

8 MISE EN ŒUVRE PAR ÉTAPES

Le PCC de la rue Bank est un plan d'action qui doit être facile à comprendre et qui offre des orientations claires sur sa mise en œuvre. Des mesures publiques et des projets privés de réaménagements portant sur des éléments importants des recommandations du PCC devront être mis sur pied au cours des 20 années de sa durée d'application. L'approche de mise en œuvre implique des améliorations aux infrastructures des investissements dans des projets d'immobilisation, des modifications au règlement de zonage ainsi que des mesures incitatives d'aménagement du secteur public. Le présent chapitre décrit ces exigences et les priorise au sein d'une stratégie de mise en œuvre par étapes.

8.1 MODIFICATION AU PLAN OFFICIEL

Le PCC de la rue Bank, une fois approuvé, constituera un plan adopté par le Conseil. Il ne nécessite aucune modification au Plan officiel. Toutefois, la Ville adoptera un plan secondaire afin de donner plus de poids à la vision et aux principes de conception, ainsi qu'aux politiques d'utilisation du sol et de design.

8.2 MODIFICATION AU RÈGLEMENT DE ZONAGE

Le PCC recommande une modification au Règlement de zonage général afin de tenir compte de certaines dispositions relatives à la forme bâtie, à l'utilisation du sol et au stationnement. Ces modifications de zonage proposées seront

soumises à approbation en même temps que le présent PCC et que le plan secondaire. La liste qui suit résume les modifications de zonage accompagnant le présent PCC. Le rapport sur les modifications au règlement de zonage (document distinct) exposera en détail les dispositions techniques et les conditions qui s'appliquent.

8.2.1 CLARIFICATION DE FORMULATION DANS LA SOUS-ZONE AM1

Dans le Règlement de zonage général, la disposition de la sous-zone AM1 s'appliquant au rapport plancher-sol n'est pas claire en ce qui concerne les utilisations non résidentielles (section 186 (1)(a)). Il est proposé de clarifier son sens et de réviser la formulation suivante :

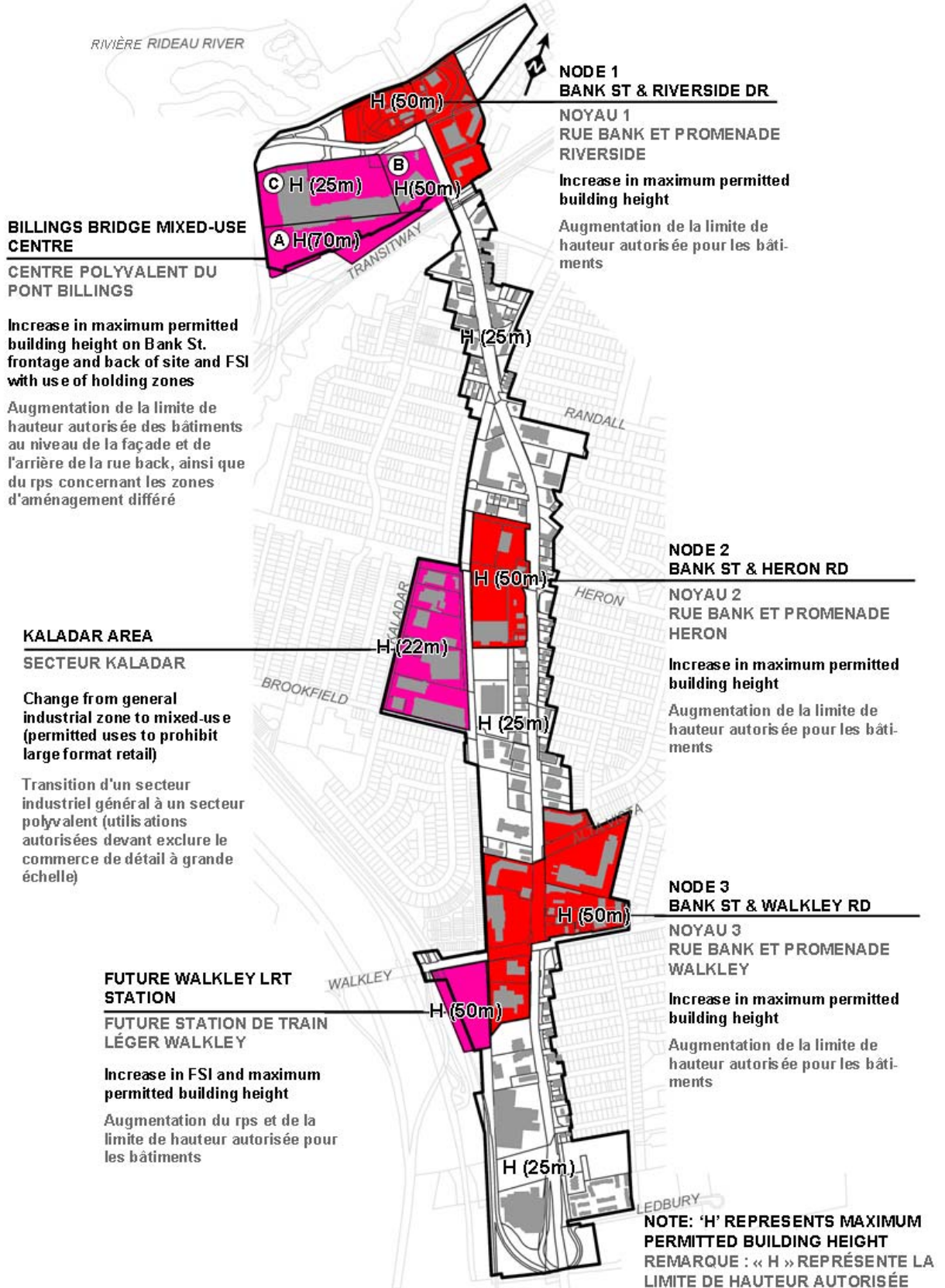
Seulement 50 % du rapport plancher-sol permis peut être occupé par des utilisations non résidentielles

en la remplaçant par :

une proportion maximale de 50 % du rapport plancher-sol autorisé peut être occupée par des utilisations non résidentielles.

Cette disposition a pour objet d'encourager les aménagements polyvalents, à titre d'exemple les utilisations non résidentielles en rez-de-chaussée et les utilisations résidentielles à l'étage si le RPS total autorisé est utilisé. Il s'agit d'une modification technique qui destinée à clarifier et qui n'a aucune incidence sur la portée ou l'application de la disposition de zonage actuelle.

Figure 8.1 | Modifications proposées au Règlement de zonage et visant la hauteur de bâtiment maximale et le rapport plancher-sol



8.2.2 CENTRE POLYVALENT BILLINGS BRIDGE

Dans le Plan officiel (PO), le centre commercial Billings Bridge est situé dans un centre polyvalent, une désignation qui encourage des utilisations regroupées et de densité élevée. Le zonage du centre polyvalent Billings Bridge est MC[1341]F(1.0)H(25), et l'enveloppe d'aménagement pour un secteur destiné à une densification dans le PO y est donc limitée.

Le centre commercial Billings Bridge est adjacent à une station de transport en commun rapide. Le PO encourage des densités plus fortes le long du Transitway. Le zonage actuel autorise la présence de bâtiments atteignant huit étages mais limite la surface de plancher hors œuvre brute totale à une fois la superficie de la propriété (puisque le RPS maximal est de 1,0). Cette enveloppe d'aménagement présente moins de potentiel d'aménagement et de densité par hectare qu'avec un zonage AM (où le RPS maximal est de 2,0 et passe à 3,5 si 80 pour cent des places de stationnement sont en sous-sol). Par conséquent, le zonage du centre commercial Billings Bridge devrait tenir compte de l'intention du PO dans les centres polyvalents, particulièrement le long du Transitway.

- i. Le zonage doit être modifié en MC[1341]F(2.0)H(50)-h, autorisant ainsi un plus grand RPS (2,0) et adaptant les hauteurs autorisées sur place. Ce zonage accroît la hauteur de bâtiment maximale à 50 mètres sur la rue Bank, à 25 mètres sur la promenade Riverside et à 70 mètres dans la partie arrière du site, près de la station de transport en commun. Des dispositions de zone d'aménagement différé sont également prévues sur place afin que les aménagements se déroulent d'une manière cohérente et pratique (voir la figure 8.1);

- ii. Une nouvelle disposition de zone d'aménagement différé (-h) sera appliquée sur place afin de localiser trois sous-zones où des niveaux variables d'exigences seront appliqués pour supprimer la disposition d'aménagement différé.
- iii. Comme l'illustre le diagramme de zonage s'appliquant à la propriété où est situé le centre commercial Billings Bridge, le requérant devra élaborer un plan directeur conceptuel pour le site englobant les zones A, B et C, comme condition à la suppression de la disposition d'aménagement différé. Ce plan directeur sera exigé lors de l'étape de réglementation du plan d'implantation, lorsque le RPS du site dépassera 1,0;
- iv. Pour supprimer la disposition d'aménagement différé dans les zones B et C, le requérant devra présenter, à la satisfaction de la Ville, des études de viabilité et de circulation démontrant la capacité de l'aménagement en la matière.
- v. De plus, pour supprimer la disposition d'aménagement différé dans la zone C, le requérant devra prévoir un nouvel accès vers l'intérieur du site depuis la promenade Data Centre.
- vi. Le centre commercial Billings Bridge se trouve dans le nœud 1 du PCC. D'autres règles de zonage s'appliquent aux aménagements donnant sur la rue Bank afin de mettre en place des exigences minimales en matière de forme bâtie, tel qu'exposé en détail à la section 8.2.3.

8.2.3 NŒUDS

Avec le zonage actuellement appliqué, tout le couloir visé par le PCC se densifiera peu à peu. Les nœuds sont des zones où une densification accrue est probable en raison de la proximité de stations de transport en commun, existantes ou prévues, et des couloirs désignés pour le transport en commun. Par ailleurs, le potentiel d'aménagement des terrains situés dans les nœuds est plus élevé en

raison de leur superficie. Les terrains plus étendus ont un meilleur potentiel de réaménagement car on y retrouve une plus grande enveloppe de bâtiment et donc des hauteurs pouvant être plus élevées.

Trois nœuds ont été désignés dans le couloir : la rue Bank entre la promenade Riverside Nord et le pont du Transitway (nœud 1), l'angle du chemin Heron et de la rue Bank (nœud 2) et l'angle entre la promenade Alta Vista / chemin Walkley et la rue Bank (nœud 3), tel qu'illustré à la figure 8.1 et énoncé plus en détail au chapitre 5. Les règlements qui suivent s'appliquent aux aménagements réalisés dans les nœuds :

- i. La hauteur de bâtiment maximale autorisée sera haussée à 50 mètres (l'équivalent d'un immeuble résidentiel d'environ 16 étages ou d'une tour à bureaux de 13 étages). Si le terrain est adjacent à un quartier résidentiel de faible hauteur, la hauteur de bâtiment maximale ne sera autorisée que pour ceux situés à plus de 30 mètres d'une limite de propriété jouxtant une zone résidentielle (R1 à R4);
- ii. Dans le cas des bâtiments non résidentiels et polyvalents, un retrait maximal de 3,0 mètres depuis la limite avant de la propriété sera exigé (5,0 mètres si le terrain est adjacent à des fils aériens et à des poteaux de transport d'électricité), mais les postes d'essence seront exemptés;
- iii. Une façade continue minimale de 70 pour cent sera exigée pour les bâtiments donnant sur la rue Bank, à l'exception des petits terrains (voir la section 5.1) et des postes d'essence;
- iv. Les bâtiments existants atteignant un maximum de 25 pour cent de la surface hors œuvre brute sont dispensés des dispositions relatives au retrait avant maximal et de façade construite continue.

8.2.4 SECTEUR DE KALADAR

Le secteur de Kaladar (délimité par le chemin Heron, l'avenue Kaladar, le chemin Brookfield et l'ancienne voie ferrée du CP) est un secteur industriel patrimonial où la rue Bank était à l'époque une voie rapide et où la voie ferrée était active. La plus grande partie de ce secteur a changé, avec des quartiers résidentiels bien établis aux alentours avec le nombre de commerces qui s'accroît toujours le long de la rue Bank.

Dans le Plan officiel, ce secteur est désigné zone urbaine générale IG1[270]. Le zonage actuel appartient à la sous-zone d'industrie générale et est assorti de dispositions d'exception spécifiques au secteur de Kaladar. Il ne s'agit pas d'un secteur d'emploi selon le Plan officiel. Le PCC propose de modifier le zonage afin de tenir compte des conditions contemporaines actuelles et de respecter l'intention du PO de permettre l'aménagement d'une vaste gamme d'utilisations de logement et d'emploi.

- i. Le zonage doit passer de sous-zone d'industrie générale (IG1) à sous-zone polyvalente générale (GM-X), ce qui permettrait une plus grande variété d'utilisations tout en conservant une liste limitée d'utilisations d'industrie légère. La liste d'utilisations autorisées est fondée sur leur compatibilité et leur rapport avec les utilisations résidentielles existantes à proximité. Les utilisations créant des nuisances excessives, comme du bruit, des odeurs, des émissions d'air, une circulation de poids lourds ou des problèmes esthétiques en raison d'un entreposage extérieur ne seront pas autorisées;
- ii. Les utilisations industrielles de la zone IG qui seront interdites (actuellement autorisées en vertu du zonage IG1) sont les suivantes : un crématorium, une

installation de service au volant, une entreprise de vente de matériel et de poids lourds, un parc d'attractions extérieur, une entreprise de location et de services, une installation de compostage de feuilles et de résidus de jardinage, une cour d'entreposage, un terminal de transport par camion ainsi qu'une installation de traitement et de transfert des déchets (non putrescibles);

iii. Les utilisations non résidentielles suivantes de la zone polyvalente générale seront autorisées dans la zone GM-X :

- un parc d'attractions limité à une salle de divertissements
- un établissement de soins des animaux
- un hôpital vétérinaire
- un atelier d'artiste
- une banque
- un guichet automatique bancaire
- une station de diffusion
- un établissement de traiteur
- un centre communautaire
- un jardin communautaire
- un centre de santé et de ressources communautaire
- un dépanneur
- un centre de jour
- une mission diplomatique
- un service d'urgence
- une entreprise à domicile
- un centre de jour à domicile
- un établissement d'enseignement
- une bibliothèque
- une industrie légère
- un cabinet médical
- un bureau
- un parc
- un garage de stationnement
- un parc de stationnement
- une entreprise de services personnels
- un lieu de rassemblement
- un lieu de culte
- un studio de production

- une installation récréative et sportive
- un centre de recherche-développement
- un atelier de service et de réparation
- une industrie de haute technologie
- un centre de formation
- un entrepôt

iv. Les utilisations non résidentielles suivantes de la zone polyvalente générale seront autorisées dans la zone GM-X uniquement dans le cas des propriétés donnant sur le chemin Heron :

- un lave-auto
- un poste d'essence
- une station-service

v. Les utilisations non résidentielles suivantes de la zone polyvalente générale seront autorisées dans la zone GM-X uniquement si la surface hors œuvre brute totale de ces utilisations n'excède pas 2 999 m² et si chaque utilisation ne présente pas une SHOB supérieure à 300 m² :

- un restaurant
- un magasin d'alimentation au détail
- un magasin de détail

vi. Les utilisations résidentielles suivantes de la zone polyvalente générale seront autorisées dans la zone GM-X:

- un immeuble d'appartements de faible hauteur
- un gîte touristique
- une habitation transformée
- une habitation isolée
- une mission diplomatique
- un duplex
- un foyer de groupe
- une habitation isolée à fondations reliées
- une habitation multifamiliale contiguë
- un complexe immobilier
- une maison de retraite
- une maison de chambres

- un logement secondaire
 - une habitation jumelée
 - une habitation superposée
 - un triplex
- vii. Les dispositions de zonage visant les retraits avant, latéraux et arrière seront similaires à celles de la zone industrielle générale (pour les utilisations industrielles) et de la zone polyvalente générale (pour les utilisations résidentielles et commerciales).
- viii. La hauteur de bâtiment maximale sera la même que celle autorisée dans la zone actuelle (22 mètres).
- ix. La nouvelle zone GM-X n'est pas destinée à autoriser les magasins-entrepôts, et les dispositions d'exception de IG1[270] seront conservées. L'exception limite chaque utilisation non résidentielle à 300 m² de surface hors œuvre brute et à une SHOB totale d'utilisations non résidentielle de 2 999 m² au maximum.
- ii. Pour supprimer le symbole d'aménagement différé, le requérant devra présenter, à la satisfaction de la Ville, des études de viabilité et de circulation démontrant la capacité de l'aménagement face au niveau de densification proposé.
- iii. L'aménagement des terrains du côté sud-ouest de Walkley et de Bank doit prévoir des allées piétonnières accessibles par le public et menant à la future station de TLR.

8.2.6 DISPOSITIONS RELATIVES AU STATIONNEMENT

Les taux de places de stationnement minimaux sont catégorisés par utilisation du sol et par secteur dans le Règlement de zonage général. Toutefois, le secteur à l'étude est actuellement divisé en deux secteurs de taux de places de stationnement, délimités par le chemin Heron. Par conséquent, deux normes de stationnement ont été appliquées dans le secteur à l'étude.

Le secteur au nord du chemin Heron est visé par les dispositions de stationnement de la zone urbaine intérieure et le secteur situé au sud du chemin Heron relève des dispositions de la zone suburbaine. Étant donné que certains sites du secteur à l'étude, en particulier les terrains plus petits, pourraient avoir de la difficulté à respecter les taux minimaux de places de stationnement stipulés dans les normes de stationnement de la zone suburbaine, les normes de la zone urbaine intérieure devraient être appliquées. Les taux de la zone urbaine intérieure en matière de places de stationnement sont inférieurs aux taux minimaux de la zone suburbaine.

- i. Les exigences de stationnement dans le secteur à l'étude devraient être modifiées de manière à ce que les dispositions de stationnement de la zone urbaine intérieure s'appliquent à toutes les propriétés de la rue Bank situées entre les chemins Heron et Walkley.

8.2.5 SECTEUR DE LA FUTURE STATION DE TLR WALKLEY

Le zonage actuel du terrain adjacent du côté est à la future station de TLR Walkley est zone polyvalente générale. Pour encourager les aménagements axés sur le transport en commun et les utilisations de plus forte densité près du réseau de transport en commun rapide, tout en optant pour un zonage similaire à celui des nœuds, le potentiel d'aménagement de ce site peut être amélioré par les moyens suivants :

- i. En faisant passer le zonage du site de GM[1404]F(1.3)H(35) à GM[1404]F(2.0)H(50)-h, permettant ainsi d'accroître la hauteur de bâtiment maximale autorisée à 50 mètres et d'augmenter le rapport plancher-sol maximal autorisé à 2,0, ce qui est conforme à la modification de zonage proposée pour les nœuds.

- ii. Les exigences de stationnement pour un terrain en particulier peuvent viser un autre terrain du même îlot ou directement de l'autre côté de la rue. Les promoteurs disposeraient ainsi de plus d'options au moment de concevoir leur terrain, et cette mesure pourrait encourager les projets d'aménagement coordonnés entre sites voisins.

Gestion du stationnement

Dans le cadre de la stratégie de gestion du stationnement, un parc de stationnement municipal est proposé sur l'avenue Wildwood. Ce parc offrirait des places de stationnement aux commerces des environs, en particulier ceux situés près du chemin Heron et de la rue Bank, et ceux entre le chemin Heron et la promenade Alta Vista. La Ville devrait permettre les règlements financiers des exigences de stationnement lors du réaménagement des petits terrains qui risquent de satisfaire difficilement aux exigences de stationnement.



Emplacement possible d'un parc de stationnement municipal sur l'avenue Wildwood (Google Maps, 2011)

Actuellement, des places de stationnement sont prévues sur place sur les propriétés privées, ou sur voirie dans les ruelles. En plus d'avoir réalisé une étude sur le parc de stationnement municipal proposé, la Ville pourrait un jour examiner la demande en stationnement sur voirie, y compris sur la rue Bank.

8.3 PROJETS D'IMMOBILISATION

Plusieurs projets municipaux d'infrastructure pourraient bientôt être élaborés ou mis en œuvre par suite de l'adoption du présent PCC. Il est crucial que ces projets intègrent les recommandations qui y figurent :

1. **Projet de réfection de la rue Bank** – Sa conception détaillée devrait être actualisée afin de tenir compte des lignes directrices et des recommandations du PCC relatives aux éléments fonctionnels du profil en travers proposé et aux améliorations apportées au domaine public dans le paysage de rue;
2. **Réfection du pont Billings : évaluation environnementale et conception préliminaire** – Le pont fera l'objet d'une remise en état à court terme afin de résoudre les failles structurelles. Bien que les travaux provisoires soient en cours, une évaluation environnementale (ÉE) devrait être réalisée pour le prolongement du tablier du pont, où doivent être créées deux voies cyclables. Conjointement avec les travaux de réfection du pont, l'ÉE et la conception préliminaire devraient intégrer le projet de belvédère à l'angle de la promenade Riverside Nord et de la rue Bank, un projet décrit à la section 6.1.3. Ce point d'accès sera constitué d'une entrée et d'une plateforme qui permettront aux piétons et aux cyclistes de mieux manœuvrer à l'angle de Bank et Riverside.
3. **Parc de stationnement municipal** – Acquérir du terrain pour l'aménagement d'un parc de stationnement municipal. Voir la section 8.5.
4. **Transformation en route de la bretelle ouest entre la promenade Riverside Nord et Sud** – La transformation de la géométrie de la bretelle à sens unique actuelle en voie à sens unique régularisée (avec une possibilité de la transformer en voie à deux sens) du côté ouest de la rue Bank permettra

- d'améliorer l'accès aux plus grands aménagements entre les deux promenades Riverside et au pont Billings.
5. **Œuvre d'art public distinctive** – Au cours de la phase de conception de la réfection de la rue Bank et du pont Billings, il est crucial que la Ville entame un processus de création d'œuvre d'art public. Le PCC recommande quatre lieux publics stratégiques pour l'installation d'œuvres : le belvédère du pont Billings servant de point d'accès, sous le pont du Transitway, à l'angle d'Alta Vista et de Bank, et dans un nouveau parc près du parc Ledbury.
 6. **Musée du domaine Billings** – La Ville devrait mettre en valeur le sentier reliant la promenade Riverside et le musée, et améliorer les panneaux d'orientation afin que les personnes souhaitant s'y rendre depuis la promenade Riverside et la rue Bank puissent le faire sans difficulté.
 7. **Parc Bruce-Timmerman** – Ce parc tiendra lieu d'entrée nord du couloir de verdure. Le PCC recommande de réaménager ce parc afin d'englober davantage d'utilisations de loisirs comme des aires de repos, des structures de jeu, des fontaines d'eau potable.
 8. **Amélioration des liens menant au secteur du parc Ledbury** – Il est nécessaire d'améliorer les liens entre le secteur du parc Ledbury et la rue Bank pour donner accès à la station de transport en commun Greenboro. Ces améliorations devraient comprendre l'officialisation du sentier grâce à un aménagement paysager et à l'atténuation des pentes. Ce sentier se trouve près de l'entrée du pont qui traverse la voie ferrée du CN.
 9. **Nouveau parc de poche près du Home Depot et du secteur du parc Ledbury** – La Ville devrait aménager un nouveau parc de poche et un lien menant au réseau de sentiers du ruisseau Sawmill (passage inférieur ou supérieur pour traverser la voie ferrée et le Transitway).
 10. **Jardin communautaire** – Les terrains situés dans le couloir de transport d'électricité près du parc Ledbury devraient être aménagés en jardin communautaire. La Ville devrait entreprendre des négociations avec le service public en vue de faire autoriser ce projet.
 11. **Sentier polyvalent à la hauteur du chemin Brookfield et menant à la rue Bank** – Améliorer le sentier pour le rendre conforme aux lignes directrices de Prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM), notamment en ajoutant des lampadaires et en élargissant le sentier.
 12. **Voies cyclables sur le pont de la rue Bank surplombant la voie ferrée du CN** – Des voies cyclables devraient être ajoutées sur le pont afin de relier les nouvelles voies cyclables de la rue Bank et celles situées du côté sud du pont. Ces voies devraient être ajoutées lors de la reconstruction du tablier du pont. En attendant, la Ville devrait examiner la possibilité de créer un lien cyclable sous le pont si la reconstruction de la structure du pont n'est pas proposée dans l'horizon de planification du PCC.
 13. **Liens jusqu'à la promenade Data Centre et la station Billings Bridge** – La Ville devrait entamer un processus de conception, en collaboration avec la CCN, en vue d'élaborer des solutions de rechange en matière de conception d'un sentier qui relierait le quartier au sud du Transitway à la promenade Data Centre et à la station de transport en commun Billings Bridge. Il faudrait dans ce cas prévoir la traversée du ruisseau Sawmill, du couloir de VIA et du Transitway. La Ville examinera la faisabilité des options de traversée à niveau, par passage inférieur ou par passage supérieur pour la traversée du Transitway.

8.4 AMÉLIORATIONS GRÂCE À DES RÉAMÉNAGEMENTS PRIVÉS

Le secteur à l'étude se transformera avec le temps, au fur et à mesure que les propriétaires soumettront des demandes d'aménagement dans le cadre du processus d'approbation des plans d'implantation. Lors de ce processus, la Ville devrait veiller à ce que les emplacements stratégiques d'espaces publics et de sentiers polyvalents soient pris en compte dans les plans d'implantation et réservés par le biais du Règlement sur l'affectation de terrains à vocation de parc.

Les espaces publics et les sentiers devant être acquis ou protégés sont les suivants :

1. Aire publique centrale d'agrément du centre commercial Billings Bridge;
2. Améliorations aux accès est-ouest à la station de transport en commun Billings Bridge;
3. Nouvel accès de véhicules entre la promenade Data Centre et le centre commercial Billings Bridge, et amélioration des installations cyclables le long de la promenade Data Centre et reliant les sentiers existants et proposés;
4. Nouveau sentier entre la future station de TLR Walkley et la rue Bank;
5. Tronçons du couloir de verdure situés sur des propriétés privées.

8.5 ACQUISITIONS PROPOSÉES ET AUTORISATIONS DE SERVITUDE

Le réaménagement de certains terrains du secteur à l'étude est important pour respecter l'intégralité de la vision et des principes énoncés dans le présent PCC. Toutefois, les demandes de réglementation de plan d'implantation et de plans de lotissement ne

peuvent à elles seules permettre à la Ville d'acquérir tous les terrains nécessaires à l'aménagement de ces liens et à la réalisation de ces projets d'infrastructure. Par conséquent, la Ville pourrait acquérir ces terrains en concluant des ententes d'utilisation comme des autorisations de servitude sur des voies privées.

La Ville devrait :

1. Acquérir des terrains sur l'avenue Wildwood ou aux alentours afin d'aménager un parc de stationnement municipal;
2. À court terme, la Ville encouragera les propriétaires des deux côtés du chemin Wildwood à conclure des ententes d'utilisation de voie privée, jusqu'à réception de demandes d'aménagement de propriétaires du chemin Wildwood. En cas de réaménagement majeur du terrain du Canadian Tire impliquant une modification d'utilisation (en utilisation polyvalente ou résidentielle par exemple) ou en cas de hausse importante de densité d'utilisation du site (c.-à-d. un aménagement avec un RPS de 1,0 ou plus), la Ville devrait examiner la nécessité de transformer le chemin Wildwood en voie publique ou en voie privée respectant des normes de voie publique. En cas de reconstruction, l'avenue Wildwood devrait également avoir un accès à la rue Bank, en face de l'avenue Erie (ou à proximité, en fonction de la conception détaillée);
3. Négocier une entente de servitude (au besoin) pour la voie privée Glenhaven, afin que les cyclistes et les piétons puissent accéder à l'extrémité sud du couloir de verdure depuis le chemin Walkley;
4. Acquérir les emprises de terrains requises pour le projet de réfection de la rue Bank, tel que confirmé lors de la conception détaillée;

5. Acquérir les parties restantes du couloir de verdure proposé ne pouvant pas être retenues par le biais de l'approbation du plan d'implantation. Ces parties seraient obtenues par voie d'acquisition ou d'ententes de servitude.

8.6 COMITÉ DE RÉVISION DE LA CONCEPTION

Les demandes d'aménagement visant des propriétés dans la zone d'artère principale et la zone polyvalente, et qui respectent certains seuils, doivent être examinées par le Comité de révision de la conception. Lors de l'examen des demandes s'appliquant au secteur à l'étude, ce Comité doit porter une attention particulière aux demandes visant les nœuds désignés. Le PCC, les Lignes directrices de design urbain visant l'aménagement des artères et les Lignes directrices visant les aménagements axés sur le transport en commun proposent des orientations permettant de réaliser des aménagements de qualité respectant la vision du PCC et qui complètent la collectivité.

Le Comité de révision de la conception doit porter une grande attention aux transitions de hauteur appropriées entre les éléments les plus élevés et les quartiers résidents adjacents et de faible hauteur.

8.7 PARTENARIATS

Le PCC sera réalisé avec le soutien du Conseil et grâce à l'engagement de la collectivité et aux partenariats. La Ville devra chercher à obtenir les partenariats décrits ci-après.

Zone d'amélioration commerciale (ZAC)

Une ou plusieurs zones d'amélioration commerciale (ZAC) devraient être créées dans le couloir. Les ZAC aident à la formation de partenariats entre la communauté des affaires et la Ville, et peuvent contribuer à la mise en œuvre de certains volets du PCC. Puisque le couloir est long de 3,2 kilomètres, il pourrait être plus approprié de compter sur plusieurs ZAC pour desservir le secteur visé par le PCC. Le tronçon de la rue Bank situé entre les chemins Heron et Walkley conviendrait bien à l'implantation d'une ZAC, car on y retrouve un mélange de petites et grandes entreprises, l'ambiance d'une rue principale et l'entrée vers le quartier Alta Vista.

Commission de la capitale nationale (CCN)

La Ville et la CCN devraient collaborer à l'élaboration du projet de point d'accès et de belvédère sur la rivière Rideau. Cet aménagement servira de point d'accès au secteur visé par le PCC et de belvédère donnant sur la rivière. Ce projet servira en outre de lien permettant de traverser la rue Bank et d'accéder au sentier polyvalent de la CCN. La CCN entreprend actuellement un Plan directeur des terrains urbains de la capitale et la Ville devrait recommander l'intégration du projet de point d'accès et de belvédère dans ce plan directeur.

De plus, la Ville devrait collaborer avec la CCN au cours du processus de conception de la traversée du ruisseau Sawmill, qui permettra de relier le quartier situé du côté sud du Transitway à la station

de transport en commun Billings Bridge et à la promenade Data Centre. Ce passage ferait partie d'un lien général nécessaire, qui comprend un passage inférieur sous le couloir de VIA et un axe traversant le Transitway.

8.8 MESURES INCITATIVES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Le secteur visé par le PCC fera l'objet d'investissements publics par le biais de divers projets d'immobilisation et de réfection de la rue Bank. Toutefois, pour attirer les investissements privés dans le secteur du PCC, certains propriétaires pourraient bénéficier de mesures incitatives ciblées qui supprimeraient tout obstacle à un réaménagement. Ces mesures pourraient être proposées dans le cadre d'un plan d'améliorations communautaires (PAC).

Seules quelques parties du secteur à l'étude semblent actuellement nécessiter des mesures dans le cadre d'un PAC. Le secteur à l'étude est globalement occupé par des commerces viables et, bien qu'il puisse y avoir lieu d'apporter des améliorations esthétiques, on observe peu de signes d'abandon excessif. Les autorisations actuelles ou futures accordées en vertu du zonage modifié devraient prévoir des mesures incitatives pour le réaménagement des propriétés. La zone comprise entre les deux promenades Riverside représente une préoccupation essentielle car on trouve déjà des terrains vacants et sous-utilisés.

Si peu de projets privés de réaménagement sont menés entre les deux promenades Riverside au cours des cinq prochaines années, la Ville devrait envisager d'adopter des mesures incitatives dans le cadre d'un PAC. Il pourrait s'agir :

1. De mesures visant la réfection des façades donnant sur la rue Bank;

2. De subventions équivalant aux taxes pour le réaménagement de sites et de dispense ou de réduction des redevances d'aménagement pour les propriétés situées entre les promenades Riverside Nord et Sud.

Puisque le secteur à l'étude comprend un secteur industriel patrimonial près de l'ancienne voie ferrée ainsi que des utilisations automobiles actuelles ou passées, certains sites pourraient être contaminés. Les propriétaires concernés devraient être invités à s'inscrire au Programme de réaménagement des friches industrielles de la Ville d'Ottawa.

Si les réaménagements des anciens sites industriels ou d'utilisation automobile sont limités au cours des cinq prochaines années, la Ville devrait réévaluer les conditions du marché et envisager d'élargir aux nœuds l'application des dispositions du PAC.

8.9 STRATÉGIE D'ÉCHELONNEMENT DES PROJETS

Afin d'assurer une approche cohérente en matière de mise en œuvre, les projets décrits dans le présent PCC se sont vus attribuer un calendrier d'aménagement réaliste. La stratégie d'échelonnement des projets du PCC est divisée en trois échéances : les projets à « court terme », c'est-à-dire les cinq prochaines années (2012-2017), qui sont d'une priorité élevée; les projets à « moyen terme » c'est-à-dire les cinq à dix ans qui viennent (2017-2022); et les projets à « long terme » prévus dans plus de dix ans, jusqu'à la fin de la période de planification et même au-delà (2022-2031 et plus). À long terme, les conditions du marché pourraient avoir évolué et d'autres projets du PCC auront été réalisés.

La Ville est responsable du lancement de nombreux projets décrits dans les recommandations du PCC.

La stratégie d'échelonnement établit une priorité dans l'ordre où ces projets seront lancés, car ils serviront de catalyseurs pour les réaménagements et les nouveaux projets dans le secteur à l'étude.

Le tableau 8.1 dresse la liste des projets à court, moyen et long terme du PCC.

Tableau 8.1 | Plan d'échelonnement des projets du PCC

Échéance	Projets du PCC
Court terme (2012-2017)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Modification au Plan officiel et au Règlement de zonage effectuée par la Ville Entreprendre l'élaboration d'un Plan de mise en œuvre de gestion du transport si cette mesure est jugée nécessaire en raison des conditions prévues de circulation ➤ Créer une ZAC afin de faire participer les commerçants et les propriétaires au réaménagement du secteur visé par le PCC (peut-être plus d'une) ➤ Réfection de la rue Bank conformément au profil en travers et au paysage de rue proposés dans le PCC, et comprenant des voies cyclables, des commodités pour les piétons et un aménagement paysager ➤ Projet de reconstruction du pont et de point d'accès/belvédère (ÉE prévue de 2012 à 2014) ➤ Amélioration de l'accès à la station de transport en commun Billings Bridge, y compris l'aménagement de liens est-ouest ➤ Lancement d'une étude sur les dispositions sur le stationnement municipal dans le secteur visé par le PCC. Les emplacements recommandés pour un parc de stationnement municipal sont situés le long de l'avenue Wildwood ➤ Collaborer avec les propriétaires privés pour créer un accès mutuel continu à l'avenue Wildwood, avec des liens vers le chemin Heron et la rue Bank ➤ Acquérir des terrains réservés à la création de parcs et par le biais d'un règlement financier des frais relatifs aux terrains à vocation de parc intervenu lors des demandes de réglementation du plan d'implantation visant le couloir de verdure (en cours tout au long de la période de planification du PCC). La Ville pourrait également acheter les parties manquantes pour compléter le parc linéaire, au besoin. ➤ Lancer le Programme d'art public de la Ville dans le secteur visé par le PCC ➤ Jardin communautaire dans le couloir de transport d'électricité près du parc Ledbury ➤ Étude de faisabilité sur le lien cyclable sous le pont de la rue Bank (au sud du chemin Walkley) permettant de traverser le ruisseau Sawmill et les voies ferrées du CN.

Échéance	Projets du PCC
Moyen terme (2017-2022)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Acquérir des terrains pour le couloir de verdure ne pouvant pas être acquis lors des demandes de réglementation du plan d'implantation, en portant une attention particulière aux parties situées entre le parc Bruce-Timmerman et le chemin Heron ➤ Améliorer le lien et l'espace vert dans le secteur du parc Ledbury, y compris le nouveau parc près du Home Depot et l'installation d'œuvre d'art public ➤ Transformer les bretelles à sens unique en voies normalisées des deux côtés de la rue Bank, entre les promenades Riverside Nord et Sud ➤ Subventions équivalant aux taxes, dispenses ou réduction des redevances d'aménagement et mesures incitatives pour le renouvellement des façades donnant sur la rue Bank, entre les promenades Riverside Nord et Sud ➤ À l'intérieur des nœuds, si nécessaire, subventions équivalant aux taxes, dispenses ou réduction des redevances d'aménagement et mesures incitatives pour le renouvellement des façades des propriétés ➤ Mettre en valeur le sentier entre la promenade Riverside et le Musée du domaine Billings, et installer des panneaux d'orientation ➤ Mettre en valeur le sentier polyvalent entre la rue Brookfield et la rue Bank ➤ Reconstruire le parc Bruce-Timmerman ➤ Négocier une entente de servitude sur la voie privée Glenhaven afin de donner accès au couloir de verdure ➤ Compte tenu du réaménagement éventuel (après changement d'utilisation ou hausse importante de densité) de l'îlot sud-ouest près du chemin Heron et de la rue Bank (voir la figure 5.3), la Ville pourrait acquérir l'avenue Wildwood et la transformer en voie publique
Long terme (2022-2031+)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Acquérir les propriétés permettant de compléter le couloir de verdure, en mettant l'accent sur les parties situées entre les chemins Heron et Walkley ➤ Ajouter des voies cyclables sur le pont de la rue Bank qui traverse la voie ferrée du CN au sud du chemin Walkley ➤ Si les projets à court et à moyen terme ne sont pas achevés dans les délais prescrits, la priorité doit leur être accordée dans les dix dernières années de l'horizon de planification, par le biais d'un plan de mise en œuvre.