

Rapport « Ce qui a été dit »

Étude du Plan secondaire du secteur de la station Lincoln Fields

Décembre 2020 à décembre 2021

Responsable de l'étude

Natalie Persaud, urbaniste professionnelle certifiée, MICU

Urbaniste II

Unité de la planification communautaire

Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique

Natalie.Persaud@ottawa.ca

613-580-2424, poste 12681

CONTEXTE

En décembre 2019, la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique de la Ville d'Ottawa lançait une étude visant à mettre au point un plan secondaire pour le secteur de la station Lincoln Fields. Les catalyseurs de cette étude sont le projet d'aménagement d'une nouvelle station du train léger sur rail (TLR) ainsi que les changements anticipés à l'aménagement dans le secteur entourant la nouvelle station.

La Ville a invité les résidents, les entreprises et les associations communautaires du secteur ainsi que les représentants d'autres secteurs municipaux, dont le bureau de l'Étape 2 du TLR, à partager de l'information dans leurs domaines d'expertise qui serait pertinente au secteur entourant la station Lincoln Fields. L'objet de cette séance portes ouvertes était de lancer l'étude, de partager ce que le personnel savait des conditions actuelles dans ce secteur de la ville et de prendre le pouls des résidents quant à leurs priorités et leurs intérêts au regard de l'étude.

La séance portes ouvertes s'est tenue le 11 décembre 2019 au Centre Ron Kolbus Lakeside, situé au 102, avenue Greenview. La promotion de cet événement s'est effectuée par les associations communautaires, le site Web de l'étude et le bureau de la conseillère du Quartier 7.

Études connexes

Parallèlement au lancement de cette étude, la Ville entreprenait un examen de son Plan officiel dont la version provisoire a été publiée aux fins de rétroaction par le public le 20 novembre 2020.

Par ailleurs, avant la séance portes ouvertes, des étudiants à la maîtrise de l'École d'aménagement urbain de l'Université Queen's avaient entrepris d'analyser le secteur de l'étude et de formuler des recommandations pour le plan secondaire à partir des objectifs énoncés dans le nouveau Plan officiel de la Ville et des observations qu'ils avaient faites. La Ville a une entente de longue date avec l'Université Queen's afin d'appuyer les étudiants dans leur programme d'études en leur offrant des occasions de perfectionner leurs compétences dans le domaine de l'aménagement du territoire grâce à une participation à un projet en cours. Le personnel a reçu le rapport des étudiants en janvier 2020. Il convient de noter que le travail des étudiants n'est pas considéré comme un avis professionnel.

Ce que nous avons entendu

La section qui suit se veut un condensé des commentaires reçus au cours de la dernière année. La Ville invite cependant tous ceux qui souhaitent formuler des commentaires à le faire d'ici la fin de l'étude. D'autres séances d'information publique auront lieu en 2021. Le lieu de ces séances dépendra des directives de santé publique relatives à la pandémie de COVID-19.

Les commentaires ont été reçus sous forme de feuilles de commentaires, de notes sur des cartes de la taille d'une table et de tableaux de commentaires. Des commentaires ont également été envoyés par courriel à l'urbaniste responsable. La direction générale a également reçu un sommaire des résultats d'une étude réalisée par l'Association communautaire du village de Britannia. Si ces commentaires ont été intégrés au présent rapport, il est cependant à noter qu'il faut communiquer directement avec cette association pour en savoir davantage sur un résultat précis de l'étude qu'elle a réalisée.

Les principaux sujets des commentaires reçus comprennent les suivants :

- Mobilité
- Utilisation du sol
- Aménagement urbain et espaces verts
- Infrastructures
- Étape 2 du train léger sur rail (TLR)
- Intérêts généraux

Mobilité et connectivité

- L'avenue Carling est trop large, rapide et achalandée. Elle constitue un obstacle de taille pour les résidents vivant au sud de l'artère qui souhaitent accéder à la station.
- Les passages pour piétons doivent être aménagés en fonction de la largeur de la route et les feux de circulation doivent laisser suffisamment de temps aux piétons pour traverser l'artère.
- L'environnement piétonnier doit être amélioré. Des trottoirs plus larges seraient les bienvenus.
- L'infrastructure et la convivialité des pistes cyclables doivent elles aussi être améliorées, notamment la jonction par les différents sentiers et l'aménagement de voies cyclables directement sur l'avenue Carling.
- Il convient également de garder à l'esprit que ce ne sont pas tous les usagers du sentier polyvalent qui souhaitent se rendre au TLR. Il faut donc veiller à aménager une voie facile et sûre pour les cyclistes qui souhaitent dépasser la station.
- Il faut améliorer l'entretien pendant l'hiver.
- L'augmentation probable de la circulation automobile causée par l'aménagement proposé par le corridor Carling-Richmond soulève des inquiétudes.
- L'intersection de la promenade Sir-John-A.-Macdonald et de l'avenue Carling pose problème.
- La circulation des piétons et des véhicules à l'entrée du centre commercial est problématique. Il faut améliorer la séparation entre les deux.

- Des préoccupations sont soulevées quant à la sécurité de l'intersection entre l'avenue Croydon et le chemin Richmond, particulièrement du côté est le soir. Les piétons sont difficiles à voir.
- Il faut veiller à assurer la fluidité de l'accès au quartier Britannia.
- Il faut éliminer les couloirs de virage et les virages à droite aux feux rouges.
- Le quartier Woodpark a besoin de trottoirs et d'un accès facile à la station du TLR.

Utilisations du sol

- Il faut plus de magasins de détail. Ce secteur de la ville a perdu énormément de services et de magasins de détail.
- Il faut que le centre commercial de Lincoln Fields ait une fonction mixte et ne soit pas un complexe d'habitation.
- Il faut encourager l'implantation de bureaux et la création d'emploi compte tenu de la proximité du TLR.
- Il faut que le projet de développement soit le plus polyvalent possible.
- Des travaux de réaménagement importants sont prévus ou en cours tout le long du corridor Carling et Richmond, ce qui aura des répercussions sur les projets de développement actuels dans ce secteur.
- Il faut des installations communautaires, comme un centre récréatif.

Aménagement urbain et espaces verts

- Le milieu de vie doit être dynamique et actif.
- La densification soulève des inquiétudes.
- Certains se sont dits préoccupés par les répercussions d'un nouveau développement sur la vie privée.
- Certains se sont dits préoccupés par le risque de perdre des espaces verts. Il faut plus d'espaces verts et d'arbres.
- La coupe des arbres dans ce secteur déçoit les citoyens.
- L'une des priorités dans le cadre des nouveaux projets de développement devrait être l'atténuation du bruit.
- Les sentiers sont une voie d'accès aux stations. Malheureusement, ils ne sont pas éclairés, ce qui les rend dangereux.
- Le chemin Richmond entre l'avenue Carling et la promenade devrait être aménagé comme une rue principale traditionnelle afin de favoriser un environnement convivial à une circulation piétonnière à petite échelle.
- Il faudrait privilégier un développement de moyenne hauteur du côté sud-ouest de l'avenue Edgeworth. Ces terrains sont vastes et ne servent que pour des unités individuelles.

- Il faut ramener les exigences touchant les voitures et les places de stationnement au minimum. Les projets de développement actuels prévoient trop de places de stationnement.
- Il faut améliorer la stratégie de remplacement des arbres. La règle du deux pour un, d'une hauteur de 10 cm ou plus, ne va pas.
- Au moment de procéder à la reforestation, il faut envisager de planter plus d'arbres femelles. Un nombre excessif d'arbres mâles occasionne un problème de pollen et d'allergies.
- Il faut veiller à accorder une attention particulière à l'accessibilité dans l'aménagement urbain. Il y a beaucoup d'aînés dans ce secteur.
- Il faudrait ouvrir l'accès au ruisseau Pinecrest.

Infrastructures

- L'écoulement des eaux constitue un problème le long de la promenade Sir-John-A.-Macdonald.
- Les secteurs propices aux inondations doivent être améliorés.
- Il faut atténuer le risque d'inondation dans les nouveaux projets de développement, dont la construction du TLR.
- L'infrastructure en place doit pouvoir supporter une densification dans le secteur.

Étape 2 du train léger sur rail et fonctionnement de la station

- Des préoccupations ont été soulevées concernant le bruit causé par la construction, les autobus la nuit et les voitures de train.
- Il faudrait que l'itinéraire des autobus continue sur l'avenue Carling au lieu de tourner à la station.
- Il faut veiller à installer des bancs à la station.
- Le projet de train est certes prometteur, mais le système actuel connaît déjà des ratés.
- À quoi ressembleront le niveau de bruit et la présence visuelle des voies ferrées, particulièrement celles qui surplomberont le ruisseau Pinecrest?
- Le passage supérieur au-dessus du ruisseau sera de la pollution visuelle pour les résidents qui vivent sur l'avenue Connaught.
- Il faut veiller à aménager suffisamment de toilettes aux stations du TLR.
- Sera-t-il possible d'avoir les horaires?
- L'aspect de la sécurité doit être central dans l'aménagement des stations. Une attention particulière doit être accordée aux revendeurs de drogues.
- Les coûts seront-ils moins élevés pour les usagers?
- Il ne faut pas que les autobus qui passent par la station du TLR soient autorisés à rester en attente dans la voie d'arrêt.
- Il faut veiller à aménager des installations de stationnement de vélos sûres.

Intérêts généraux

- Les limites de l'étude sont un exemple de redécoupage qui n'est pas nécessaire. Pourquoi inclure le quartier Woodpark et pas les autres à proximité?
- L'étude doit être coordonnée avec d'autres secteurs de la Ville, des organismes externes et des promoteurs du secteur privé.
- Les limites proposées dans le Plan secondaire pour Lincoln Fields auront une incidence sur les secteurs avoisinants. Il faut donc prendre garde à l'aspect de l'interconnectivité entre eux.
- Le secteur à l'étude est trop petit. Il comprend des résidents qui iront à pied ou à vélo vers les services et les installations dans le secteur.

Exercice de détermination de l'énoncé de vision

La séance portes ouvertes prévoyait un espace où les participants pouvaient lancer des idées pour l'élaboration d'un énoncé de vision pour l'étude. Les commentaires ci-dessous ont été reçus.

- Relier le développement de Lincoln Fields à la station du TLR avec un passage supérieur pour les piétons de façon à accroître la sécurité.
- Il faut des cafés.
- Il faut diminuer la circulation automobile. Pour cela, il ne faut pas que les nouveaux développements fassent augmenter le nombre de voitures.
- Il faut que le chemin Greenbank compte quatre voies d'un bout à l'autre.
- Il faut garder les développements à haute intensité dans les limites de Lincoln Fields.
- Il faut relier le TLR au centre commercial. Les voies piétonnières sur l'avenue Carling sont dangereuses.
- Les personnes âgées ont besoin d'un accès à la station de Lincoln Fields. Il est difficile de traverser la promenade.
- Il faut rendre le secteur accessible et tenir particulièrement compte de l'entretien en hiver.
- Il faut plus de trottoirs.
- Il faut installer des zones tampons le long des voies piétonnières sur l'avenue Carling.
- Il faut prendre en considération en premier lieu les modes de transport durables, comme la marche et le vélo, et réduire la dépendance envers la voiture.
- Il faut que les aménagements soient conviviaux pour les personnes âgées.
- Il faut plus de voies cyclables distinctes.
- Il faut plus de magasins de détail, particulièrement des boutiques comme celles que l'on voit dans Westboro.
- Il faut de la franchise de la part de tous les intervenants.

- Il faut des logements abordables.
- Il faut plus de voies sur l'avenue Carling.
- Il faut rétrécir la chaussée sur Carling.
- Le train sur rail doit se rendre jusqu'à Barrhaven et Kanata.
- Il faut éliminer la multitude de stationnements.
- Il faut augmenter le potentiel piétonnier vers les boutiques, les écoles et les lieux de socialisation.
- Il faut aménager des sentiers polyvalents, car il faut une continuité pour les cyclistes et les autres usagers qui ne vont pas à la station.
- Il faut plus d'arbres.
- Il faut aménager le secteur autour des personnes, et non des voitures.
- Il faut un passage à niveau à la station Lincoln Fields du TLR.
- Il faut beaucoup plus de jonctions entre les rues afin de favoriser les modes de transports actifs.
- Les autobus doivent passer plus fréquemment.
- Il faut qu'il soit facile de circuler entre le quartier Britannia et la station.
- Il faut un centre communautaire doté d'installations sportives, comme une piscine et un champ surplombé d'un toit en dôme.
- Il faut étudier la circulation sur la promenade Sir-John-A.-Macdonald. L'intersection avec l'avenue Carling est dangereuse et congestionnée.
- Réouverture de la voie de Pinewood jusqu'au chemin Richmond.
- Arrêt d'autobus au centre communautaire Old Forge.
- Pourquoi ne pas faire appel aux Autochtones pour aménager des points d'intérêt?
- Mode de déplacement écologique et accessibilité.
- L'avenue Carling et le chemin Richmond servent principalement aux résidents du secteur et ne devraient pas être vus comme des autoroutes qui relient une extrémité de la Ville à l'autre.
- Il faut un point d'entrée à la jonction de Carling et de Richmond.
- Il faut mettre l'accent sur les jonctions communautaires.
- Il faut libérer le ruisseau Pinecrest et laisser toute la place à la nature dans ses environs.
- Le chemin Richmond entre la promenade Sir-John-A.-Macdonald et l'avenue Carling devrait être aménagé comme une rue principale traditionnelle.
- Il faut éviter les entrées en pente.
- Il faut séparer toute l'infrastructure cyclable.
- Prévoir un dispensaire de cannabis.
- Projet de développement à haute densité avec des bureaux afin de stimuler l'emploi et la croissance économique.

- Réaménagement de Lincoln Fields – usage mixte (résidentiel, commerce de gros, bureaux).
- Modes de transport accessibles.
- Il faut éviter de déplacer des rues de quartier pour réaliser des projets de développement de grande envergure et imposants.
- Il faut plus d'arbres sur les terres appartenant à la Commission de la capitale nationale.
- Il faut réduire la circulation sur l'avenue Edgeworth.
- Il faut prévoir plus d'éclairage.
- Il faut connecter les quartiers aux sentiers polyvalents et non aux routes.
- Pourquoi pas un sentier de ski de fond?
- Il faut réduire les délais d'attente pour traverser l'avenue Carling et programmer le feu piéton pour qu'il s'active par défaut au lieu de devoir peser sur le bouton d'appel.

Commentaires relatifs à l'étude provenant des résidents du village de Britannia

Le 13 octobre 2020, le personnel a reçu les résultats d'une étude réalisée par l'Association communautaire du village de Britannia visant à dresser un portrait de ce que les résidents du secteur de Lincoln Fields aimeraient voir se concrétiser dans leur milieu de vie. L'étude a été créée par l'Association avec l'aide d'autres associations.

Les résultats reçus ont appris ceci au personnel :

- Les services d'épicerie et de vente au détail sont très utilisés, à l'instar des espaces récréatifs comme le parc Britannia et le Centre Ron Kolbus.
- Un grand nombre de répondants utilisent une voiture comme principal mode de transport comparativement aux cyclistes ou aux usagers du transport en commun. La marche étant également très prisée, les répondants espèrent voir le potentiel piétonnier du secteur s'améliorer.
- L'intersection du chemin Richmond et de l'avenue Carling est considérée comme dangereuse pour les piétons, tout comme le passage piétonnier surélevé au-dessus de l'avenue Carling à la station de transport en commun rapide par autobus (TCRA) de Lincoln Fields.
- Le réaménagement du centre commercial de Lincoln Fields devrait prévoir un lien piéton vers la station de TLR aménagé en tenant compte des préoccupations encourant la sécurité que soulève la traversée de la promenade Sir-John-A.-Macdonald.
- L'infrastructure cyclable est vue comme une priorité, notamment des améliorations aux jonctions à l'échelle du secteur et non simplement pour les gens qui se rendent à la station.

- La densification du secteur est vue d'un bon œil, l'intérêt étant très fort pour des développements à usage mixte.
- Le chemin Richmond et l'avenue Croydon devraient être considérés comme des rues principales. Le personnel comprend par là des emprises étroites conjuguées à un développement à usage mixte de moyenne envergure qui tient compte des piétons et des cyclistes.
- Les répondants semblent privilégier les conceptions d'immeuble selon lesquelles les immeubles hauts devraient figurer d'un côté d'une rue et être plus reculés par rapport à une route plutôt que des immeubles à mi-hauteur. Cela dit, les immeubles hauts ne devraient pas être situés sur les grandes artères.

Pour en savoir davantage au sujet de cette étude, contactez l'Association communautaire du village de Britannia.

Prochaines étapes

Au cours de la dernière année, le personnel de la Ville a pris une pause de cette étude pour se concentrer plutôt sur le nouveau Plan officiel afin de jeter les assises du Plan secondaire. La version provisoire du Plan officiel étant maintenant terminée et publiée, l'étude du plan secondaire reprendra, et le personnel tiendra compte des commentaires reçus à ce jour par l'entremise de la séance portes ouvertes et d'autres sources. Nous continuerons également de demander l'avis des intervenants par des conversations ciblées sur les priorités pour le secteur et dresserons un bilan à la population au printemps 2021.

Pour vous tenir au fait des projets, inscrivez-vous à la liste de distribution par courriel qui se trouve sur la page Web de l'étude.