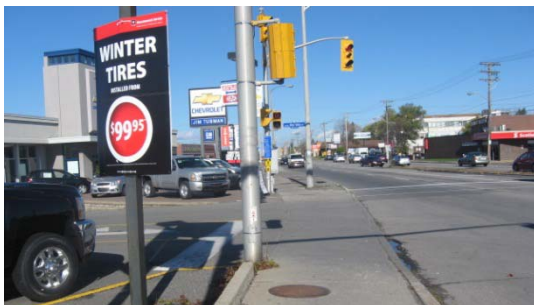


2 LA RUE BANK AUJOURD'HUI

Le secteur visé par le PCC est le tronçon de la rue Bank délimité par deux ponts : le pont Billings et le pont de la rue Bank Sud. Le pont Billings se trouve à l'extrémité nord du secteur visé par le PCC et enjambe la rivière Rideau. Le pont de la rue Bank Sud, situé à l'extrémité sud du secteur visé par le PCC, traverse la voie ferrée du CN et le ruisseau Sawmill. Le secteur à l'étude est long de 3,2 km et couvre une superficie totale de 101 hectares.



Le présent chapitre décrit les conditions actuelles du secteur de la rue Bank visé par le PCC ainsi que les possibilités et les contraintes observées sur place. Il résume également les principales

politiques municipales importantes pour formuler l'ensemble du Plan.

2.1 CONTEXTE DE PLANIFICATION ET ENVIRONNEMENTAL

2.1.1 PLAN OFFICIEL

Ce tronçon de la rue Bank est désigné « artère principale » et le secteur du centre commercial Billings Bridge est désigné « centre polyvalent » dans le Plan officiel (PO) de la Ville d'Ottawa (2003). Pour ces deux emplacements, le PO établit des objectifs minimaux de densité.

La Stratégie sur les terrains résidentiels d'Ottawa (2009) stipule que la densité de tout le couloir de la rue Bank (long d'environ 6,0 km et reliant la promenade Riverside à l'avenue Queensdale) est en 2006 de 79 personnes et emplois par hectare (ha). Plus tard, en 2009, la Modification au Plan officiel (MPO) 76 approuvait un objectif de densité minimale, pour le même secteur, de 120 personnes et emplois par hectare après 2031. Il s'agit là d'une hausse de densité minimale de 52 pour cent en plus de 25 ans. Selon la Stratégie sur les terrains résidentiels, cet objectif minimal de densité a été établi pour la rue Bank parce qu'il s'agit d'un couloir de transport en commun désigné.

Pour ce qui concerne le centre polyvalent Billings Bridge, la Stratégie sur les terrains résidentiels stipule que la densité de 2006 est de 130 personnes et emplois par hectare. Dans la MPO 76, l'objectif de densité minimal approuvé pour ce secteur est de 160 personnes et emplois par hectare à l'horizon 2031, donc une hausse de

densité minimale de 23 pour cent en 25 ans. L'objectif de densité minimal de ce secteur a été établi en s'appuyant sur la présence de la station de transport en commun Billings Bridge, qui jouxte le centre commercial.

Politiques de design urbain

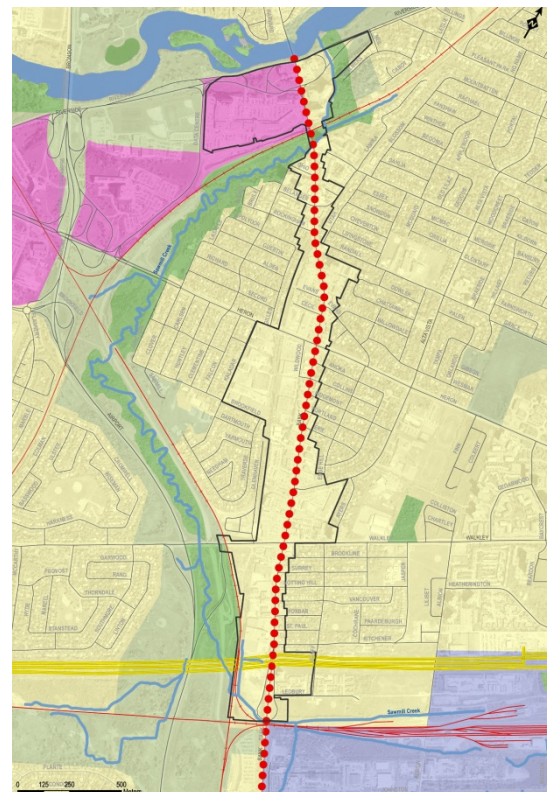
Les terrains désignés « artères principales » et « centres polyvalents » sont des « secteurs prioritaires de conception ». Selon le Plan officiel de la Ville, les secteurs prioritaires de conception sont des zones vers où doit être dirigée la croissance afin de protéger et de mettre en valeur le caractère et la viabilité des quartiers concernés, et de focaliser la coordination des projets de design urbain et de mise en valeur. Les projets d'immobilisation et d'aménagement privé dans les secteurs prioritaires de conception doivent être révisés par le Comité d'examen du design urbain lors de l'étape de consultation des demandes d'aménagement. Étant donné que la rue Bank est une « artère principale », les Lignes directrices d'esthétique urbaine le long des artères principales (2006) sont également largement citées et appliquées.

2.1.2 PLANS DIRECTEURS DES TRANSPORTS, SUR LE CYCLISME ET SUR LA CIRCULATION PIÉTONNIÈRE

Le Plan directeur des transports (2008) soutient fermement l'utilisation de modes de transport durables et établit des objectifs de hausse de la répartition modale entre transport en commun, vélo et marche aux heures de pointe. Le couloir de la rue Bank convient parfaitement à la mise en pratique du transport durable en raison de la proximité du réseau de transport en commun rapide et des liens directs vers le centre-ville.

Le PDT ne propose pas d'élargir la rue Bank dans le secteur à l'étude, ni aucune des grandes artères qui croisent la rue Bank. Il suggère toutefois d'élargir la promenade de l'Aéroport, entre l'aéroport et le chemin Brookfield, une mesure qui pourrait réduire la circulation de transit sur la rue Bank.

Figure 2.1 | Désignations du Plan officiel dans le secteur à l'étude



En examinant les données disponibles les plus récentes en matière de part modale, tirées de l'Enquête origine-destination de 2005 de la Région de la capitale nationale, on constate que le secteur à l'étude se situe sous la moyenne municipale dans certains modes de transport, mais qu'il est au-

dessus de la moyenne municipale dans d'autres modes. À titre d'exemple, le tableau 2.1 indique que le secteur à l'étude compte moins de piétons et de cyclistes que la moyenne municipale, mais que davantage de gens y empruntent le transport en commun à l'heure de pointe du matin que la moyenne municipale. En ce qui concerne l'utilisation de l'automobile, on compte plus d'automobilistes dans le secteur à l'étude à l'heure de pointe de l'après-midi qu'à celle du matin, tant dans le secteur à l'étude que dans le reste de la ville.

Le tableau 2.1 illustre également les objectifs futurs du PDT en matière de part modale pour l'ensemble de la ville.

Tableau 2.1 | Parts modales actuelles du secteur à l'étude, et parts modales actuelles et futures sur l'ensemble du territoire municipal aux heures de pointe

MODE DE TRANSPORT	SECTEUR À L'ÉTUDE		ENSEMBLE DU TERRITOIRE	
	Heure de pointe du matin (actuelle)	Heure de pointe de l'après-midi (actuelle)	Heure de pointe du matin (actuelle)	Heure de pointe du matin (future selon le PDT)
Piétons	7 %	6 %	9 %	9 %
Cyclistes	1 %	2 %	2 %	3 %
Transport en commun	29 %	20 %	21 %	26 %
Automobile	63 %	72 %	68 %	62 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %

Le PDT propose de faire passer la part modale du vélo sur l'ensemble du territoire municipal de 1,7 à

2,9 pour cent d'ici à 2031. Pour y parvenir, le Plan sur le cyclisme d'Ottawa (2008) suggère la création de nouvelles voies cyclables le long de la rue Bank dans tout le secteur à l'étude.

Le Plan sur la circulation piétonnière d'Ottawa (2009) propose de hausser la part modale en heure de pointe, sur l'ensemble du territoire municipal, de 9,3 à 10 pour cent d'ici à 2031. On retrouve à l'annexe 7a : Alta Vista du Plan sur la circulation piétonnière des éléments clés d'amélioration du réseau, qui portent notamment sur le secteur visé par le PCC. L'amélioration des conditions de circulation des piétons dans le secteur Alta Vista est considérée hautement prioritaire dans le Plan sur la circulation piétonnière.

2.1.3 PLAN DIRECTEUR DES ESPACES VERTS D'OTTAWA

Afin de disposer d'espaces verts en nombre suffisant dans le secteur urbain d'Ottawa, le Plan directeur des espaces verts (2006) cherche à utiliser les PCC pour déterminer les possibilités d'en aménager dans les quartiers nouveaux et en cours de réaménagement. Il propose en outre diverses stratégies et des liens menant au réseau d'espaces verts urbains. Le Plan directeur vise un objectif de superficie de parc de deux hectares par millier d'habitants, soit 8 à 10 pour cent de la superficie aménageable.

2.1.4 RÈGLEMENT DE ZONAGE GÉNÉRAL

Le zonage du secteur à l'étude est essentiellement Artère principale (AM) dans le Règlement de zonage générale de la Ville d'Ottawa. Le zonage AM permet diverses utilisations, comme des commerces de détail, des services commerciaux, des bureaux, des résidences et des institutions, installées dans des bâtiments polyvalents ou côte à côte dans des bâtiments autonomes. Plus



précisément, la majorité de la zone AM est constituée d'une sous-zone 1 d'artère principale (AM1), qui permet qu'au maximum 50 pour cent du rapport plancher-sol autorisé (superficie de plancher maximale pouvant être construite sur un site) soit utilisé à des fins non résidentielles afin d'encourager les aménagements polyvalents.

Le zonage de centres polyvalents (MC), où se trouve le centre commercial Billings Bridge, permet toute une gamme d'utilisations favorables au transport en commun. Le zonage du centre commercial Billings Bridge est MC[1341]F(1.0)H(25), c'est-à-dire une zone d'exception autorisant un rapport plancher-sol de 1,0 et une hauteur maximale de 25 mètres.

On retrouve également dans le secteur à l'étude des parcelles situées dans des zones d'utilisations polyvalentes générales (GM), d'aménagement futur (DR), d'industrie générale (IG), de parc et d'espace vert (O1), de sous-zone de couloir de transmission électrique (O1P), de protection de l'environnement (EP), résidentielles de densité 4 (R4B) et résidentielles de densité 5 (R5C). Ces zones permettent de nombreuses utilisations, allant des parcs et des espaces verts aux industries légères en passant par les immeubles d'appartements de hauteur moyenne et élevée.

2.1.5 CARACTÉRISTIQUES ENVIRONNEMENTALES

La rivière Rideau se trouve au nord du secteur à l'étude et le ruisseau Sawmill situé à l'ouest, coule le long du Transitway. Le ruisseau traverse le secteur à l'étude près du passage supérieur du Transitway et de la ligne du CN, au sud du chemin Walkley. La figure 2.2 illustre les espaces verts et autres éléments naturels du secteur.

La plus grande partie du secteur à l'étude se trouve à l'extérieur de la zone inondable centenaire de la rivière Rideau, à l'exception d'une mince bande le long de la rivière Rideau et du ruisseau Sawmill.

On retrouve des pentes raides (excédant 8 pour cent) dans deux zones : l'une le long de la rue Bank, près du passage supérieur du Transitway et du ruisseau Sawmill, et l'autre à l'extrémité sud du secteur à l'étude, près du pont surplombant la voie ferrée du CN.

Bien que les pentes situées dans d'autres secteurs ne soient pas nécessairement considérées comme des risques naturels, on observe un changement topographique notable entre les terrains à l'est de la rue Bank, qui sont périodiquement plus hauts dans de nombreuses parties du secteur à l'étude, et ceux à l'ouest.

Il existe également d'importants changements de niveau à l'ouest de la rue Bank, plus particulièrement entre Heron et Walkley, le long de l'ancienne voie ferrée qui traversait le secteur. Historiquement, ces différences de niveau ont influé sur la formation des parcelles de terrain.

Le secteur à l'étude se trouve dans une partie de la région naturelle appelée plaine argileuse de la vallée de l'Outaouais. L'extrémité sud du secteur est constituée de sols d'argile marine sensible et relève d'une politique adoptée par le Conseil qui peut exiger, près des bâtiments, la plantation de nouveaux arbres à faible demande en eau.

2.2 FORME BÂTIE ET UTILISATION DU SOL

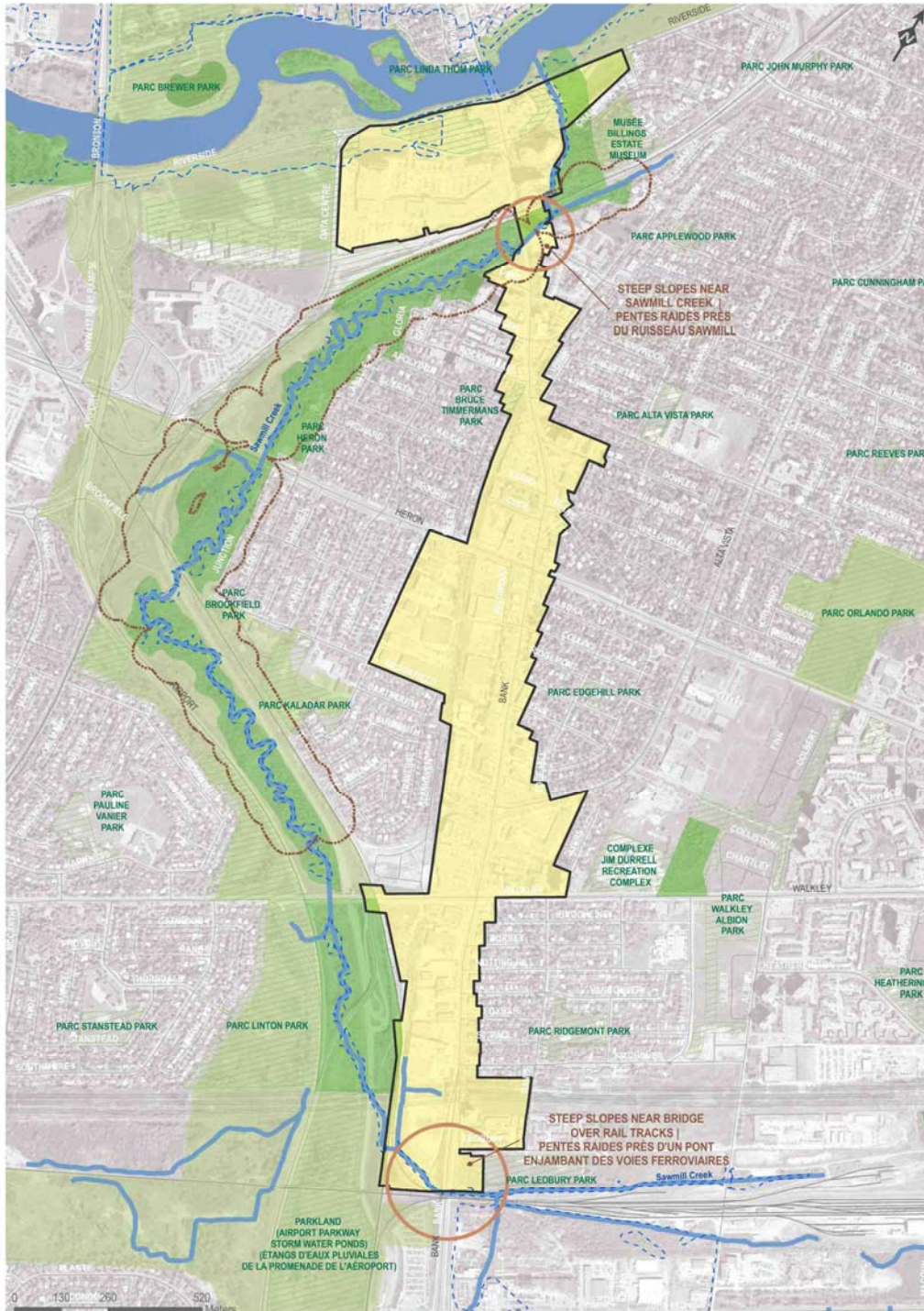
2.2.1 TERRAINS PUBLICS

On retrouve peu de terrains publics dans le secteur à l'étude en comparaison des secteurs environnants.

La Commission de la capitale nationale (CCN) possède des terrains à l'intérieur et autour du secteur visé par le PCC. La limite nord du secteur à l'étude est ceinturée par la rivière Rideau, qui appartient au réseau récréatif de sentiers polyvalents de la CCN. Au sud-est du secteur à l'étude, les terrains arborés de la CCN forment la limite ouest du parc Ledbury. On retrouve d'autres terrains fédéraux, surtout à l'ouest du site, en particulier au Centre RA.

Des terrains municipaux sont dispersés sur tout le secteur environnant et accueillent les centres communautaires et les installations récréatives qui desservent la collectivité locale. La figure 2.3 illustre les propriétés publiques situées dans le secteur à l'étude et aux alentours.

Figure 2.2 | Espaces verts et éléments naturels du secteur visé par le PCC et des alentours



Legend | Légende

- CDP Study Area
Secteur à l'étude pour le PCC
- Rideau River
Rivière Rideau
- Sawmill Creek
Ruisseau Sawmill
- 100-Year Floodplain
Plaine inondable centennale
- Urban Natural Features
Caractéristiques naturelles urbaines
- Major Open Space
Espace vert d'importance
- Parks and Leisure Facilities
Parcs et installations de loisirs
- Significant Valleylands
Vallées d'importance
- Areas with Steep Slopes (> 8%)
Secteur comportant des pentes raides (> 8%)

2.2.2 FORME BÂTIE

Le tronçon de la rue Bank visé par le PCC a été globalement aménagé après 1945, et sa forme bâtie actuelle rappelle l'urbanisation des années 1970. L'âge des bâtiments varie. Certains sont dans leur état d'origine et certains aménagements récents sont représentés par les vastes immeubles commerciaux à l'extrémité sud du secteur à l'étude.

La forme bâtie du secteur à l'étude peut être globalement caractérisée par de grands terrains et la présence des bâtiments les plus imposants du côté ouest de la rue Bank, le côté est se distinguant par un modèle bâti de petite échelle et des terrains moins vastes. D'une manière générale, on trouve des places de stationnement à l'avant ou sur le côté des immeubles. La figure 2.3 donne un aperçu de l'encombrement des bâtiments du secteur à l'étude. Des projets d'aménagement intercalaire et de densification ont déjà été menés à l'ouest de la rue Bank, entre la rue Ohio et l'avenue Rockingham.

Les propriétés donnant sur la rue Bank dans le secteur à l'étude sont essentiellement commerciales, à l'exception d'un certain nombre de résidences et de quelques utilisations industrielles.

Cinq propriétés historiques sont situées dans le secteur à l'étude ou à proximité, dont le Musée du domaine Billings, un bien patrimonial désigné. Les quatre autres propriétés sont connues comme ayant une valeur patrimoniale, mais ne sont pas désignées officiellement. Deux de ces propriétés sont situées sur la rue Bank, entre le chemin Heron et la promenade Alta Vista, et les deux autres se trouvent sur le chemin Walkley.



La propriété du 1663, rue Bank est connue pour sa valeur patrimoniale mais n'est pas désignée officiellement (Google Maps, 2011)

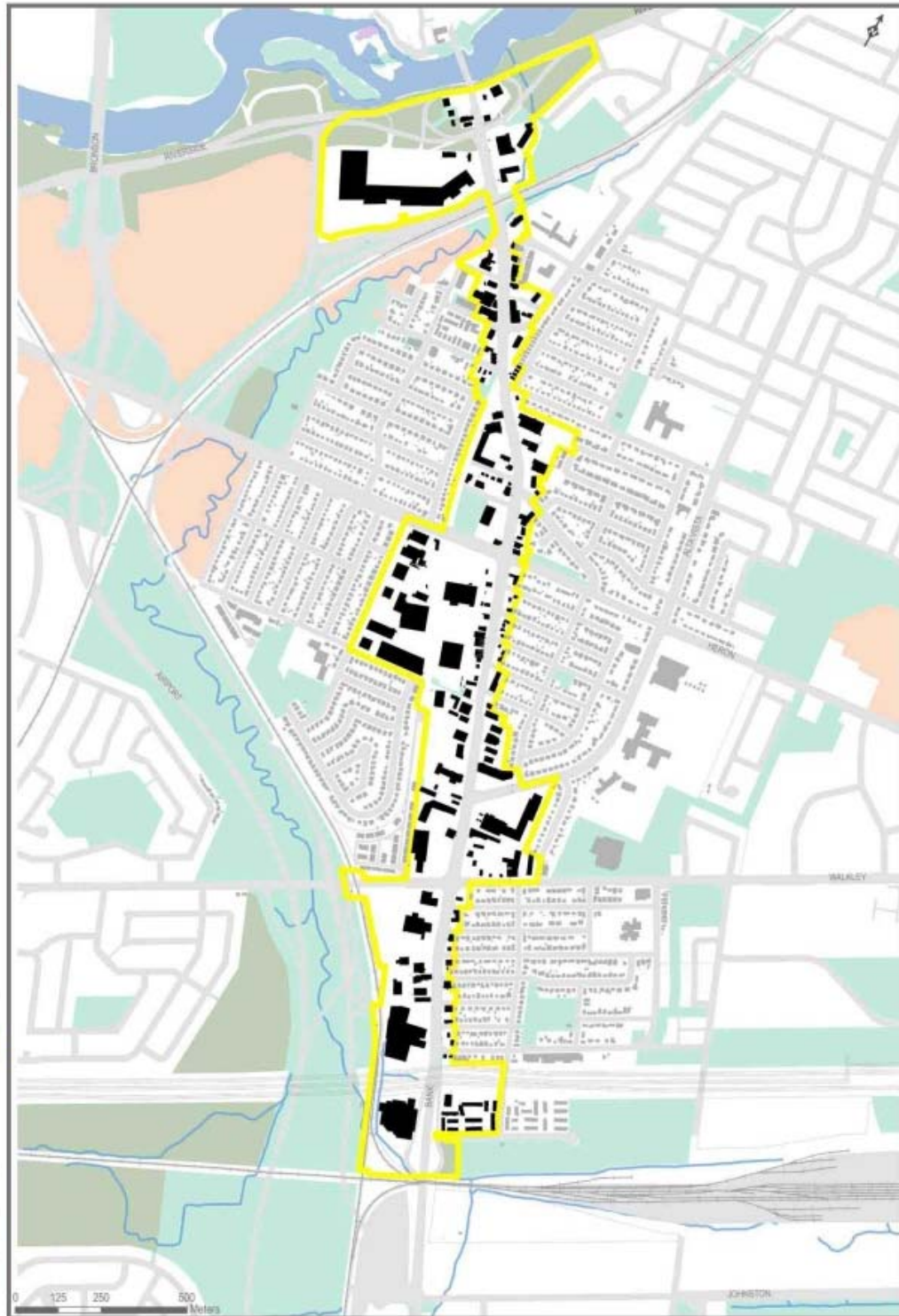
Les plus grands immeubles du secteur à l'étude se trouvent du côté est de la rue Bank, près du Transitway : un immeuble polyvalent de bureaux et commercial de sept étages et trois tours d'habitation hautes d'environ 17 et 21 étages. De l'autre côté de la rue se trouve le centre commercial Billings Bridge, un bâtiment de commerce local de deux étages auquel est rattaché un édifice à bureaux de douze étages.

2.2.3 UTILISATION DU SOL

Les utilisations du sol le long de la rue Bank, dans le secteur à l'étude, sont essentiellement commerciales, et rayonnent à l'échelle communautaire et régionale. Des utilisations de bureau parsèment également tout le couloir. On retrouve surtout les utilisations industrielles dans le secteur de Kaladar.

Les utilisations résidentielles sont principalement situées dans la partie nord du secteur à l'étude, sous la forme d'immeubles d'appartements. Des maisons unifamiliales, superposées en rangée et en rangée sont regroupées un peu partout dans le secteur à l'étude. Des quartiers résidentiels (Billings Bridge, Alta Visa, Ridgemont et parc Ledbury) entourent le secteur à l'étude et offrent une variété de types de logement à densité faible ou moyenne.

Figure 2.3 | Carte des terrains publics et de l'encombrement des bâtiments



Legend | Légende

- CDP Study Area 
- Secteur à l'étude pour le PCC
- Federal Ownership 
- Propriété du gouvernement fédéral
- NCC Ownership 
- Propriété de la CCN
- Municipal Ownership 
- Propriété de la municipalité



Vue aérienne de 1975 (Source : Photothèque nationale de l'air)

On trouve peu de traces d'utilisations polyvalentes dans des bâtiments individuels ou dans des îlots du secteur à l'étude. Les utilisations commerciales et de bureau sont généralement regroupées. Les utilisations résidentielles sont concentrées dans des immeubles d'appartements ou des maisons en rangée au nord et au sud du secteur à l'étude et dans les quartiers environnants. Ces quartiers ne longent pas le couloir de la rue Bank. Le secteur à l'étude compte peu de terrains vacants.

2.2.4 ESPACES VERTS

Il existe peu d'espaces ouverts végétaux naturels et de parcs dans le secteur à l'étude. Ce secteur pourrait accueillir des espaces ouverts et des



Vue aérienne de 2008 (Source : Ville d'Ottawa)

terrains de loisirs primaires, de soutien et de contribution, conformément au Plan directeur des espaces verts. Ce document indique que les environs du secteur à l'étude offrent une répartition équilibrée de parcs et autres espaces verts.

D'une manière générale, les arbres semblent subir une agression environnementale, bien que l'on retrouve quelques arbres à maturité. Un couvert forestier d'environ 28 pour cent recouvre l'ensemble de la ville, l'objectif en la matière étant fixé à 30 pour cent. Le couvert forestier est considérablement plus limité dans le secteur à l'étude et serait compris entre 10 et 15 pour cent.

Le quartier Alta Vista compte un fort pourcentage de frêne par rapport au reste de la ville. Les problèmes liés à l'agrile du frêne sont permanents dans ce secteur.

2.2.5 SURFACE DE PLANCHER BRUTE

Pour calculer et estimer la surface de plancher hors œuvre brute (SHOB) dans le secteur à l'étude, l'équipe de projet a utilisé l'encombrement des bâtiments, les données de la Ville sur l'utilisation du sol et le nombre d'étages. Les utilisations du sol dans le secteur à l'étude ont été regroupées en catégories générales afin d'estimer la SHOB par type d'utilisation du sol. Le tableau 2.2 propose un aperçu de la SHOB actuelle par type d'utilisation du sol.

Tableau 2.2 | SHOB actuelle par type d'utilisation du sol dans le secteur à l'étude (selon les données provisoires de la Ville de 2010)

SHOB actuelle par type d'utilisation du sol	SHOB estimée (m ²)	Pourcentage de SHOB totale
Résidentielle	145 607	36,5 %
Commerciale	126 019	31,6 %
Bureaux	55 714	14,0 %
Industrielle	50 989	12,8 %
Institutionnelle	700	0,2 %
Autres non résidentielles	19 966	5,0 %
SHOB totale	398 996	100 %

Les utilisations résidentielles présentent le plus haut pourcentage de SHOB (36,5 %), dont une grande partie provient des tours d'habitation construites à des endroits particuliers du secteur à l'étude. La SHOB commerciale représente presque le tiers de la SHOB totale.

Le Règlement de zonage général est relativement nouveau et n'a pas encore affecté complètement la forme bâtie dans le secteur à l'étude. Le plus souvent, le rapport plancher-sol (RPS) maximal autorisé est de 2,0; par conséquent, la SHOB maximale pouvant être aménagée à chaque emplacement pourrait atteindre deux fois sa superficie. Puisque la plupart des propriétés font l'objet d'un zonage autorisant une hauteur d'environ huit étages (25 m), il est raisonnable de supposer que le zonage actuel d'artère principale permettrait d'atteindre les objectifs de densification mentionnés à la section 2.1.1 et plus loin au chapitre 3.

2.3 TRANSPORT ET INFRASTRUCTURES

2.3.1 NIVEAUX DE CIRCULATION ACTUELS

Le tronçon de la rue Bank visé par le PCC est une artère constituant un lien important vers le centre-ville. Ce couloir représente l'un des trois grands axes nord-sud traversant le secteur urbain. De la même manière, à la limite sud du secteur à l'étude, la rue Bank représente l'un des rares axes traversant la voie ferrée du Canadien National. Le nombre restreint d'axes traversant la rivière Rideau et la voie ferrée limite les options de mode de transport de remplacement dans le secteur et fait de la rue Bank un lien de transport important.

La coupe transversale actuelle de la rue Bank montre essentiellement une artère à quatre voies et présentant quelques sections plus larges permettant d'accueillir des volumes de circulation élevés et d'effectuer des virages. En tant que couloir commercial majeur, la rue Bank dispose de

élargissement de cette voie. Le tableau 2.4 décrit les largeurs d'emprises approximatives actuelles sur la rue Bank, qui varient de 20 à 36 mètres dans le couloir visé par le PCC.

Tableau 2.4 | Largeurs d'emprises publiques sur la rue Bank (estimations)

De	À	Emprise
Riverside N	Riverside S	20 – 30 m
Riverside S	Transitway	32 – 33 m
Transitway	Kilborn	30 – 35 m
Kilborn	Randall	30 m
Randall	Heron	25 – 36 m
Heron	Alta Vista	20 – 30 m
Alta Vista	Walkley	32 – 36 m
Walkley	Kitchener	22 – 24 m
Kitchener	Extrémité sud	25 m

En comparant les limites de propriétés actuelles à l'emprise proposée de 37,5 m, il paraît évident que la plus grande partie du couloir ne présente pas une emprise adéquate, en particulier aux endroits où les terrains sont de dimension réduite.

2.3.3 RÉSEAU ACTUEL DE TRANSPORT EN COMMUN

Le réseau de transport en commun dans le secteur à l'étude comporte des circuits locaux et d'autres donnant accès aux stations de transport en commun rapide situées juste à l'ouest de la rue Bank. Les stations Billings Bridge et Walkley jouxtent le secteur à l'étude. Le Transitway et les couloirs d'O-Train sont parallèles à la rue Bank près du secteur à l'étude, et offrent un service de transport en commun fréquent et rapide vers le centre-ville.

La station Greenboro, située à limite sud-ouest juste à l'extérieur du secteur à l'étude, dispose d'un parc-o-bus pouvant accueillir 678 véhicules et habituellement rempli les jours de semaine dès 8 h.

Dans le but d'accroître l'utilisation du transport en commun et d'atteindre les objectifs du PDT, il faudrait mettre en place un accès facile et amélioré aux couloirs existants de transport en commun rapide.

2.3.4 RÉSEAU ACTUEL DE PISTES CYCLABLES

Le couloir est ceinturé de voies cyclables du côté nord du secteur à l'étude, près du centre commercial Billings Bridge, et juste au sud du secteur, près du centre commercial South Keys. Ces voies cyclables ne sont pas reliées entre elles, empêchant tout lien cohérent pour les cyclistes circulant dans le secteur à l'étude.

Le Plan sur le cyclisme d'Ottawa propose l'aménagement de voies cyclables le long de la rue Bank, dans tout le secteur à l'étude, créant ainsi le lien cyclable manquant et reliant directement le centre-ville et l'extrémité sud.

2.3.5 RÉSEAU PIÉTONNIER ACTUEL

Bien que les trottoirs soient suffisants pour les volumes de circulation piétonnière le long de la rue Bank, l'environnement piétonnier est pauvre dans ce secteur. Les vastes carrefours avec les chemins Heron et Walkley retardent encore davantage les déplacements des piétons. En outre, les trottoirs de la rue Bank sont soit immédiatement adjacents aux voies de circulation automobile, soit séparés par une étroite bande d'asphalte. Le manque d'aménagement paysager et de zones tampons entre les véhicules et les piétons contribue à créer un espace piétonnier peu attrayant.

À de nombreux endroits, le trottoir jouxte des places de stationnement asphaltées. Lors des inspections menées par l'équipe du projet, de nombreux véhicules ont été observés alors qu'ils étaient en partie garés sur le trottoir. Le trottoir est souvent interrompu par des entrées de véhicules, rendant difficile la distinction visuelle entre le trottoir et ces entrées.

Dans certains secteurs, le trottoir ou l'accotement n'est pas assez large pour garantir la cohabitation sécurisée et confortable des piétons, des cyclistes et des automobilistes. À titre d'exemple, le trottoir situé à l'angle du pont Billings et de la promenade Riverside est souvent surpeuplé de piétons et de cyclistes attendant de traverser la rue.

2.3.6 SERVICES PUBLICS

Le rapport conceptuel provisoire sur la réfection de la rue Bank (2008) examinait les besoins actuels et futurs en matière de capacité d'infrastructure dans le secteur à l'étude, entre la promenade Riverside Nord et le chemin Walkley. Il décrivait des inondations de sous-sol à plusieurs endroits de la rue Bank, notamment à la hauteur de la promenade Alta Vista, de l'avenue Randall et entre les voies est et ouest de la promenade Riverside. Des plaintes relatives au drainage et aux inondations ont également été signalées, et les égouts pluviaux n'avaient pas une capacité suffisante pour une tempête entraînant un trop-plein tous les dix ans.

Des améliorations aux infrastructures peuvent résoudre la plupart de ces problèmes et peuvent être apportées dans le cadre du projet de réfection de la rue Bank.

2.4 CONTEXTE SOCIOÉCONOMIQUE

Le secteur à l'étude est entouré de quartiers résidentiels établis, dont les résidents font appel aux commerces et aux services présents dans le couloir ou sont susceptibles de le faire. Il est constitué de parties des quartiers suivants : Billings Bridge (nord-ouest), Alta Vista (nord-est), Heron Park (sud-ouest) et Ridgemont et parc Ledbury (sud-est).

En 2006, l'Étude de quartier d'Ottawa dressa les profils socioéconomiques du secteur Billings Bridge/Alta Vista et du secteur Ledbury/Heron Gate/Ridgemont/Elmwood, qui englobe le secteur à l'étude et les quartiers adjacents.

L'Étude de quartier d'Ottawa décrit le secteur Billings Bridge/Alta Vista comme présentant de nombreuses forces, comme un mélange linguistique favorable, des taux de criminalité inférieurs à la moyenne et une population relativement engagée dans le processus politique.

On y note que le revenu des ménages y est près de la moyenne municipale, mais qu'un nombre relativement élevé de familles et de personnes âgées a des revenus inférieurs au seuil de faible revenu (SFR), ce qui laisse supposer la présence d'enclaves de pauvreté dans un quartier assez riche.

La présence et la disponibilité d'épiceries et de boutiques spécialisées y est bonne, et les courtes distances rendent possibles les déplacements à pied. L'étude note un pourcentage plus élevé de familles monoparentales et un fort pourcentage de personnes âgées vivant seules.

L'Étude de quartier d'Ottawa décrit le secteur Ledbur / Heron Gate / Ridgemont / Elmwood comme étant extrêmement diversifié. Le taux de pauvreté a augmenté, ce que révèlent les faibles revenus individuels et familiaux. Les revenus des ménages y sont présentés comme étant à moins de la moitié de la moyenne municipale. On retrouve surtout des familles dans ce secteur, bien que le taux de familles monoparentales y soit deux fois supérieur à la moyenne municipale. Le chômage et le nombre de sous-emplois y sont un problème, en particulier chez les jeunes. D'une manière générale, le logement dans les maisons en rangée ou les locations en tour d'habitation sont inabordables pour bon nombre de ménages. Il est important de signaler que les magasins d'alimentation spécialisée et les épiceries sont généralement à plus d'un kilomètre du centre de ce secteur.

En observant les profils communautaires, on remarque la présence de populations (comme les personnes âgées et les groupes à faible revenu) qui profiteraient grandement d'un meilleur accès aux commerces de détail et aux services de la rue Bank, et d'une meilleure qualité de desserte vers le transport en commun et les réseaux piétonniers et cyclables.

2.5 ANALYSE DES CONDITIONS ACTUELLES

La rue Bank sert d'axe reliant ensemble de nombreux secteurs et quartiers. Pour faciliter l'analyse des conditions actuelles, une carte des zones caractéristiques a été élaborée pour illustrer les zones présentant des éléments d'utilisation du sol similaires. Une brève description de chaque

zone caractéristique est proposée ci-après, et la figure 2.5 illustre les zones caractéristiques du PCC.

La carte des zones caractéristiques a servi de guide pour comprendre le contexte actuel et pour élaborer les recommandations générales pour tout le secteur visé par le PCC.

Zone 1 : Point d'accès du pont Billings

- Zone distincte créée par l'isolement attribuable au Transitway, elle englobe la rue Bank, la voie ferrée et le ruisseau Sawmill.
- Fortement associée à la rivière Rideau.
- Point de transition entre le Vieil Ottawa-Sud et le couloir de la rue Bank au sud.
- Les grands terrains sont relativement peu aménagés par rapport au secteur en général.

Zone 2 : Du ruisseau Sawmill à l'avenue Randall

- Peu d'utilisations polyvalentes, prolongement des quartiers surtout résidentiels de l'est et de l'ouest qui se rencontrent à la rue Bank.
- A fait l'objet de quelques projets importants d'aménagement intercalaire et de densification sur les terrains les plus près de la rue Bank.
- Utilisations essentiellement non résidentielles : bureaux et services professionnels (par opposition aux commerces de détail).

Zone 3 : Axe principal Alta Vista

- Concentration de commerces de détail et de services professionnels.
- Peu d'aménagements polyvalents.
- Les emplacements sont essentiellement accessibles depuis la rue Bank.

- Les bâtiments sont plus près de la rue du côté est.

Zone 4 : Zone industrielle Kaladar

- Zone industrielle patrimoniale comprenant les terrains situés du côté ouest de l'ancienne voie ferrée (ne donne pas sur la rue Bank).
- De nombreux bâtiments servent de manufactures et d'entrepôts de petite échelle.
- Problèmes de compatibilité d'utilisation du sol avec les quartiers résidentiels adjacents.
- Non désignée secteur d'emploi (tel que défini par la Déclaration de principes provinciale) dans le Plan officiel de la Ville.

Zone 5 : Zone de commerces de détail du bas de la rue Bank

- Présente davantage d'utilisations contemporaines de commerces de détail et d'entrepôts, axées sur l'automobile, par rapport aux utilisations axées sur la rue plus au nord.
- Les commerces de détail et les restaurants sont généralement de dimension plus importante, avec des marques nationales.
- Bien que les trottoirs soient entiers et en bon état, les grandes distances entre les emplacements rendent cette zone moins attrayante pour la marche.

Zone 6 : Bordure de Ridgemont donnant sur la rue Bank

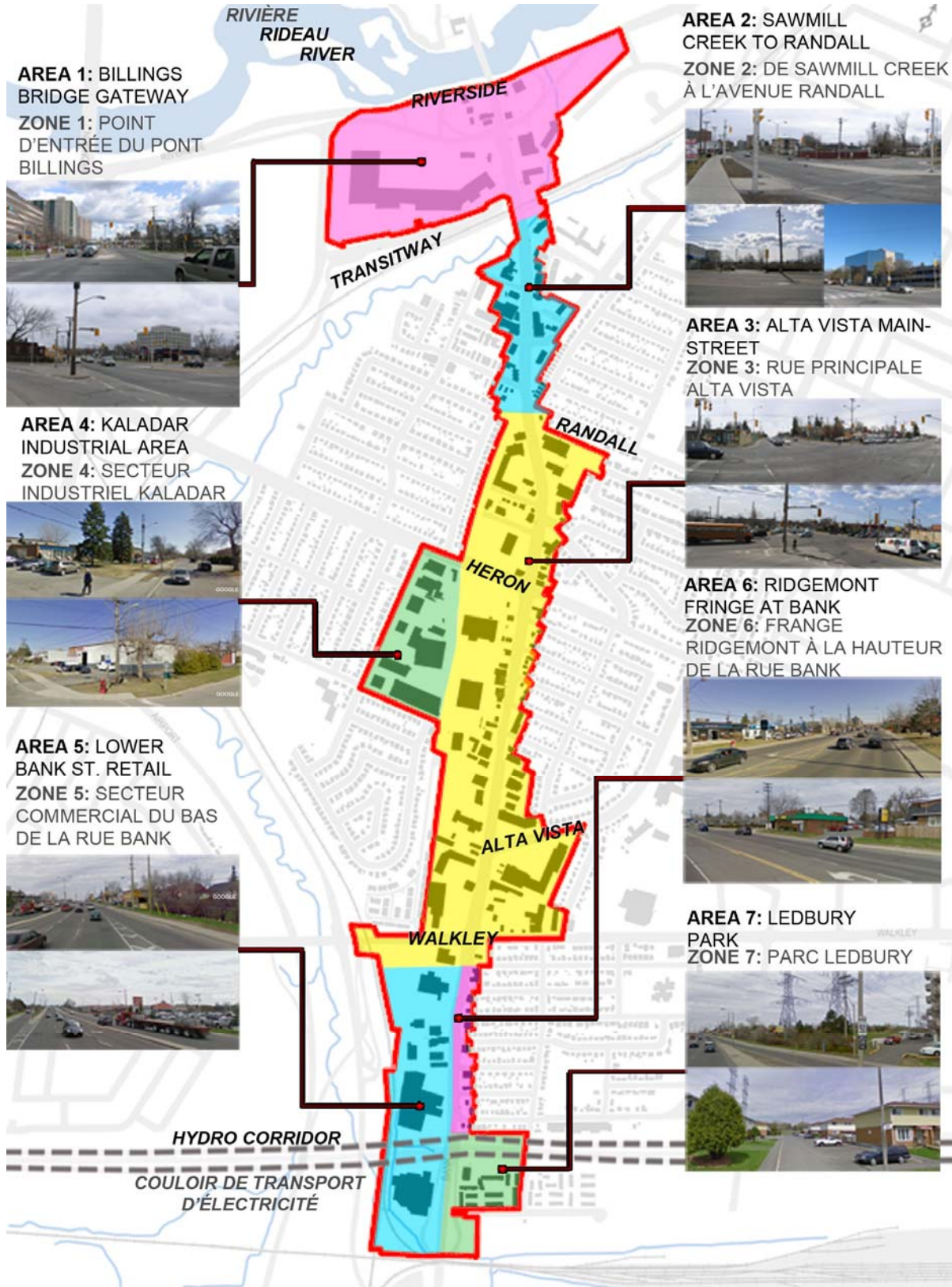
- Endroit où le quartier Ridgemont donne sur la rue Bank.
- Petites maisons unifamiliales.
- Peu de traces d'utilisations polyvalentes, même si certains propriétaires offrent des

services professionnels hors de leur résidence.

Zone 7 : Parc Ledbury

- Aménagement résidentiel de densité moyenne (Logement communautaire d'Ottawa et aménagement privé de maisons en rangée).
- Physiquement séparée du quartier Ridgemont par le couloir de transport d'électricité et la voie ferrée au sud.
- Le prolongement des bretelles partant du pont de la rue Bank Sud et surplombant le couloir ferroviaire l'isole de la rue Bank.
- Contient une variété d'utilisations récréatives de quartier et la Ville prévoit en ajouter dans cette zone.
- Aucun aménagement polyvalent.

Figure 2.5 | Secteurs caractéristiques du secteur du PCC



2.5.1 FORCES ET POSSIBILITÉS

Voici la liste des forces du tronçon de la rue Bank visé par le PCC et des possibilités qu'il offre. Certaines caractéristiques sont reconnues et mises en évidence dans le processus de conception du PCC.

1. Emplacement accessible comme destination et parcours reliant les autres secteurs de la ville.
2. Volumes de circulation élevés pour attirer les clients actuels et nouveaux.
3. Proximité du réseau de transport en commun rapide et des stations Billings Bridge et Walkley.
4. Diversité et variété des entreprises et des services.
5. Possibilité de faire ses courses quotidiennes (épicerie, banque, etc.) et d'accéder à des services généraux (médecin, garage, etc.) dans un même secteur.
6. Possibilités d'emploi dans les domaines du commerce, de la vente au détail et de l'administration.
7. Quartiers résidentiels établis adjacents au secteur à l'étude.
8. Proximité de la rivière Rideau, des sentiers de la CCN et du pont Billings, donnant accès au Vieil Ottawa-Sud.
9. Présence du ruisseau Sawmill, un élément naturel sur la limite ouest du secteur à l'étude.
10. Soutien stratégique envers les voies cyclables proposées dans le secteur à l'étude.
11. Les améliorations futures aux infrastructures (remplacement et réfection des conduites d'eau et des égouts domestiques et pluviaux) devaient permettre de répondre aux besoins croissants de capacités dus à la densification.

2.5.2 PROBLÈMES ET CONTRAINTES

Les problèmes et les contraintes liés au secteur à l'étude ont été identifiés puis examinés lors du

processus de conception du PCC, en vue d'atténuer leur incidence sur le secteur à l'étude.

1. La densité de la circulation rend difficile la traversée de la rue Bank pour les piétons et rend le secteur peu attrayant pour les cyclistes.
2. Préoccupations entourant le partage de la voie de virage à gauche (5^e voie).
3. La norme de niveau de service acceptable de la Ville en matière de circulation est de NS « D » pour les secteurs situés à l'extérieur du centre-ville. Certains carrefours de la rue Bank présentent un NS « E » à l'heure de pointe de l'après-midi.
4. Crainte que la croissance et la densification futures attirent davantage de circulation dans un secteur éprouvant déjà des problèmes de gestion de la circulation.
5. La rue Bank est l'un des rares couloirs nord-sud. La croissance et la densification à cet endroit pourrait augmenter le besoin en capacité sur les autres axes nord-sud du secteur.
6. La largeur de l'emprise publique varie dans le secteur à l'étude.
7. Difficulté de distinguer les trottoirs des entrées asphaltées et des aires de stationnement des commerces.
8. Peu ou pas de mobilier de rue destiné aux piétons ou aux cyclistes, et aucun lieu de rassemblement public.
9. Manque d'espaces verts et d'aménagement paysager dans la plus grande partie du couloir du secteur à l'étude.
10. Changement brusque de paysage de rue et de caractère en entrant dans le secteur à l'étude après avoir traversé le pont depuis le Vieil Ottawa-Sud.
11. Conflit entre les réseaux piétonnier et cycliste à l'angle de Bank et de la promenade Riverside Nord.

12. Manque de caractère identitaire (destination difficilement reconnaissable).
13. Changements topographiques près du Transitway et de la rue Bank, et le long du ruisseau Sawmill. Pentès raides près du pont surplombant la voie ferrée, au sud du secteur à l'étude.
14. Inondations de sous-sol observées à plusieurs endroits le long de la rue Bank, notamment à la hauteur de la promenade Alta Vista, de l'avenue Randall et près de la promenade Riverside.
15. Utilisations du sol vétustes et incompatibles entre le secteur à l'étude et la zone industrielle Kaladar.