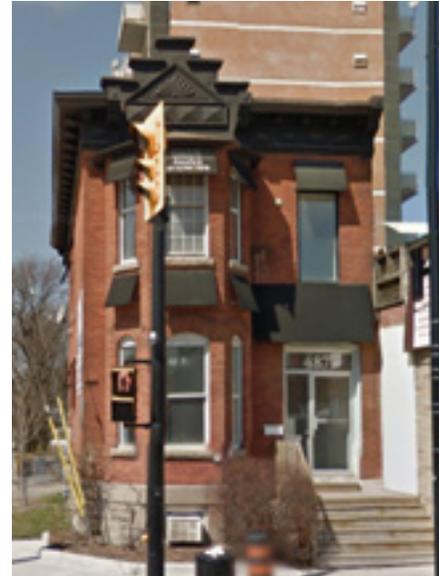
### 4.6.1 Registre des biens à valeur ou à caractère patrimonial et désignation de biens à valeur patrimoniale

Les immeubles compris dans le registre des biens à valeur ou à caractère patrimonial, conformément à l'article 27 de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario, ne peuvent être démolis sans un préavis à la Ville d'au moins 60 jours. Tout ajout au registre nécessite la consultation du Sous-comité du patrimoine bâti et l'approbation du Conseil municipal.

Les biens suivants, situés dans le secteur visé par le PCC, ont été sélectionnés comme des propriétés qui pourraient figurer dans le registre des biens à valeur ou à caractère patrimonial de la Ville.

1. 323, rue Rideau
2. 356, rue Rideau
3. 418, rue Rideau
4. 8, rue Tormey
5. 487, rue Rideau
6. 511, rue Rideau
7. 541, rue Rideau
8. 251, rue Besserer

Conformément à la partie IV de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario, le Conseil municipal peut reconnaître et protéger les biens ayant une valeur ou un caractère sur le plan du patrimoine culturel en optant pour une désignation individuelle. La transformation, la démolition partielle ou entière, le déplacement ou l'enlèvement d'un immeuble désigné aux termes de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario exigent l'approbation du Conseil municipal. La désignation n'interdit pas les modifications, mais elle



487, rue Rideau



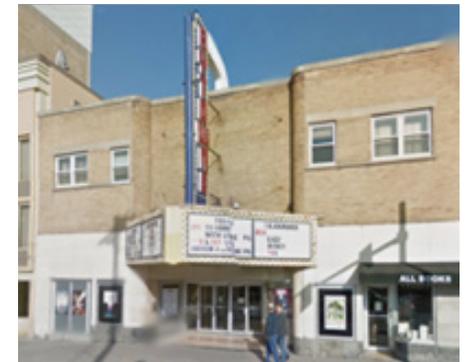
251, rue Besserer



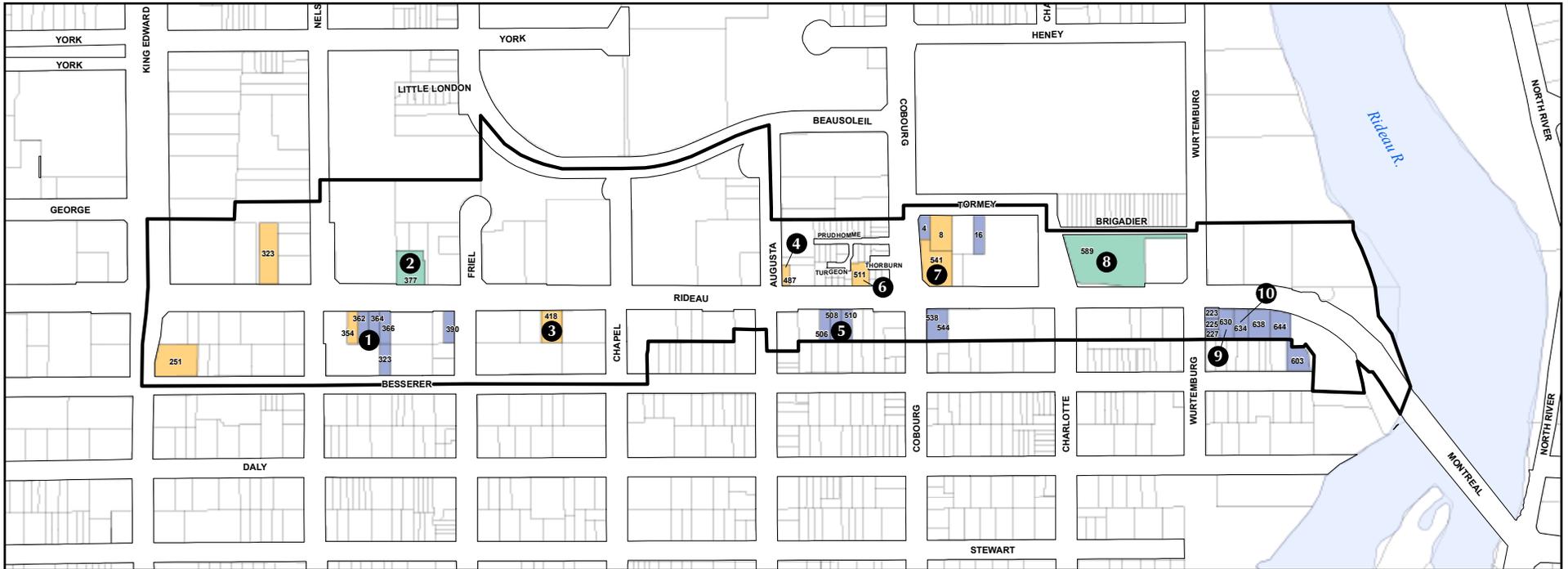
511, rue Rideau



541, rue Rideau



323, rue Rideau



PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE DE  
***Uptown Rideau Street /  
 Secteur est de la rue Rideau***

COMMUNITY DESIGN PLAN

**HERITAGE RESOURCES /  
 RESSOURCES PATRIMONIALE**

- Uptown Rideau CDP Boundary /  
Plan de conception de secteur est de la rue Rideau
- Heritage Reference List / Liste de référence du patrimoine
- Designated Heritage Resources / Ressources patrimoniales désignées
- Proposed for inclusion on the Heritage Register /  
Proposé pour l'inscription au registre du patrimoine

1 : 3,500 approx

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



1 364 & 362 Rideau



3 418 Rideau



5 510 & 508 Rideau



7 541 Rideau



9 630 Rideau



2 377 Rideau



4 487 Rideau



6 511 Rideau



8 589 Rideau



10 634 Rideau

prescrit un processus faisant en sorte que tout changement susceptible d'avoir une incidence sur les caractéristiques de l'immeuble respecte bien la valeur patrimoniale. Un bien ne peut être désigné en vertu de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario qu'après consultation du Sous-comité du patrimoine bâti et avec l'aval du Conseil municipal.

Les biens suivants, situés dans le secteur visé par le PCC, ont été sélectionnés comme des propriétés qui pourraient être désignées en vertu de la partie IV de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario pour leur valeur sur le plan du patrimoine culturel :

1. 487, rue Rideau
2. 511, rue Rideau
3. 541, rue Rideau
4. 251, rue Besserer

#### **4.6.2 Patrimoine et développement**

Le PCC recommande la restauration et la réutilisation des structures patrimoniales ainsi que leur intégration aux nouveaux aménagements. Les restaurations et réutilisations doivent préserver le cadre, le caractère et les caractéristiques de ces structures.





# 5.0 MISE EN ŒUVRE

Les changements proposés dans le présent PCC aideront à orienter l'évolution graduelle du secteur est de la rue Rideau pendant de nombreuses années. Une fois approuvé par le Conseil municipal, le présent document servira de politique d'aménagement du secteur visé et guidera les employés municipaux, les résidents, les propriétaires et les promoteurs dans l'évaluation des demandes d'aménagement. Par ailleurs, il encadrera les projets de travaux publics dans le secteur et dans les environs.

La section suivante indique les meilleures façons de mettre en application les politiques du PCC, soit au moyen d'outils réglementaires, de partenariats et de différentes initiatives.

## 5.1 Initiatives stratégiques

### 5.1.1 Préparation et adoption d'un plan secondaire

La stratégie de mise en œuvre la plus importante pour faire en sorte que les politiques se traduisent en changements significatifs dans le secteur est de la rue Rideau est la préparation par le personnel de la Ville d'un plan secondaire. Celui-ci permettra d'intégrer les politiques et lignes directrices du présent document directement dans le Plan officiel (PO) de la Ville, par une modification au Plan officiel (MPO). Ainsi, les futurs aménagements seront conformes aux politiques relatives à l'utilisation du sol et à la conception décrites au chapitre 4.

Le plan secondaire doit comprendre les annexes suivantes :

- Annexe A : Secteur d'aménagement visé et utilisation du sol
- Annexe B : Hauteur de bâtiment et densité maximales
- Annexe C : Répartition de la densité sur le site

Le Plan secondaire du secteur est de la rue Rideau doit suivre certaines ou toutes les étapes suivantes (conformément à la Loi sur l'aménagement du territoire et au volume 1 du Plan officiel) :

1. Approbation des plans de lotissement et de copropriété provisoires et des exemptions à la réglementation relative aux parties de lots de terrain.
2. Adoption de règlements de zonage.
3. Recours aux dispositions de hauteur et de densité accrues décrites à l'article 37 de la Loi sur l'aménagement du territoire.
4. Réglementation des plans d'implantation.
5. Signature de lettres d'engagement ou enregistrement d'ententes sur les plans d'implantation.
6. Application du symbole d'aménagement différé « h ».
7. Désignation de terrains réservés à la création de parcs ou règlement financier des frais relatifs aux terrains à vocation de parc.
8. Recours aux pouvoirs et aux mesures incitatives pris en application d'un plan d'améliorations communautaires.

9. Conclusion d'ententes d'aménagement inscrites sur le titre.

### 5.1.2 Modification du Plan secondaire de la Côte-de-Sable

Les limites du secteur visé par le Plan secondaire de la Côte-de-Sable chevauchent en grande partie celles du PCC et du Plan secondaire du secteur est de la rue Rideau, au sud de la rue Rideau. En vue de clarifier les politiques relatives aux propriétés et aux rues de ces secteurs, il importe de retirer toutes les orientations stratégiques conflictuelles entre les deux documents.

Par conséquent, les limites du Plan secondaire de la Côte-de-Sable seront modifiées dans le cadre d'une MPO, suivant l'approbation du Conseil. Elles seront déplacées de façon à s'arrêter à celles du présent PCC et des plans secondaires connexes, sans les dépasser. Il est recommandé que les zones communes aux deux documents soient retirées de l'annexe J – *Utilisation du sol dans la Côte-de-Sable* et de l'annexe K – *Réseau piétonnier et cyclable et nouveaux parcs de la Côte-de-Sable* (Plan secondaire de la Côte-de-Sable). Par ailleurs, il faudra retirer du Plan secondaire de la Côte-de-Sable toute politique visant uniquement les propriétés qui en sont exclues à la suite des modifications.

### 5.1.3 Inscription de propriétés au registre des biens à valeur ou à caractère patrimonial ou désignation de biens à valeur patrimoniale

En plus de l'examen en cours du PCC du secteur est de la rue Rideau, le personnel des Services du patrimoine de la Ville procède à l'examen des biens du patrimoine bâti de ce même secteur. Le chapitre précédent cible huit propriétés à inclure dans le registre des biens à valeur ou à caractère patrimonial. Quatre d'entre elles pourraient aussi être désignées en vertu de la *partie IV de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario*.

Tout ajout au registre nécessite la consultation du Sous-comité du patrimoine bâti et l'approbation du Conseil municipal. Un rapport présentant les huit propriétés susceptibles d'être ajoutées au registre sera déposé

devant ces derniers aux fins d'étude.

Une propriété peut mériter une désignation individuelle si elle satisfait aux critères établis dans le Règlement de l'Ontario 9/06, pris en application de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*. Des études sont nécessaires pour déterminer si les propriétés ciblées répondent à ces critères. Leur valeur sur le plan du patrimoine culturel sera évaluée par le personnel de la Ville, qui déposera un rapport au Sous-comité du patrimoine bâti et au Conseil municipal.

## **5.2 Examen des demandes d'aménagement**

### **5.2.1 Mise à jour des exigences de demande**

Dans les secteurs où la densification est permise et encouragée, il est important d'examiner les propositions d'aménagement dans leur contexte pour évaluer leurs éventuelles répercussions sur les quartiers, espaces publics et espaces libres environnants. En plus des études sur les effets d'ombre, les auteurs de demandes d'aménagement de bâtiments de plus de six étages devront inclure des vues en trois dimensions du projet proposé dans le contexte du quartier, au-delà des propriétés attenantes. Avant de présenter une demande, l'auteur devra consulter le personnel d'urbanisme de la Ville pour savoir l'ampleur du contexte à modéliser et connaître les vues souhaitées.

### **5.2.2 Projets d'importance sujets à une évaluation par le Comité d'examen du design urbain de la Ville d'Ottawa**

Le Comité d'examen du design urbain est un groupe consultatif indépendant formé de professionnels bénévoles qui propose un examen objectif fondé sur le principe d'évaluation par les pairs des projets d'immobilisations publics et privés prévus pour les secteurs de conception prioritaires de la Ville. Le Comité représente un ajout important au processus d'examen officiel de la conception urbaine, et il a pour rôle d'aider la Ville à atteindre l'excellence en matière d'architecture et d'esthétique urbaine. Comme la rue Rideau est désignée rue principale traditionnelle dans

l'annexe B du Plan officiel, les propriétés de cette rue se trouvent dans un secteur de conception prioritaire. Les projets qui répondent aux critères du Comité d'examen du design urbain et qui demandent une modification au Règlement de zonage ou une demande d'approbation du plan d'implantation dans le secteur de conception prioritaire sont sujets à un examen par ce comité.

Pour les demandes d'aménagement soumises à cet examen et pour lesquelles la répartition de la densité est utilisée, le personnel chargé de l'examen des projets d'aménagement recommandera à l'auteur de participer à une consultation préalable informelle avec le Comité d'examen du design urbain. Cette rencontre facultative, prévue durant la phase précédant le processus de demande d'aménagement, s'ajoute aux réunions d'examen officielles obligatoires pour le projet.

Lorsqu'un projet doit subir un examen par le Comité d'examen du design urbain, il revient au responsable du dossier de la Ville de présenter une liste de questions aux membres du Comité pour les aider à orienter leurs interventions. Les questions suivantes visent à guider le responsable du dossier.

## Questions du Comité d'examen du design urbain

### Contexte

- L'aménagement proposé assure-t-il une transition adéquate vers les quartiers de faible hauteur adjacents et s'harmonise-t-il avec les biens patrimoniaux et les espaces libres?
- L'aménagement proposé met-il en valeur les biens patrimoniaux sur le terrain ou à proximité?
- L'aménagement proposé comprend-il les murs orbes?
- L'aménagement proposé tient-il compte des intersections en assurant un traitement équivalent pour les deux façades?
- L'aménagement proposé contribue-t-il à la diversité architecturale en évitant de reproduire un immeuble sur le même site ou à proximité?

### Volumétrie, conception du bâtiment et matériaux

- La volumétrie du bâtiment contribue-t-elle à créer un rez-de-chaussée et une base à l'échelle humaine?
- L'aménagement proposé comprend-il un retrait adéquat s'harmonisant avec ceux des aménagements adjacents?
- L'aménagement proposé prévoit-il un retrait pour les portions en hauteur afin de dégager la vue et assurer l'intimité?
- L'aménagement proposé intègre-t-il adéquatement les cabines de machinerie à l'architecture?
- L'aménagement proposé exploite-t-il les matériaux, les textures et les compositions de façon créative et durable?
- L'aménagement proposé offre-t-il une aire d'agrément extérieure destinée aux résidents de taille suffisante?

### Espace public et aménagement paysager

- L'aménagement proposé contribue-t-il à créer un sentiment d'appartenance en intégrant des éléments paysagers, tels que des arbres, des meubles urbains, de l'éclairage, des aménagements de finition et des œuvres d'art public, pour dynamiser l'espace public?
- Les éléments paysagers de l'aménagement proposé contribuent-ils à mettre en valeur l'architecture, à cacher les éléments moins esthétiques et à susciter un intérêt visuel?

### Domaine piétonnier

- L'aménagement proposé favorise-t-il une expérience sécuritaire et positive pour les piétons en prévoyant de nombreuses entrées au rez-de-chaussée donnant sur la rue?
- L'aménagement proposé prévoit-il des unités donnant sur la rue et offrant une vue sur cette dernière?
- L'aménagement proposé prévoit-il des installations techniques à l'arrière du bâtiment pour éviter les murs orbes et réduire tout conflit avec les activités piétonnières?
- Dans l'aménagement proposé, les événements et l'équipement mécanique sont-ils loin de l'espace public pour réduire l'incidence sur les piétons?
- L'aménagement proposé met-il en valeur l'entrée principale pour en faciliter l'accès?
- L'aménagement proposé prévoit-il des structures de protection contre les intempéries pour les habitations et les commerces?

### Stratégie de durabilité

- La stratégie de durabilité contribue-t-elle à réduire l'incidence environnementale du projet, par exemple par l'aménagement de toits verts?
- L'aménagement proposé comprend-il des technologies de construction écologiques et vise-t-il une certification de bâtiment écologique, par exemple LEED?

### Parcs et espaces publics appartenant à des intérêts privés

- Les sièges, l'éclairage et l'aménagement paysager de l'espace public sont-ils confortables pour l'ensemble des usagers?
- L'espace public est-il conçu de façon à ce qu'il soit clair qu'il est accessible et ouvert au public?
- L'emplacement, la forme et la conception de l'espace public s'harmonisent-ils aux espaces libres adjacents et contribuent-ils à les mettre en valeur?
- Les façades qui donnent sur l'espace public animent-elles ce dernier, notamment par des utilisations dynamiques et des vitrages au niveau du sol? L'espace public exclut-il les structures de ventilation, les dépôts à ordures et les équipements mécaniques?

## 5.3 Améliorations au moyen de réaménagements privés

Les réaménagements privés joueront un rôle de premier plan dans l'amélioration de l'expérience dans le secteur est de la rue Rideau. Les investissements récents de la Ville en vue d'améliorer le paysage de rue et les infrastructures, notamment par le projet de réfection de la rue Rideau, ont déjà commencé à susciter un intérêt pour le secteur chez les promoteurs. Les réaménagements privés rendent possibles l'aménagement de terrains vagues, la mise à profit des lots sous-utilisés et le remplacement de structures qui se détériorent afin d'offrir plus d'endroits où habiter, travailler et se divertir. En respectant les lignes directrices relatives à la forme bâtie et à la conception décrites dans le présent PCC et le plan secondaire connexe, les projets de revitalisation de la rue devraient contribuer positivement au dynamisme du secteur sans nuire à son caractère et à ses bâtiments actuels.

### 5.3.1 Article 37 et bénéfiques pour le secteur

La plupart des améliorations de l'espace public prévues dans le secteur est de la rue Rideau devraient être financées par des redevances d'aménagement. Bien que le présent PCC recommande des hauteurs et densités maximales qui seront appliquées par l'intermédiaire du Plan secondaire, il ne propose aucune modification au Règlement de zonage par la Ville en vue de modifier les droits d'aménagement actuels. À ce titre, la Ville pourrait songer à appliquer l'article 37 de la Loi sur l'aménagement du territoire pour garantir un financement au bénéfice du secteur en échange d'une augmentation de la hauteur et de la densité permises en vue d'atteindre celles proposées dans le PCC et le Plan secondaire.

Toutes les initiatives décrites dans le PCC, y compris les améliorations au paysage de rue et aux espaces libres, sont jugées importantes en vue de fournir les infrastructures nécessaires pour répondre à la croissance prévue dans le secteur. L'article 37 est d'ailleurs un moyen crucial d'en garantir le financement. Par ailleurs, elles peuvent aussi contribuer aux initiatives à

grande échelle liées à l'espace public.

### 5.3.2 Réaménagement privé d'espaces libres et de terrains à vocation de parc

Les politiques du PCC et du Plan secondaire font en sorte que de petits espaces libres urbains supplémentaires sont prévus lors du réaménagement d'un site plus vaste. Ces espaces libres peuvent prendre la forme de parcs ou d'espaces publics appartenant à des intérêts privés. Lorsqu'une propriété satisfait aux critères établis dans le chapitre précédent, les deux types d'espaces libres seront prévus lors du rezonage, dans le cadre du processus d'examen de la demande d'aménagement.

Les nouveaux terrains à vocation de parc seront conçus et entretenus par la Ville, qui en sera propriétaire. Les espaces publics appartenant à des intérêts privés, eux, seront conçus, aménagés et entretenus par le propriétaire, mais le personnel de la Ville devra évaluer le concept durant le processus d'examen des demandes d'aménagement.

## 5.4 Initiatives prioritaires liées à l'espace public

La population a jugé plusieurs initiatives liées à l'espace public efficaces pour améliorer l'environnement du secteur à l'étude et à proximité. Ainsi, les projets suivants devraient être prioritaires pour le secteur.

### 5.4.1 Amélioration du paysage de rue des culs-de-sac et des intersections

*Amélioration des culs-de-sac et de la conception des intersections*

Dans le chapitre 4, il est précisé que deux culs-de-sac et une intersection ont besoin d'être repensés afin de créer un environnement plus sécuritaire et confortable pour les usagers.

L'intersection et les culs-de-sac suivants sont prioritaires pour la Ville. Les grandes lignes de conception décrites au chapitre 4 devraient orienter leur réaménagement. Idéalement, la Ville devrait procéder aux travaux

lors d'un projet de reconstruction des routes ou du réaménagement d'une propriété adjacente afin de réaliser des économies ou de profiter de possibilités de financement.

Le réaménagement de l'intersection et des culs-de-sac suivants devrait être entrepris en priorité par la Ville :

- Intersection de la rue Cobourg et de la promenade Beausoleil
- Cul-de-sac de la rue Augusta
- Cul-de-sac de la rue Chapel

#### *Passage pour piétons de la rue Nelson*

La population indique qu'il est difficile de traverser la rue Rideau à pied à l'intersection de la rue Nelson, ce qui en ferait un endroit idéal où installer un feu pour piétons. Les piétons pourraient ainsi commencer à traverser la rue avant que le feu passe au vert pour les véhicules. La Direction de la circulation routière du Service des travaux publics de la Ville devra mener une étude sur les conflits entre piétons et automobilistes à cette intersection pour bien évaluer le besoin.

### **5.4.2 Art public**

La Ville devrait poursuivre sa lancée et continuer d'intégrer de l'art public au paysage de rue, comme ce qui s'est fait lors du projet de réfection de la rue Rideau. Les idées suivantes pour embellir l'environnement sont tirées des consultations communautaires tenues durant le processus d'élaboration du PCC.

#### *Vitrine de l'édifice de Bell*

L'édifice de Bell est situé au 393, rue Rideau, à l'intersection de la rue Friel. Sa façade possède une vitrine qui servait autrefois à exposer les dernières technologies de télécommunication, mais elle est vide depuis quelques années en raison de problèmes de vol. Bien que l'utilisation de l'immeuble fasse en sorte que ce dernier ne peut avoir de fenêtres transparentes au niveau du sol, il serait envisageable de changer la vocation de la vitrine



Vitrine vide de l'édifice Bell (393, rue Rideau)

dans le cadre d'un partenariat visant à ajouter un intérêt visuel à une façade autrement très fade. Agrémenter la vitrine d'un éclairage original ou y exposer des photos historiques de la rue Rideau ou des œuvres d'art local (peut-être des créations d'élèves des écoles à proximité) sont quelques idées pour animer cette façade, améliorer le lien de l'immeuble avec son environnement et redonner une raison d'être à cette vitrine. Pour y arriver, un partenariat entre Bell, l'une des écoles locales ou une association ou un groupe communautaire serait nécessaire.

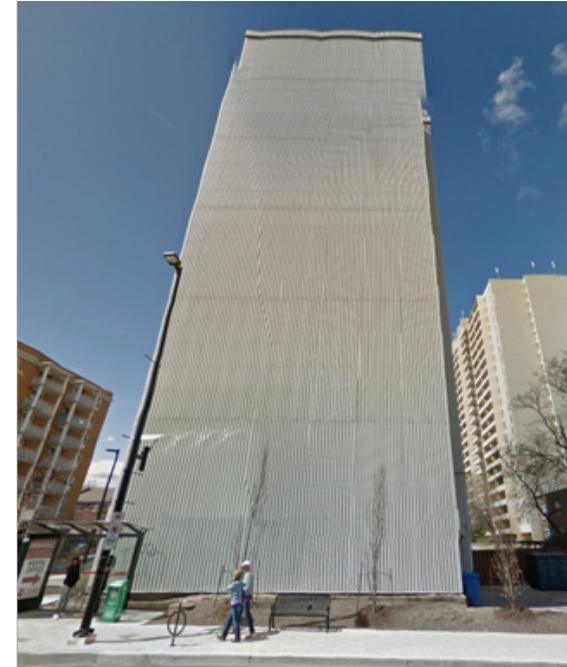
#### *Murale sur l'immeuble de LCO*

De nombreux immeubles de grande hauteur du secteur visé par le PCC ont de vastes murs orbes donnant sur la rue. L'un des exemples les plus probants est l'immeuble de LCO, situé au 215, rue Wurtemberg, à l'intersection de la rue Rideau. Bien qu'il soit peu probable que l'immeuble soit rénové ou réaménagé à court terme, il serait sans doute possible de revitaliser sa façade en y réalisant une murale. Une collaboration entre la collectivité et le groupe de développement communautaire de LCO et

peut-être le recours au programme À vos pinceaux!, qui finance des murales extérieures et des projets d'embellissement par l'art dans les quartiers d'Ottawa, contribueraient sûrement à concrétiser ces idées.

#### *Peinture sur rue dans le cul-de-sac de la rue Augusta*

Depuis quelques années, la peinture sur rue gagne en popularité dans tous les coins du monde. Les villes recourent à cet outil efficace et rentable de développement communautaire afin de modérer la circulation, de créer un sentiment d'appartenance, d'embellir des étendues d'asphalte autrement drabes et de rendre l'espace plus accueillant pour les piétons. Lors de consultations publiques, la population a ciblé le cul-de-sac de la rue Augusta comme l'endroit idéal pour un projet de peinture sur rue. Pour faire de ce concept une réalité, des membres de la collectivité auraient à collaborer avec le Bureau des relations avec les quartiers du Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance.



Mur nu faisant face à la rue Rideau (215, rue Wurtemberg)



Exemple de peinture sur rue