



**RUE BANK**  
Plan de conception  
communautaire



**BANK STREET**  
Community Design  
Plan

De la rivière Rideau au parc Ledbury

MARS 2012

Préparé par :



En association avec :





**PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE DE LA RUE BANK :  
DE LA RIVIÈRE RIDEAU AU PARC LEDBURY**

L'équipe responsable du projet remercie les résidents, le public et les membres du comité consultatif de leur participation dans le cadre de l'élaboration de ce plan de conception communautaire. Le plan de conception communautaire constitue la ligne directrice pour la section de la rue Bank se trouvant entre la rivière Rideau et le parc Ledbury et donnera une orientation au développement futur du secteur.

**VILLE D'OTTAWA, 2012**

# TABLE DES MATIÈRES

<b>1.0</b>	<b>ÉLABORATION DU PCC DE LA RUE BANK</b>	<b>1</b>
1.1	INTRODUCTION	2
1.2	SECTEUR À L'ÉTUDE	2
1.3	PROCESSUS DE CONSULTATION	3
1.3.1	Comités consultatifs	4
1.4	COMMENT UTILISER LE PRÉSENT PCC	5
<b>2.0</b>	<b>LA RUE BANK AUJOURD'HUI</b>	<b>7</b>
2.1	CONTEXTE DE PLANIFICATION ET ENVIRONNEMENTAL	7
2.1.1	Plan officiel	7
2.1.2	Plans directeurs des transports, sur le cyclisme et sur la circulation piétonnière	8
2.1.3	Plan directeur des espaces verts d'Ottawa	9
2.1.4	Règlement de zonage général	9
2.1.5	Caractéristiques environnementales	10
2.2	FORME BÂTIE ET UTILISATION DU SOL	11
2.2.1	Terrains publics	11
2.2.2	Forme bâtie	13
2.2.3	Utilisation du sol	13
2.2.4	Espaces verts	15
2.2.5	Surface de plancher brute	16
2.3	TRANSPORT ET INFRASTRUCTURES	16
2.3.1	Niveau de circulation actuels	16
2.3.2	Emprise routière	17
2.3.3	Réseau actuel de transport en commun	18
2.3.4	Réseau actuel de pistes cyclables	18
2.3.5	Réseau piétonnier actuel	18
2.3.6	Services publics	19
2.4	CONTEXTE SOCIOÉCONOMIQUE	19
2.5	ANALYSE DES CONDITIONS ACTUELLES	20
2.5.1	Forces et possibilités	23
2.5.2	Problèmes et contraintes	23

<b>3.0</b>	<b>VISION, PRINCIPES DE CONCEPTION ET STRATÉGIE GÉNÉRALE DE PLANIFICATION .....</b>	<b>25</b>
3.1	VISION ET PRINCIPE DE CONCEPTION DU PCC .....	25
3.2	STRATÉGIE GÉNÉRALE DE PLANIFICATION .....	27
<b>4.0</b>	<b>MOBILITÉ ET CIRCULATION.....</b>	<b>33</b>
4.1	PARTS MODALES DE TRANSPORT .....	33
4.1.1	Nouvelle infrastructure routière.....	34
4.1.2	Modifications aux carrefours.....	35
4.1.3	Conception de l'emprise publique.....	35
4.2	TRANSPORT EN COMMUN .....	39
4.2.1	Feux de priorité aux véhicules de transport en commun .....	39
4.2.2	Voies d'évitement de file d'attente .....	39
4.3	PIÉTONS ET CYCLISTES .....	40
4.3.1	Sentiers polyvalents.....	42
4.3.2	Améliorations aux installations cyclables.....	44
4.3.3	Améliorations aux installations piétonnières.....	44
<b>5.0</b>	<b>UTILISATION DU SOL ET FORME BÂTIE.....</b>	<b>47</b>
5.1	LIGNES DIRECTRICES GÉNÉRALES SUR L'UTILISATION DU SOL ET LA CONCEPTION.....	49
5.2	LIGNES DIRECTRICES SUR L'UTILISATION DU SOL ET LA CONCEPTION DANS LES NŒUDS .....	54
5.2.1	Noeud 1 : rue Bank, de la promenade Riverside Nord au pont du Transitway, y compris le centre commercial Billings Bridge.....	54
5.2.2	Noeud 2 : rue Bank et chemin Heron.....	56
5.2.3	Noeud 3 : rue Bank près du chemin Walkley et de la promenade Alta Vista.....	58
5.3	LIGNES DIRECTRICES SUR L'UTILISATION DU SOL ET LA CONCEPTION POUR LE SECTEUR POLYVALENT KALADAR .....	59
<b>6.0</b>	<b>AMÉLIORATIONS AU DOMAINE PUBLIC .....</b>	<b>63</b>
6.1	PAYSAGE DE RUE .....	63
6.1.1	Arbres de rue .....	63
6.1.2	Parcs de poche.....	64
6.1.3	Éléments de point d'accès et d'entrée.....	65
6.1.4	Art public.....	66
6.1.5	Éclairage de rue.....	67
6.1.6	Signalisation commerciale .....	68

6.2	ESPACES VERTS.....	69
6.2.1	Couloir de verdure .....	71
6.2.2	Nouvel espace vert près du parc Ledbury.....	74
6.2.3	Centre commercial Billings Bridge et Transitway.....	75
6.2.4	Alta Vista.....	75
6.2.5	Accès piétonnier à la future station de TLR Walkley.....	75
6.2.6	Couloir de transport d'électricité : jardin communautaire.....	75
<b>7.0</b>	<b>MESURE DE LA VIABILITÉ.....</b>	<b>77</b>
7.1	DÉVELOPPEMENT DURABLE.....	77
<b>8.0</b>	<b>MISE EN OEUVRE PAR ÉTAPES .....</b>	<b>83</b>
8.1	MODIFICATION AU PLAN OFFICIEL .....	83
8.2	MODIFICATION AU RÈGLEMENT DE ZONAGE .....	83
8.2.1	Clarification de formulation dans la sous-zone AM1 .....	83
8.2.2	Centre polyvalent Billings Bridge .....	85
8.2.3	Noeuds .....	85
8.2.4	Secteur de Kaladar .....	86
8.2.5	Secteur de la future station de TLR Walkley.....	88
8.2.6	Dispositions relatives au stationnement.....	88
8.3	PROJETS D'IMMOBILISATION .....	89
8.4	AMÉLIORATIONS GRÂCE À DES RÉAMÉNAGEMENTS PRIVÉS .....	91
8.5	ACQUISITIONS PROPOSÉES ET AUTORISATIONS DE SERVITUDE .....	91
8.6	COMITÉ DE RÉVISION DE LA CONCEPTION.....	92
8.7	PARTENARIATS .....	92
8.8	MESURES INCITATIVES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE .....	93
8.9	STRATÉGIE D'ÉCHELONNEMENT DES PROJETS.....	93

## LISTE DE SCHÉMAS

Figure 1.1	Secteur à l'étude visé par le PCC et carte de localisation .....	3
Figure 1.2	Processus de consultation publique .....	4
Figure 2.1	Désignations du Plan officiel dans le secteur à l'étude .....	8
Figure 2.2	Espaces verts et éléments naturels du secteur visé par le PCC et des alentours .....	12
Figure 2.3	Carte des terrains publics et de l'encombrement des bâtiments .....	14
Figure 2.4	Coupe transversale d'une chaussée commerciale suburbaine, Lignes directrices de la Ville d'Ottawa en matière de corridors de routes régionales .....	17
Figure 2.5	Secteurs caractéristiques du secteur du PCC .....	22
Figure 4.1	Objectifs futurs de parts modales à l'heure de pointe de l'après-midi.....	34
Figure 4.2	Profil en travers compressé avec terre-plein central.....	38
Figure 4.3	Voies d'évitement de file d'attente traversant une voie cyclable.....	40
Figure 4.4	Sentiers piétonniers, cyclables et polyvalents existants et proposés.....	41
Figure 4.5	Sentiers polyvalents proposés .....	42
Figure 4.6	Sentiers proposés dans le secteur du parc Ledbury.....	43
Figure 4.7	Profil en travers du sentier polyvalent.....	43
Figure 4.8	Liens proposés autour du centre commercial Billings Bridge .....	44
Figure 4.9	Profil en travers de la pente et du sentier adjacents au Transitway près du pont Billings .....	45
Figure 4.10	Emplacements des liens piétonniers proposés.....	46
Figure 5.1	Carte des nœuds et des zones polyvalentes et de liaison.....	48
Figure 5.2	Plan de visualisation illustrant un projet de réaménagement du nœud 1 .....	56
Figure 5.3	Plan de visualisation illustrant un projet de réaménagement du nœud 2 .....	57
Figure 5.4	Plan de visualisation illustrant un projet de réaménagement du nœud 3 .....	59
Figure 5.5	Plan de visualisation illustrant un projet de réaménagement du secteur Kaladar.....	61
Figure 6.1	Tracé des poteaux électriques en bordure de rue avec retrait recommandé pour les arbres de rue.....	64
Figure 6.2	Plan conceptuel de parc de poche.....	65
Figure 6.3	Emplacements prioritaires pour des œuvres d'art public .....	67
Figure 6.4	Assemblages de lampadaires décoratifs de faible hauteur.....	67
Figure 6.5	Assemblages de lampadaires décoratifs élevés.....	68
Figure 6.6	Emplacements d'espaces verts à améliorer .....	70
Figure 8.1	Modifications proposées au Règlement de zonage et visant la hauteur de bâtiment maximale et le rapport plancher-sol .....	84

## LISTE DE TABLEAUX

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 .....	9
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) .....	16
Tableau 2.3	Conditions de circulation aux carrefours de la rue Bank .....	17
Tableau 2.4	Largeurs d'emprises publiques sur la rue Bank (estimations) .....	18
Tableau 4.1	Niveau de service (NS) automobile .....	34
Tableau 7.1	Recommandations du PCC favorables au développement durable.....	78
Tableau 8.1	Plan d'échelonnement des projets du PCC .....	95

## LISTE D'ACRONYMES

AATC - Aménagements axés sur le transport en commun  
CCA - Comité consultatif sur les affaires  
CCN - Commission de la capitale nationale  
CCT - Comité consultatif technique  
CN - Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada  
CPP - Comité de consultation publique  
DP - Droit de passage  
EQO - Étude de quartiers d'Ottawa  
LAPHO - Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario  
MPO - Modification au Plan officiel  
NS - Niveau de service  
PAC - Plan d'amélioration communautaire  
PCAM - Prévention du crime par l'aménagement du milieu  
PDT - Plan directeur des transports  
PMOGT - Plan de mise en œuvre de la gestion du transport  
PO - Plan officiel  
RPS - Rapport plancher-sol  
SBR - Stratégie sur les bien-fonds résidentiels d'Ottawa  
SFR - Seuil de faible revenu  
SHOB - Surface hors œuvre brute  
SPC - Secteur prioritaire de conception  
ZAC - Zone d'amélioration commerciale

# 1 ÉLABORATION DU PCC DE LA RUE BANK

Le tronçon de la rue Bank compris entre le pont Billings et le couloir ferroviaire situé au sud du chemin Walkley offre de nombreuses possibilités de réaménagement et de revitalisation. Une communauté commerciale active y fournit des services et des possibilités d'emploi aux résidents des secteurs environnants. Ce tronçon est situé à proximité immédiate de magnifiques espaces naturels, comme le couloir de la rivière Rideau, d'importance nationale, et le réseau d'espaces verts de la promenade de l'Aéroport. On y compte déjà deux importantes stations de transport en commun à distance de marche, et d'autres améliorations de transport en commun sont prévues, notamment un service sur le chemin Heron et une station de TLR à la hauteur du chemin Walkley. Le centre commercial Billings Bridge sert de carrefour de commerces de détail et d'emplois, et le service de transport en commun y est très concentré.

Deux phénomènes sont observés depuis quelques années. Le réaménagement de la rue Bank progresse du sud vers le centre-ville, depuis le Glebe vers le Vieil Ottawa-Sud. En second lieu, la Ville d'Ottawa constate déjà un intérêt de la part des propriétaires qui souhaitent mettre en valeur et réaménager leur bien-fonds. Le secteur atteint un âge auquel de nombreux édifices d'origine nécessitent des travaux importants de restauration ou arrivent en fin de vie.

La Ville prévoit satisfaire aux quatre exigences générales de gestion de la croissance qu'elle s'est imposées grâce à quatre orientations stratégiques : la gestion de la croissance, la création d'infrastructures, le maintien de l'intégrité

environnementale et la création de collectivités où il fait bon vivre. Parmi ces orientations, la Ville prévoit axer la croissance vers les secteurs où elle peut prendre la forme d'aménagements regroupés et polyvalents, desservis par des installations de transport en commun, de marche et de vélo de qualité.

Le couloir d'artère principale de la rue Bank compris entre le pont Billings et la voie ferrée au sud du chemin Walkley, où se trouve le centre polyvalent du pont Billings, est l'endroit idéal où concentrer des aménagements regroupés et polyvalents. Ce secteur est bien relié au réseau de transport en commun et facilement accessible par le réseau cyclable municipal. Par ailleurs, bon nombre de grands terrains, situés aux principaux carrefours, peuvent accueillir des aménagements polyvalents plus intensifs.

Le défi du présent Plan de conception communautaire consistait à promouvoir des aménagements de grande qualité, à fixer la forme bâtie future et à créer un secteur plus favorable aux piétons et aux cyclistes, tout en préservant la capacité multifonctionnelle du couloir. Il faudra entre autres faire circuler les véhicules dans un axe nord-sud jusqu'à ce que de nouvelles installations de transport soient construites à proximité et permettent de limiter une partie de la circulation de transit. Le Plan de conception communautaire relève avec succès ce défi.

## 1.1 INTRODUCTION

Le Plan de conception communautaire de la rue Bank : de la rivière Rideau au parc Ledbury a été entamé en novembre 2010 et a pris la forme d'un processus de consultation communautaire étalé sur une année. Des représentants de la collectivité, des résidents, des commerces et des utilisateurs des services du secteur ont imaginé la manière dont ce tronçon devait être aménagé et se développer au cours des 20 prochaines années. Le Plan de conception communautaire constitue un document d'orientation politique du secteur de la rue Bank situé entre la rivière Rideau et le parc Ledbury, et décrit le cadre à l'intérieur duquel les aménagements futurs seront réalisés.

Le Plan officiel de la Ville d'Ottawa (2003) établit une orientation stratégique d'utilisation du sol. Il désigne les endroits où les utilisations du sol seront modifiées au fil du temps et comment la population et la croissance économique seront prises en compte dans des secteurs de croissance en particulier. Les plans de conception communautaires sont réalisés dans des secteurs où sont prévus des changements importants et dans le but de mettre en application les politiques du Plan officiel à l'échelle de la collectivité, selon une approche globale et cohérente.

Le Plan de conception communautaire (PCC) de la rue Bank vise un tronçon de cette voie désigné artère principale et centre polyvalent dans le Plan officiel. Ce document de politique oriente toute une gamme d'outils de mise en œuvre, comme le Règlement général de zonage ou les projets d'immobilisation de la Ville. Le PCC a été élaboré dans le cadre d'un processus de collaboration auquel ont participé des membres de la collectivité, des commerçants du secteur à l'étude, des comités

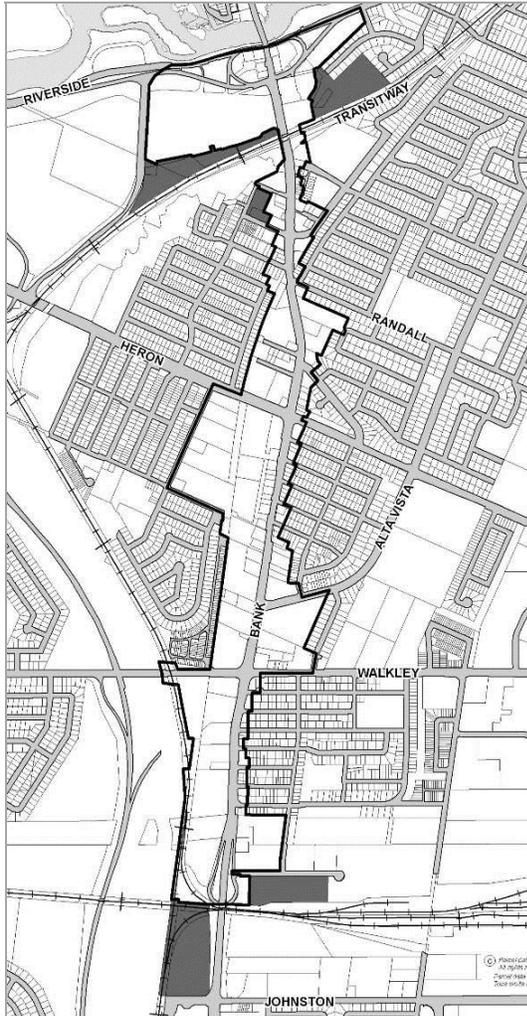
consultatifs, des services municipaux et d'autres parties intéressées. Ce processus est décrit plus en détail à la section 1.3.

Le présent PCC a pour objet d'élaborer une stratégie de croissance coordonnée dans ce tronçon de la rue Bank, afin d'orienter son caractère et son aménagement futur au cours des 20 prochaines années. Des lignes directrices, des recommandations et des projets y sont proposés et sont fondés sur un processus détaillé de consultation publique, des évaluations des besoins et des analyses techniques. Bien que la période d'application du PCC soit de 20 ans, il est vraisemblable que ce secteur continuera d'évoluer au fur et à mesure que les conditions du marché local prendront forme et que certains des projets recommandés seront menés au-delà de l'horizon prévisionnel.

## 1.2 SECTEUR À L'ÉTUDE

Le tronçon de la rue Bank situé entre la promenade Riverside et la voie ferrée du Canadien National (CN), située au sud du chemin Walkley près du parc Ledbury, a été désigné secteur candidat pour la réalisation d'un plan de conception communautaire. Les limites et les zones d'influence du secteur à l'étude sont définies à la figure 1.1. Les zones d'influence sont de grands terrains situés hors du secteur à l'étude mais susceptibles d'y avoir une incidence s'ils sont un jour réaménagés.

Figure 1.1 | Secteur à l'étude visé par le PCC et carte de localisation



Le secteur à l'étude traverse trois quartiers de la ville : le quartier Capitale du côté ouest de la rue Bank et au nord du chemin Walkley, le quartier Alta Vista du côté est de la rue Bank et au nord du chemin Walkley, et le quartier Rivière des deux côtés de la rue Bank et au sud du chemin Walkley.

## 1.3 PROCESSUS DE CONSULTATION

La collaboration continue et la consultation du public qui ont eu lieu tout au long du projet ont permis au PCC de refléter les intérêts et les valeurs à court et à long terme des parties intéressées. Au cours du processus d'élaboration du PCC, l'équipe de projet a évalué les besoins de la collectivité et a déterminé les forces, les possibilités, les contraintes et les problèmes dans le secteur à l'étude.

Le processus de consultation du public comportait trois phases, décrites à la figure 1.2. À chacune de ces phases ont été organisées des réunions avec chacun des trois comités consultatifs, auxquelles se sont ajoutées des réunions avec des membres de divers comités et une réunion portes ouvertes. Le site Web du projet a été utilisé abondamment pour communiquer de l'information sur les réunions portes ouvertes et afficher les documents relatifs au PCC.

- La Phase 1 a consisté à former les comités consultatifs, à lancer le site Web du projet ([www.ottawa.ca/ruebank](http://www.ottawa.ca/ruebank)) et à créer la liste d'envoi par courriel du projet. Elle a notamment permis de déterminer les conditions existantes dans le secteur à l'étude et d'en présenter un aperçu, et de confirmer avec les parties intéressées les principaux problèmes à surmonter.
- La Phase 2 a permis de définir la vision et le cadre conceptuel du PCC, et d'élaborer des options de planification et de conception. L'équipe de projet a ensuite recueilli les commentaires des parties intéressées sur la vision, les principes et les options de conception du PCC.
- La Phase 3 a consisté à rassembler et à évaluer les commentaires reçus lors de la Phase 2 et ayant servi à ébaucher le rapport sur le PCC. Le

plan a ensuite fait l'objet d'une révision finale puis a été soumis à l'approbation du Comité de l'urbanisme et du Conseil municipal.

Ces activités ont été déterminantes pour atteindre les différents objectifs des trois phases de consultation publique, mis en œuvre lors de l'élaboration du PCC.

Figure 1.2 | Processus de consultation publique



Les bureaux des trois conseillers ont pris part au processus de planification du PCC, depuis le lancement du projet jusqu'à l'approbation du plan.

### 1.3.1 COMITÉS CONSULTATIFS

Trois comités ont participé au processus d'élaboration du PCC : le Comité de consultation publique, le Comité consultatif sur les affaires et le Comité consultatif technique. Ces comités ont collaboré avec l'équipe de projet sur des enjeux touchant leur domaine d'expertise et ont également servi de lien avec les groupes qu'ils représentaient. Ils ont en outre fourni des conseils qui ont permis à l'équipe de projet de perfectionner ses propositions

et de les communiquer plus efficacement aux membres du public.

#### *Comité de consultation publique*

Le Comité de consultation publique (CCP) était formé d'un groupe de personnes enthousiastes qui représentaient les besoins et les intérêts de leur communauté respective. Les associations communautaires et les comités consultatifs de la Ville d'Ottawa représentés par le CCP étaient les suivants :

- Comité consultatif sur l'accessibilité;
- Association communautaire Alta Vista;
- Association communautaire Canterbury;
- Comité consultatif sur les forêts et les espaces verts;
- Association communautaire Heron Park;
- Association communautaire du Vieil Ottawa-Sud;
- Comité consultatif sur les piétons et le transport en commun;
- Comité consultatif sur les routes et le cyclisme;
- Association communautaire Ridgemont;
- Association communautaire Riverside Park;
- South Keys Landing Tenants Association.

#### *Comité consultatif sur les affaires*

On ne compte aucune association de zone d'amélioration commerciale (ZAC) dans le secteur à l'étude; par conséquent, d'autres méthodes ont été utilisées pour faire participer les représentants du milieu des affaires du secteur à l'étude. Il a fallu prendre contact avec la communauté des affaires pour s'assurer une représentation du point de vue de toutes les parties intéressées. Dès le lancement du projet, un questionnaire et une invitation à intégrer le Comité consultatif sur les affaires (CCA)

ont été postés à toutes les entreprises du secteur à l'étude et des environs. Le CCA a ensuite été constitué pour représenter les entrepreneurs et les commerçants du secteur à l'étude.



Première réunion portes ouvertes organisée le 16 février 2011 (MMM Group, 2011).



Deuxième réunion portes ouvertes organisée le 9 juin 2011 (MMM Group, 2011).



Troisième réunion portes ouvertes organisée le 4 octobre 2011 (MMM Group, 2011).

### *Comité consultatif technique*

Le Comité consultatif technique (CCT) était formé d'un groupe de représentants de divers services de la Ville jouant un rôle ou ayant une responsabilité dans le secteur à l'étude. Le CCT comprenait également des représentants de l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau, de la Commission de la capitale nationale et d'Hydro Ottawa, trois organismes actifs dans le secteur à l'étude. Le CCT a fourni des conseils techniques sur des questions liées notamment à la circulation, au transport en commun, à la viabilisation, à la foresterie, à la planification et à diverses politiques sociales ou communautaires. En plus des réunions de groupe, les membres du CCT ont également participé à des réunions individuelles ou fait part, au besoin, de leurs commentaires sur des questions spécifiques.

## 1.4 COMMENT UTILISER LE PRÉSENT PCC

Le PCC de la rue Bank est un plan approuvé par le Conseil et un document de référence pour l'aménagement du secteur à l'étude au cours des 20 prochaines années et au-delà.

Il sera utilisé par divers services de la Ville et soutenu par les conseillers municipaux lorsque des études, des projets publics d'immobilisation et des demandes privées d'aménagement sont planifiés, approuvés et mis en œuvre dans ce secteur. Il est ainsi possible de s'assurer que la vision et les principes de conception du PCC sont respectés et que les nouveaux projets menés dans le secteur à l'étude correspondent aux recommandations du PCC. Ce document sera également utilisé par les résidents, les entreprises et les associations

communautaires, qui souhaiteront s'assurer que le secteur est aménagé de la manière convenue lors du processus de consultation publique.

Puisque ce plan a été approuvé par le Conseil, il sera plus facile de mettre en œuvre des projets spéciaux dans le secteur, y compris un programme d'arts publics, l'acquisition de terrains pour du stationnement municipal, des sentiers et des parcs, la création d'une identité (stratégie de marque et paysage de rue) et des mesures d'incitation à l'aménagement par le biais de modifications de zonage et de subventions offertes dans le cadre du Plan d'améliorations communautaires (PAC).

Le plan secondaire de la rue Bank (entre la rivière Rideau et le parc Ledbury) appuie le PCC. Ce plan secondaire sert de guide pour la conception à long terme et l'aménagement du secteur visé par le PCC, et fournit une orientation concise en matière d'utilisation du sol, de forme bâtie, de conception, de stationnement et de circulation. Le Règlement général de zonage doit par ailleurs être modifié afin de tenir compte des recommandations du PCC et du Plan officiel. Les modifications de zonage permettront d'assurer une cohérence entre le PCC, le plan secondaire, le Plan officiel et le Règlement général de zonage.

Au cours de l'élaboration du PCC, les directives d'esthétique urbaine pour l'aménagement des grandes artères, pour les habitations de grande hauteur et sur la conception des aménagements axés sur le transport en commun ont été consultées. Le PCC est conforme à ces politiques. Lors de l'examen des demandes d'aménagement, le PCC devrait être consulté au même titre que ces autres documents de politiques. En cas de divergence entre l'une ou l'autre de ces directives et le PCC, les politiques de conception de ce dernier

devront être privilégiées car elles ont été créées en grande connaissance du secteur visé.

Les recommandations du PCC ont été élaborées après mûre réflexion et tout bien considéré. Une approche multidisciplinaire a permis de s'assurer que toutes les répercussions éventuelles avaient été envisagées et que les recommandations étaient viables et qu'elles offraient les meilleurs résultats d'ensemble pour les résidents et les visiteurs du secteur à l'étude.

Le PCC de la rue Bank est pragmatique et a été rédigé pour être facilement compris grâce à la clarté de ses objectifs et de ses recommandations. Le chapitre 2 explique la situation actuelle du couloir de la rue Bank. Le chapitre 3 décrit la manière avec laquelle le couloir pourrait être aménagé au cours des 20 prochaines années et précise comment la stratégie globale du Plan pourra répondre aux objectifs du Plan officiel et aux besoins de la collectivité. La stratégie du PCC est ensuite traduite, aux chapitres 4, 5 et 6, sous forme de recommandations regroupées sous les thèmes de *mobilité et circulation*, *d'utilisation du sol et de forme bâtie* et *d'améliorations au domaine public*. Le chapitre 7 porte sur la viabilité du PCC et le dernier chapitre décrit comment la mise en œuvre et calendrier des projets devraient être planifiés.

# 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

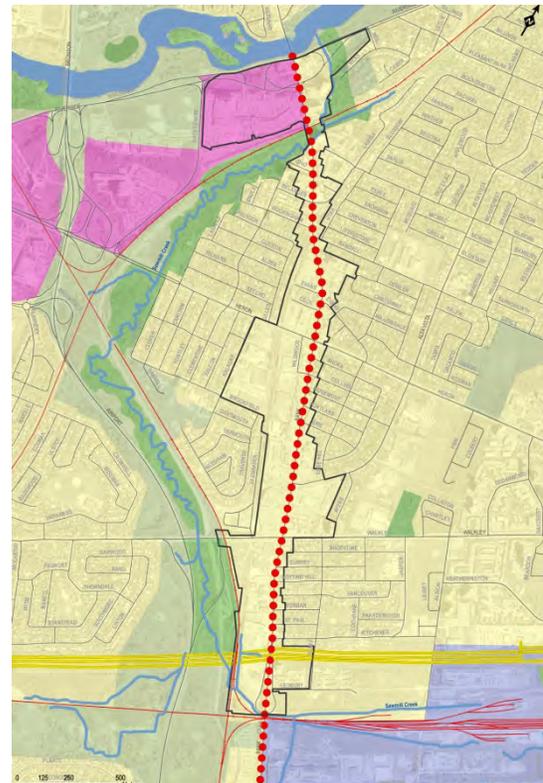
Les terrains désignés « artères principales » et « centres polyvalents » sont des « secteurs prioritaires de conception ». Selon le Plan officiel de la Ville, les secteurs prioritaires de conception sont des zones vers où doit être dirigée la croissance afin de protéger et de mettre en valeur le caractère 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

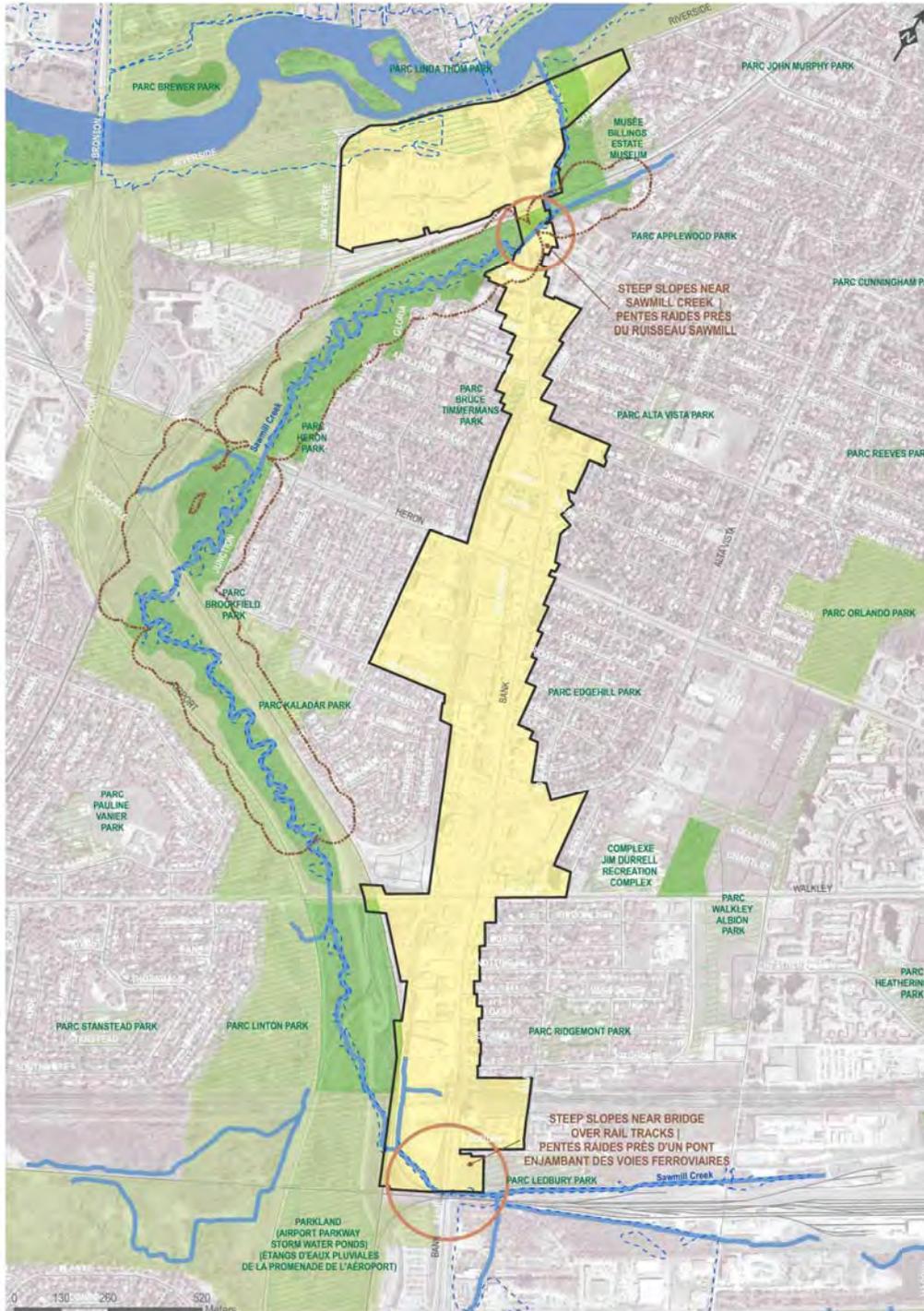
### 2.2.1 TERRAINS PUBLICS

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)

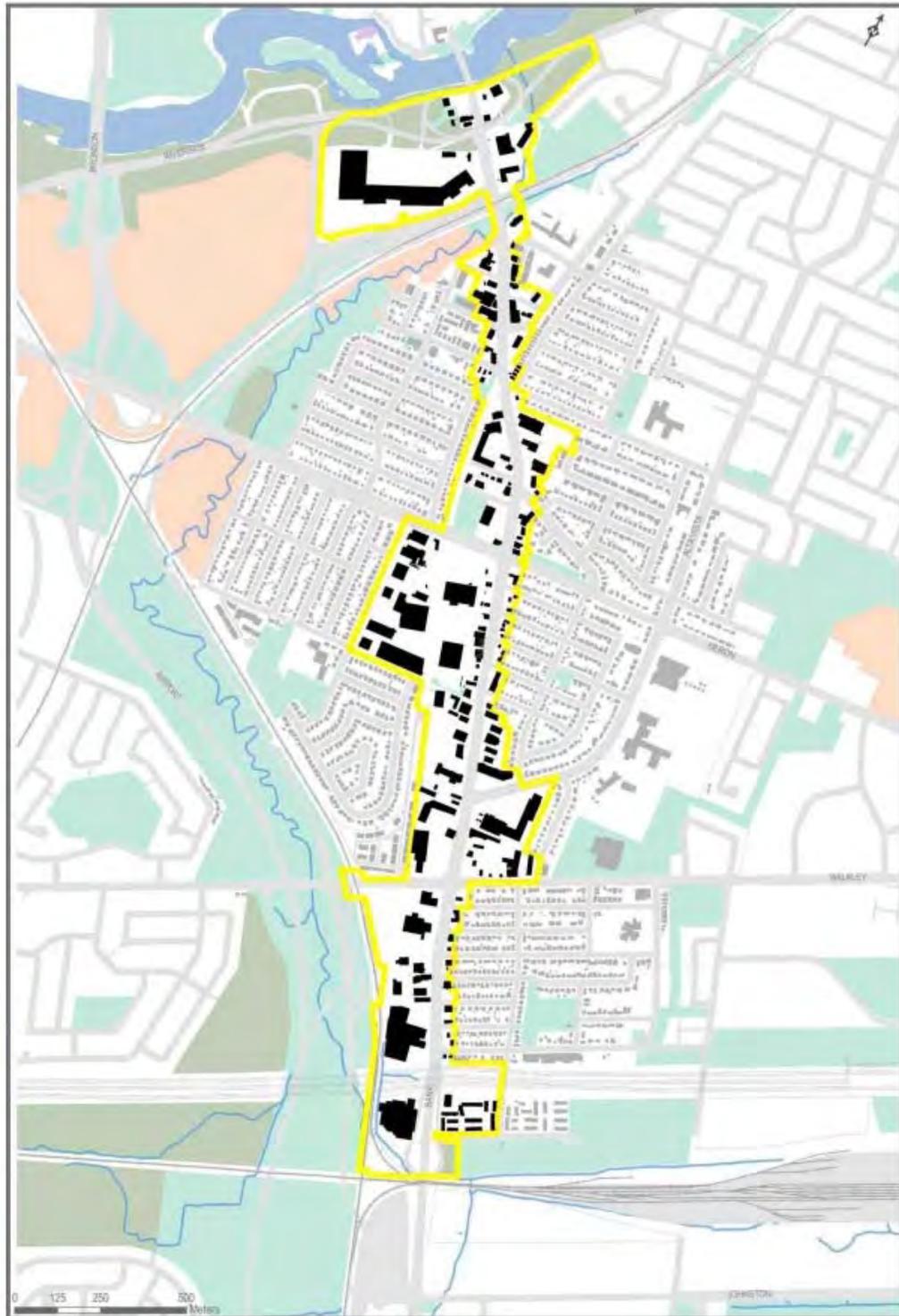
Les plus grands immeubles du secteur à l'étude se trouvent du côté est de la rue Bank, près du Transitway : un immeuble polyvalent de bureaux et commercial de sept étages et trois tours d'habitation hautes d'environ 17 et 21 étages. De l'autre côté de la rue se trouve le centre commercial Billings Bridge, 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 <sup>2</sup> )	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 %
<b>SHOB totale</b>	<b>398 996</b>	<b>100 %</b>

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

nombreuses entrées rapprochées menant aux aires de stationnement des commerces. Pour faciliter le virage à gauche des véhicules vers les commerces de la rue Bank, le PCC propose d'ajouter des voies de virage à certains endroits.

La circulation actuellement observée dans le secteur à l'étude a été modélisée et décrite par les rapports débit-capacité (D/C) et leur niveau de service (NS) correspondant. Le NS normal de la Ville pour les routes situées hors du centre-ville est « D ». La Ville exige habituellement l'application de mesures d'atténuation (p. ex. : une capacité de voie supplémentaire et/ou des ajustements à la synchronisation des feux) lorsque le rapport débit-capacité excède 0,90 (ou un NS « E »). Un NS « E » correspond à des conditions d'embouteillage lorsque les cycles individuels de feux de circulation ne permettent pas de faire avancer les véhicules arrivés au carrefour. Autrement dit, les véhicules de la file ne parviennent pas tous à franchir le carrefour au feu vert. Les conditions de circulation globales aux carrefours et les mouvements individuels sont résumés au tableau 2.3.

Tableau 2.3 | Conditions de circulation aux carrefours de la rue Bank

Carrefour	Heure de pointe du matin		Heure de pointe de l'après-midi	
	D/C	NS	D/C	NS
Promenade Riverside Nord	0,9	D	0,94	E
Promenade Riverside Sud	0,78	C	0,87	D
Transitway	0,40	A	0,51	A
Avenue Belanger	0,55	A	0,56	A
Avenue Randall	0,35	A	0,44	A
Chemin Heron	0,83	D	0,90	D
Avenue Erie	0,45	A	0,54	A

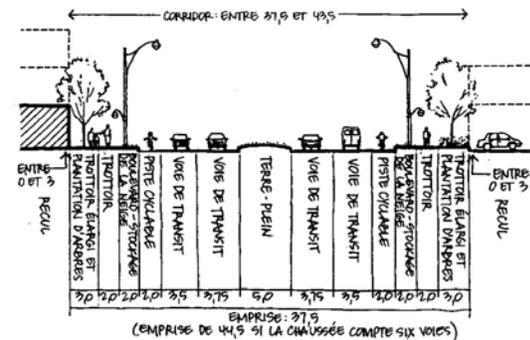
Promenade Alta Vista	0,66	B	0,75	C
Chemin Walkley	0,83	D	0,96	E
Avenue Kitchener	0,44	A	0,85	D

Les carrefours avec le chemin Walkley, le chemin Heron, la promenade Riverside Sud et la promenade Riverside Nord sont tous à la limite de leur capacité aux heures de pointe. Ces carrefours concernent les principales artères du secteur à l'étude, et les contraintes de capacité laissent supposer qu'une augmentation minimale de la circulation automobile est possible dans le secteur compte tenu de la configuration routière actuelle et des normes de la Ville en la matière.

### 2.3.2 EMPRISE ROUTIÈRE

Le PO prévoit pour la rue Bank une emprise de 37,5 mètres dans le secteur à l'étude. Cette emprise correspond à une coupe transversale commerciale suburbaine de quatre voies et permettant deux voies cyclables, comme le décrivent les Lignes directrices de la Ville d'Ottawa en matière de corridors de routes régionales (2000) et tel qu'illustré à la figure 2.4.

Figure 2.4 | Coupe transversale d'une chaussée commerciale suburbaine, Lignes directrices de la Ville d'Ottawa en matière de corridors de routes régionales



Le réseau routier de la rue Bank est presque à pleine capacité et le PDT ne propose pas un

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**

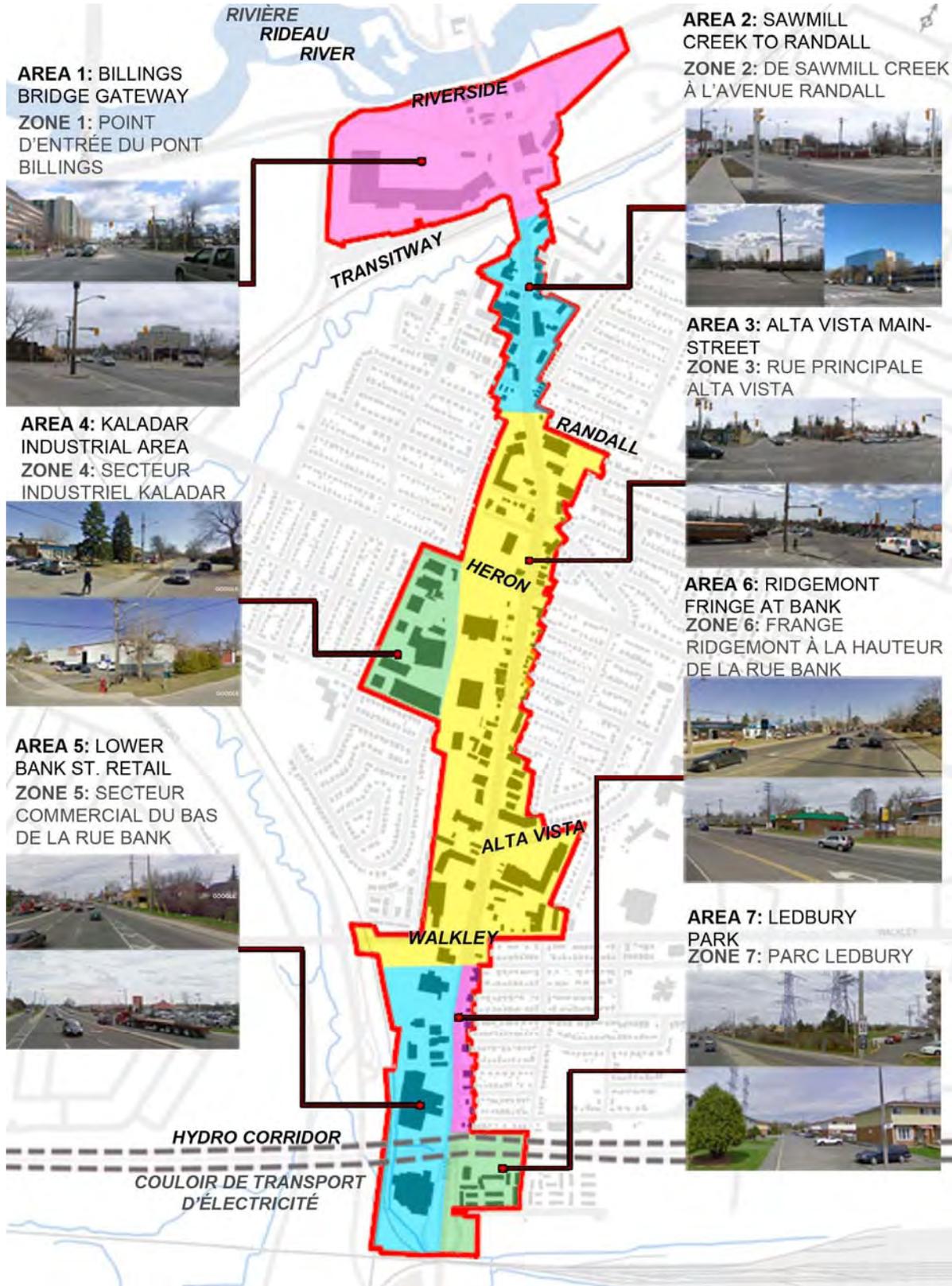
- Endroit où le quartier Ridgemont donne sur la rue Bank.
- Petites maisons unifamiliales.
- Peu de traces d'utilisations polyvalentes, même si certains propriétaires offrent des

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<sup>e</sup> 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.

# 3 VISION, PRINCIPES DE CONCEPTION ET STRATÉGIE GÉNÉRALE DE PLANIFICATION

La stratégie générale de planification du PCC de la rue Bank vise à assurer une approche coordonnée et planifiée des aménagements futurs, soutenue par des lignes directrices claires et une stratégie de mise en œuvre. Le PCC est encadré par une vision et des principes de conception qui ont été rédigés en consultation avec les comités consultatifs, les représentants des secteurs résidentiel et d'affaires ainsi qu'avec les usagers du secteur.

La Stratégie sur les terrains résidentiels (STR) d'Ottawa (2009) établit des objectifs de densité minimale en 2031 pour la désignation d'artère principale de la rue Bank et celle de centre polyvalent Billings Bridge. La STR fixe également les densités de population pour ces secteurs en 2006. Tel que décrit aux sections 2.1.1 et 2.2.5, la hausse de densité est mesurée en pourcentage et appliquée à la surface de plancher hors œuvre brute (SHOB) estimée des aménagements existants dans le secteur visé par le PCC. Pour ce qui concerne la rue Bank, l'objectif de densité prévoit une hausse de 52 pour cent et, pour le centre polyvalent Billings Bridge, l'objectif de densité correspond à une hausse de 23 pour cent par rapport aux niveaux de 2006.

Le Règlement de zonage général est relativement nouveau (adopté en 2008) et n'a pas encore affecté complètement la forme bâtie dans le secteur à l'étude. Le plus souvent, en l'absence de parc de stationnement souterrain, 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.

Il existe un lien entre la densité et la SHOB (par le biais de la forme bâtie), qui permet d'estimer d'une manière générale que si la densité augmente de 52 pour cent, comme il est proposé sur la rue Bank, la SHOB requise risque d'être du même ordre. En observant le secteur, on constate que les bâtiments ont en moyenne une hauteur d'un ou deux étages et un RPS inférieur à 1,0. Une hausse de 52 pour cent ferait passer les bâtiments de deux à trois étages et, selon le zonage actuel, ceux-ci peuvent atteindre une hauteur de huit étages et un RPS d'au moins 2,0. Il est ainsi raisonnable de supposer que le zonage actuel d'artère principale permettrait d'atteindre les objectifs de densification de la Ville lors des futurs aménagements. Le présent PCC devrait permettre d'orienter la planification de cette densification.

## 3.1 VISION ET PRINCIPE DE CONCEPTION DU PCC

*Le couloir de la rue Bank visé par le Plan de conception communautaire (PCC) de la rue Bank est désigné dans le Plan officiel de la Ville d'Ottawa comme étant une destination de la ville où il est agréable d'habiter, de travailler et de faire des courses.*

Le secteur visé par le PCC, qui s'étend de la promenade Riverside à la voie ferrée au sud du chemin Walkley, fut aménagé après la Seconde Guerre mondiale et devra faire l'objet, au cours des 20 années qui viennent, de changements importants. Ce secteur peut accueillir une population importante de résidents et de travailleurs, dans un environnement qui sera bien

desservi par tous les modes de transport. Le présent PCC a pour rôle d'orienter la transformation de ce tronçon du couloir de la rue Bank, tout en exploitant ses atouts actuels de destination d'achats et de services. La fonction de la rue Bank en tant qu'artère donnant accès au centre-ville et à divers quartiers sera préservée.

Le PCC considère le couloir de la rue Bank :

- i. comme un secteur polyvalent dynamique regroupant divers types de logement, d'emploi, de commerces et de services;
- ii. comme un secteur comportant des carrefours d'activité accessibles à pied, à vélo, en transport en commun et en automobile;
- iii. comme un secteur offrant des lieux de rassemblement public et présentant un paysage de rue mis en valeur, qui améliore la qualité environnementale et la viabilité du couloir.

Au fur et à mesure que le couloir de la rue Bank se transformera en milieu en plus en plus urbanisé et caractérisé par le sentiment d'appartenance qu'il inspire, des améliorations seront apportées, par étapes et au fil des réaménagements, au débit de la circulation et à la sécurité. Ces améliorations aideront à créer un quartier agréable pour les résidents et les visiteurs, offrant des liens plus efficaces vers ses espaces verts et ses éléments naturels.

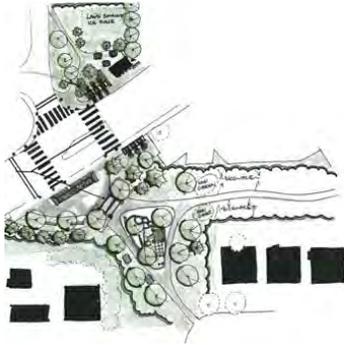
La vision d'avenir prévue pour le couloir de la rue Bank est appuyée par de nombreux principes clés fondamentaux.

## AU NIVEAU DE LA RUE :



1. En tant qu'artère principale, la rue Bank servira de lien entre divers secteurs de la ville et de destination en soi.
2. La rue Bank deviendra un lieu sûr et accessible à vélo ou à pied. L'endroit sera attrayant, verdoyant et propice aux rassemblements publics et aux activités communautaires grâce à des commodités toutes saisons.
3. Les nouveaux aménagements et les nouvelles infrastructures seront souples de manière à mieux tenir compte des changements de choix de transport. Le couloir devra prévoir un réseau de transport en commun et de déplacements plus solide.
4. La rue sera mise en valeur grâce à un paysage attrayant constitué d'éléments piétonniers et végétaux, comme du mobilier urbain, des arbres et des appareils d'éclairage normalisés.
5. Une stratégie de stationnement à long terme pour le secteur devrait être élaborée pour répondre aux changements progressifs liés à l'utilisation de l'automobile.

## RÉAMÉNAGEMENT :



6. Le réaménagement contribuera à rendre le secteur plus agréable à habiter et respectera des principes de conception durable, afin que le secteur devienne plus respectueux de l'environnement qu'il ne l'est actuellement. Il doit rester viable économiquement pour les commerces et les résidents, et devenir plus dynamique au plan social. Les nouveaux aménagements et les améliorations apportées aux infrastructures tiendront compte de ces facteurs lorsqu'ils seront planifiés et conçus.
7. Les aménagements et les infrastructures respecteront les quartiers qui entourent actuellement le secteur visé par le PCC, et aideront à créer une rue principale qui deviendra le cœur de la collectivité plutôt qu'un obstacle.
8. Le réaménagement au cours d'une même période des propriétés du quartier sera encouragé, en commençant par les zones clés du secteur visé par le PCC. Des stratégies de mise en place progressive du secteur privé seront élaborées et soutenues par des mesures et des incitations du secteur public, afin de promouvoir les changements positifs par le biais de projets catalyseurs.

## IDENTITÉ :



9. Des améliorations distinctes et coordonnées au domaine public et au paysage de rue contribueront à conférer au secteur visé par le PCC un caractère d'appartenance et une identité, de telle sorte que, peu à peu, les gens appelleront ce tronçon de la rue Bank par son nom.
10. La grande variété de commerces, de services et d'emplois que l'on retrouve dans le secteur visé par le PCC sera préservée et encouragée au fil du temps, et renforcera l'identité du PCC de la rue Bank.

## 3.2

### STRATÉGIE GÉNÉRALE DE PLANIFICATION

#### *1. Respecter les désignations du Plan officiel et atteindre ses objectifs en matière de densité*

La stratégie de planification du PCC est fondée sur des politiques et des lignes directrices établies par le Plan officiel (PO). Ce document désigne le tronçon du couloir de la rue Bank visé par le PCC comme étant une artère principale et désigne le centre commercial Billings Bridge comme étant un centre polyvalent. On retrouve deux stations du Transitway et une future station de TLR à distance de marche du secteur à l'étude. Le PCC est conforme aux politiques et aux directives établies

dans les Lignes directrices d'esthétique urbaine le long des artères principales (2006) et dans les Lignes directrices sur les aménagements axés sur le transport en commun (2007).



Exemple de densification venant compléter le secteur environnant (MMM Group, 2010)

Le PO établit pour l'artère principale de la rue Bank un objectif minimal de densité postérieur à 2031. Cet objectif est de 120 personnes et emplois par hectare brut, ce qui représente une hausse de 52 pour cent par rapport à la densité signalée en 2006. Pour le centre polyvalent Billings Bridge, l'objectif minimal de densité pour 2031 est de 160 personnes et emplois par hectare brut, soit une hausse prévue de 23 pour cent par rapport à la densité de 2006. Les modifications aux concepts d'utilisation du sol et au règlement de zonage décrites dans le présent PCC tiennent compte de ces objectifs de densité.

La totalité du couloir devrait connaître, au fil du temps, une certaine densification; toutefois, le PCC concentre les aménagements les plus denses (p. ex. ceux avec des hauteurs accrues) aux carrefours de transport en commun afin d'atteindre les objectifs de densification du PO.

Le RPS maximum, précisé dans les dispositions de zonage, détermine la surface de plancher hors œuvre brute pouvant être construite sur un même emplacement. Le RPS détermine par conséquent le

niveau de densification générale d'un emplacement. Dans le cas du secteur visé par le PCC, la plus grande partie du couloir présente déjà un RPS maximum de 3,5 lorsqu'un stationnement souterrain est prévu, à défaut de quoi le RPS maximum est de 2,0.

Aux nœuds, la hauteur maximale des bâtiments a été accrue mais tel n'a pas été le cas du RPS ou de la SHOB pouvant être construite sur un emplacement. En augmentant la hauteur autorisée des bâtiments aux nœuds, les options de forme bâtie sont multipliées, constituant ainsi un incitatif pour les promoteurs qui souhaitent maximiser le potentiel d'aménagement de leurs emplacements et, par conséquent, aidant la Ville à atteindre ses objectifs de densité.

## *II. Promouvoir la viabilité*

La stratégie de planification du PCC vient appuyer l'objectif du Plan officiel consistant à promouvoir la viabilité au fur et à mesure que la population de la ville s'accroît et que les terrains se raréfient peu à peu. La promotion de la densification, de la variété des utilisations (résidentielles et non résidentielles) et des autres modes of transport permettra d'inciter les résidents à habiter plus près de leur lieu de travail, à se déplacer en ville sans utiliser leur automobile et à faire leurs courses à un endroit situé près de parcs et de sentiers accessibles depuis le couloir visé par le PCC.

Le fait d'encourager la densification des utilisations polyvalentes, en particulier près des stations de transport en commun, favorise une utilisation efficace des terrains et limite la dépendance à l'égard de l'automobile (réduisant par conséquent les niveaux d'émission de gaz à effet de serre). L'amélioration des conditions de marche et de cyclisme dans le couloir, grâce à un meilleur aménagement paysager et à un couvert forestier;

procure non seulement des avantages sur la qualité de vie mais permet également de mettre en valeur l'environnement dans le secteur à l'étude.

### **III. Améliorer les parts modales et les liens de transport**

Le PCC adopte une approche multidisciplinaire pour équilibrer l'ensemble des besoins et des objectifs en matière de transport dans le secteur à l'étude.

Lors des réunions publiques de consultation, on a pu noter fréquemment le souhait que la circulation locale et de transit ne soit pas entravée de manière significative. Le Plan directeur des transports ne propose pas l'élargissement de la rue Bank. Par conséquent, l'un des éléments clés de la stratégie générale de transport du PCC consiste à créer des possibilités d'accroître les parts modales des piétons, des cyclistes et des usagers du transport en commun (réduisant du fait les parts modales des véhicules à occupant unique, mode de transport dominant actuel). Les pistes cyclables de navettage et récréatives ainsi que l'élargissement et l'uniformisation des trottoirs sont recommandés dans tout le secteur à l'étude. Ces améliorations font partie du plan de réseau piétonnier et cyclable du PCC.

### **IV. Un paysage de rue dynamique et un profil en travers compressé**

Le paysage de rue sera réaménagé dans le cadre du projet de réfection de la rue Bank et mis en valeur grâce à la plantation d'arbres, à un aménagement paysager, à la création de parcs de poche, à l'installation de lampadaires et de commodités pour les piétons.

Le profil en travers proposé sur la plus grande partie du couloir constitue une modification du profil des couloirs d'artères de la ville. La Ville ne possède actuellement qu'une mince emprise dans

ce couloir. La modification du profil en travers proposé dans le présent PCC entraînera une réduction du nombre d'empiètements sur des propriétés qui auraient été nécessaires pour respecter le profil en travers normalisé de la Ville. De plus, les terrains plus petits du côté est de la rue ne subiront aucune répercussion négative qu'aurait entraîné la suppression des services d'un côté de la rue ou des deux puisqu'aucun empiètement ne sera nécessaire sur les grandes propriétés. Le profil modifié offre par ailleurs de plus grandes possibilités de plantation d'arbres dans les retraits, un environnement piétonnier plus confortable et un refuge piétonnier dans le terre-plein central, tout en permettant une capacité suffisante de débit de circulation et l'aménagement de voies cyclables sur voirie.



Animer le paysage de rue grâce au rapprochement des édifices et du trottoir, aux lampadaires et à l'aménagement paysager (MMM Group, 2010)

### **V. Élaborer une stratégie de stationnement**

Une stratégie de gestion de la circulation est importante pour favoriser le réaménagement des petits terrains du secteur à l'étude. Actuellement, bon nombre de petites propriétés ont de la difficulté à satisfaire aux normes de stationnement en cas de réaménagement. La stratégie de stationnement prévoit un nouveau parc de stationnement municipal et vise à normaliser les exigences minimales de

stationnement dans le secteur à l'étude vers un taux plus faible, car deux normes municipales s'appliquent actuellement dans le secteur à l'étude. Les règlements financiers des exigences de stationnement seront encouragés dans le cas des réaménagements de petits terrains près de ce nouveau parc de stationnement municipal.

La Ville devrait encourager les accès et les parcs de stationnement partagés entre plusieurs locataires d'une même propriété et entre les propriétés. Cette mesure permettrait de libérer les propriétés d'exigences de stationnement coûteuses, de réduire la superficie de terrains utilisés comme aires de stationnement et de promouvoir la rationalisation des déplacements en automobile pour se rendre dans plusieurs commerces ou points de service. Ces changements seraient exigés lors des demandes de réglementation du plan d'implantation, au fur et à mesure que le secteur est réaménagé.

#### **VI. Mettre en valeur les espaces verts**

Le manque d'espaces verts et d'aménagement paysager est évident dans le couloir et a été signalé fréquemment lors du processus de consultation. Un effort concerté sera déployé pour que le nombre et la qualité des espaces verts soient accrus dans le secteur à l'étude. L'aménagement d'une voie verte est proposé le long de l'ancienne voie ferrée parallèle à la rue Bank à l'ouest. Les aménagements paysagers et la plantation d'arbres sont encouragés le plus possible le long de la rue, dans les emprises publiques et privées. Le réseau existant de sentiers et de parcs municipaux devrait être mis en valeur, et de nouveaux sentiers devraient être aménagés près du parc Ledbury.



Sentier aménagé entre le chemin Brookfield et la rue Bank (MMM Group, 2010)

#### **VII. Rechercher des aménagements de qualité qui complètent la collectivité**

Le secteur à l'étude est un secteur prioritaire de conception. À ce titre, l'utilisation du sol, la forme bâtie, les dispositions de zonage et les lignes directrices de design urbain sont proposées dans le PCC. Pour confirmer l'importance d'une conception efficace, le PCC est également conforme aux Lignes directrices d'esthétique urbaine le long des artères principales, qui doivent également être consultées lors de l'évaluation des demandes d'aménagement. Une attention particulière a été portée au fait que les nouveaux projets d'aménagement et de densification ne s'opposent pas au secteur environnant mais qu'ils complètent au contraire les services et les utilisations qu'on y trouve déjà.

Il est important d'obtenir une transition adaptée entre les tours et les quartiers résidentiels de profil peu élevé, grâce au retrait des étages supérieurs des immeubles, à la création de socles et/ou à l'utilisation de structures intermédiaires de hauteur faible ou moyenne. Le Comité d'examen du design urbain de la Ville examinera les avantages conceptuels des demandes d'aménagement de tours et évaluera leur capacité à atténuer les répercussions éventuelles sur les secteurs résidentiels de faible hauteur environnants.

***VIII. Une installation communautaire  
répondant aux besoins d'une  
population croissante***

Au fur et à mesure que le secteur à l'étude s'établit et se densifie, un accroissement de la population devrait être observé dans les secteurs environnants. L'aménagement d'une installation communautaire est proposé au cœur du secteur visé par le PCC afin de répondre aux besoins de la population croissante.



# 4 MOBILITÉ ET CIRCULATION

Le couloir visé par le PCC se prête bien au transport durable en raison de sa proximité avec des lignes de transport en commun rapide, des réseaux de sentiers et du lien direct qu'il offre vers le centre-ville. Afin de réduire la dépendance à l'automobile et de promouvoir d'autres modes de transport, la hausse de la part modale des autres moyens que l'automobile doit être fortement encouragée dans le PCC de la rue Bank.

## 4.1 PARTS MODALES DE TRANSPORT

Une évaluation des répercussions sur le transport a été réalisée afin de connaître les effets de la densification (atteinte des objectifs de densité minimaux du PO) dans le secteur à l'étude. Les conditions de circulation futures ont été estimées en tenant compte de la circulation de base et des nouveaux déplacements en provenance et à destination des nouveaux aménagements. Il a ainsi été démontré que la circulation d'heure de pointe future excédera la capacité actuelle du réseau routier.

La capacité des carrefours est représentée par des niveaux de service (NS) cotés de A à F. Un NS « A » indique que la circulation se déplace avec fluidité et presque sans délai, alors qu'un NS « F » indique que le volume de circulation du carrefour excède sa capacité et que des délais importants sont à prévoir. Dans les conditions actuelles, certains carrefours du secteur à l'étude présentent un NS « E », signifiant que la circulation automobile y est considérée comme mauvaise et que les véhicules de la file ne parviennent pas tous à franchir le carrefour au feu vert suivant. Au centre-

ville, un NS « E » est considéré acceptable selon les Lignes directrices relatives aux évaluations des répercussions sur les transports de la Ville d'Ottawa.

Compte tenu de la densification prévue au cours des 20 prochaines années, plusieurs carrefours du secteur à l'étude devraient présenter un NS « F » à l'heure de pointe de l'après-midi.

Environ 50 pour cent des déplacements aux heures de pointe dans le couloir sont de transit, ce qui signifie que le point d'origine et la destination de ces déplacements se situent à l'extérieur du secteur à l'étude. L'analyse de la circulation a tenu compte des projets de travaux routiers mentionnés dans le PDT, plus particulièrement l'élargissement de la promenade de l'Aéroport et le couloir de transport Alta Vista, ainsi qu'un itinéraire de transport en commun rapide prévu le long du chemin Heron et une nouvelle station d'O-Train à la hauteur du chemin Walkley. Ces projets d'infrastructure devraient atténuer la circulation de transit prévue sur la rue Bank avec l'augmentation des aménagements dans l'extrémité sud de la ville, accroissant ainsi la capacité routière pour les véhicules supplémentaires issus des projets de densification ou de réaménagement dans le secteur.

Dans le but de limiter les embouteillages, au moins 20 pour cent des futurs automobilistes à l'heure de pointe de l'après-midi et 10 pour cent de ceux de l'heure de pointe du matin devront choisir des modes de transport plus durables pour atteindre un NS « E » ou meilleur dans l'ensemble du couloir visé par le PCC. Le tableau 4.1 propose une

comparaison entre les NS actuel et futur, sans changement de parts modales et avec changement.

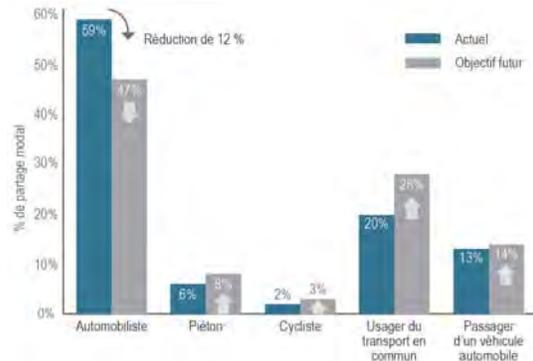
Tableau 4.1 | Niveau de service (NS) automobile

Intersection	Heure de pointe de l'après-midi*		
	Actuelle	Future	Future – 20 % de transfert modal
	Niveau de service (NS)		
Riverside N	E	F	E
Riverside S	D	E	D
Transitway	A	C	A
Belanger	A	C	A
Randall	A	B	A
Heron	D	F	E
Erie	A	C	A
Alta Vista	C	F	D
Walkley	E	F	E
Kitchener	D	F	E

\*Moment de la journée offrant les pires conditions de circulation.

Ces données expriment une réduction de 50 et 59 pour cent à 45 et 47 pour cent, respectivement, des déplacements effectués en automobile aux heures de pointe du matin et de l'après-midi actuelles. La figure 4.1 illustre un scénario de changement de parts modales qui permettrait une réduction de 20 pour cent des déplacements en automobile à l'heure de pointe de l'après-midi. Les hausses de part modale au profit de la marche, du vélo, du transport en commun et de l'automobile comme passager ont été fondées sur la proportion actuelle de chaque mode de transport et sur un examen des objectifs fixés par le PDT.

Figure 4.1 | Objectifs futurs de parts modales à l'heure de pointe de l'après-midi



La désignation de mesures permettant de réaliser un transfert modal (et des changements dans les habitudes de déplacement) nécessite un examen détaillé des modèles de déplacement dans une zone plus vaste que le secteur à l'étude, ce qui est

le cas dans le PDT. De plus, un plan de mise en œuvre de la gestion du transport constitue un cadre approprié pour découvrir comment accroître l'utilisation des modes de transport durables propres au couloir de la rue Bank. Les aménagements dans le secteur à l'étude et les quartiers environnants ainsi que les changements proposés aux infrastructures influenceront sur les modèles futurs de circulation. Avec la progression de la densification, la Ville continuera de surveiller le débit de circulation sur la rue Bank et pourrait choisir de suivre un plan de mise en œuvre de la gestion du transport pour limiter les embouteillages dans le secteur.

Le reste du présent chapitre est consacré aux possibilités d'améliorer la circulation et d'encourager un transfert modal vers des modes de transport durables : transport en commun, marche et vélo.

#### 4.1.1 NOUVELLE INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE

On retrouve sur la promenade de l'Aéroport une bretelle de sortie en direction nord et une bretelle d'accès en direction sud, à la hauteur du chemin Walkley, qui permettent d'entrer dans la partie sud du secteur visé par le PCC ou d'en sortir. Lors des consultations menées auprès des parties intéressées, l'équipe d'étude a été chargée d'examiner les avantages que constituerait l'ajout d'une bretelle d'accès en direction nord, à la hauteur du chemin Walkley, pour accéder à la promenade de l'Aéroport. La circulation de transit nord-sud pourrait ainsi éviter la rue Bank et emprunter la promenade de l'Aéroport. Étant donné que les conditions de circulation en aval au nord de l'aéroport sont déjà difficiles, cette mesure est peu susceptible de présenter des avantages pour le réseau aux heures de pointe. En dehors des heures de pointe, toutefois, elle pourrait atténuer en partie la circulation sur la rue Bank et améliorer

légèrement l'accessibilité au centre-ville. Ce concept devrait être examiné lors de la prochaine mise à jour du Plan directeur des transports de la Ville.

#### 4.1.2 MODIFICATIONS AUX CARREFOURS

Des modifications sont recommandées afin d'améliorer la capacité de circulation actuelle et future aux principaux carrefours :

1. Carrefour du chemin Walkley et de la rue Bank reconfiguré afin d'ajouter une seconde voie de virage à gauche en direction nord.
2. Carrefour du chemin Heron et de la rue Bank reconfiguré afin d'ajouter une seconde voie de virage à gauche en direction est.
3. Carrefour de la promenade Alta Vista et de la rue Bank modifié en carrefour à quatre sens au moment du réaménagement de la partie sud-ouest du carrefour de la rue Bank et de la promenade Alta Vista (voir la section 5.2.3). Cette modification permettrait un meilleur accès local à cette zone de densification proposée. La circulation de transit sur la promenade Alta Vista serait limitée grâce à une interdiction des déplacements en direction et en provenance des quartiers accessibles depuis ce carrefour.
4. Marques en échelle sur la chaussée (passages pour piétons) et enseignes de « priorité aux piétons » recommandées sur la rue Bank, à la hauteur de la promenade Riverside, de l'avenue Kilborn, du chemin Heron et du chemin Walkley, lorsque le Service de la circulation de la Ville estime que de telles mesures sont justifiées à ces carrefours.



Exemple de passage pour piétons à l'angle de l'avenue Gladstone et de la rue Booth, Ottawa (Bing Maps, 2011)

#### 4.1.3 CONCEPTION DE L'EMPRISE PUBLIQUE

Tel qu'indiqué à la section 2.3.2, l'emprise actuelle varie de 20 à 36 mètres dans le couloir. Le PO prévoit une emprise de 37,5 mètres dans le tronçon de la rue Bank visé par le PCC; toutefois, la présence de petits terrains sur certaines parties du couloir rend difficile l'acquisition de l'intégralité de l'emprise nécessaire sans répercussions financières importantes pour la Ville et sans achat de terrains.

Au cours du processus d'analyse et de consultation mené pour la conception du profil en travers du couloir de la rue Bank, des principes et des éléments clés ont été désignés pour orienter la conception finale du profil en travers. Le profil en travers proposé permettra ce qui suit :

1. Obtenir un ensemble cohérent d'éléments dans l'emprise, sur toute la longueur du couloir;
2. Obtenir globalement une largeur d'emprise cohérente, autant que possible. Si la largeur varie d'un îlot à un autre, la conception devra garantir des transitions harmonisées afin de maintenir le débit de circulation et de limiter les interruptions subies par les usagers de la voie publique;
3. Maintenir le débit de circulation de transit;
4. Permettre l'aménagement de voies cyclables sur voirie;

5. Améliorer la qualité des trottoirs;
6. Créer un paysage de rue et un modèle conceptuel axés sur la marche, garantissant ainsi le confort des piétons et des cyclistes;
7. Un aménagement paysager des emplacements stratégiques afin d'assurer la viabilité et la durabilité des plantations, compte tenu des microclimats, des conditions du sol et de la présence de sel de voirie;
8. Reconnaître la nécessité d'emplacements réservés aux poteaux de transport d'électricité, aux lampadaires et au mobilier urbain, et essayer d'obtenir, si possible, une certaine cohérence dans leur localisation;
9. Réduire le nombre d'empiètements sur des propriétés aux endroits limités en s'occupant des largeurs réduites d'éléments individuels, à condition que les largeurs minimales recommandées dans le présent PCC soient respectées;
10. Respecter les normes de l'Ontario Traffic Manual (OTM), de la Ville d'Ottawa et d'Hydro Ottawa en matière de largeur d'éléments et de retraits.

À partir des options élaborées et présentées aux parties intéressées lors du processus d'élaboration du PCC, le profil en travers compressé avec terre-plein central a été recommandé pour tout le couloir. Il s'agit d'une version « compressée » du profil en travers des artères figurant dans le Plan officiel. Le PCC prévoit une largeur minimale et maximale pour chaque élément de l'emprise. Dans les secteurs où l'emprise est limitée, la conception doit, autant que possible, tenir compte d'une largeur moins importante afin de limiter les empiètements sur les propriétés. Puisque les conditions sur place peuvent varier grandement, les décisions finales devront être prises lors de la phase technique du projet de réfection de la rue Bank (décrite plus en détail à la section 8.3).

La figure 4.2 illustre, pour chaque élément de profil, les largeurs recommandées. Dans certains cas, une

seule largeur fixe est recommandée. Ce modèle conceptuel de profil en travers illustre les principaux éléments devant être intégrés dans le plan conceptuel détaillé :

- i. Voies de circulation
- ii. Terre-pleins centraux servant également d'espaces pour les virages
- iii. Trottoirs améliorés
- iv. Nouvelles voies cyclables

Si le plan conceptuel détaillé offre des possibilités et des options d'agrandir l'un ou l'autre des éléments du profil en travers, la priorité devra être accordée aux éléments suivants :

1. Des voies cyclables qui permettront de réaménager plus facilement d'autres installations cyclables (comme des voies séparées ou des marques au sol plus larges) et d'offrir plus d'espace entre le trottoir et les voies de circulation, séparant encore davantage le trottoir et les véhicules;
2. Des trottoirs qui permettront d'accroître le volume de piétons et leur confort;
3. Une aire paysagée publique afin d'accroître l'espace pour la plantation d'arbres et la pousse des racines, améliorant ainsi le taux de survie des plantes.

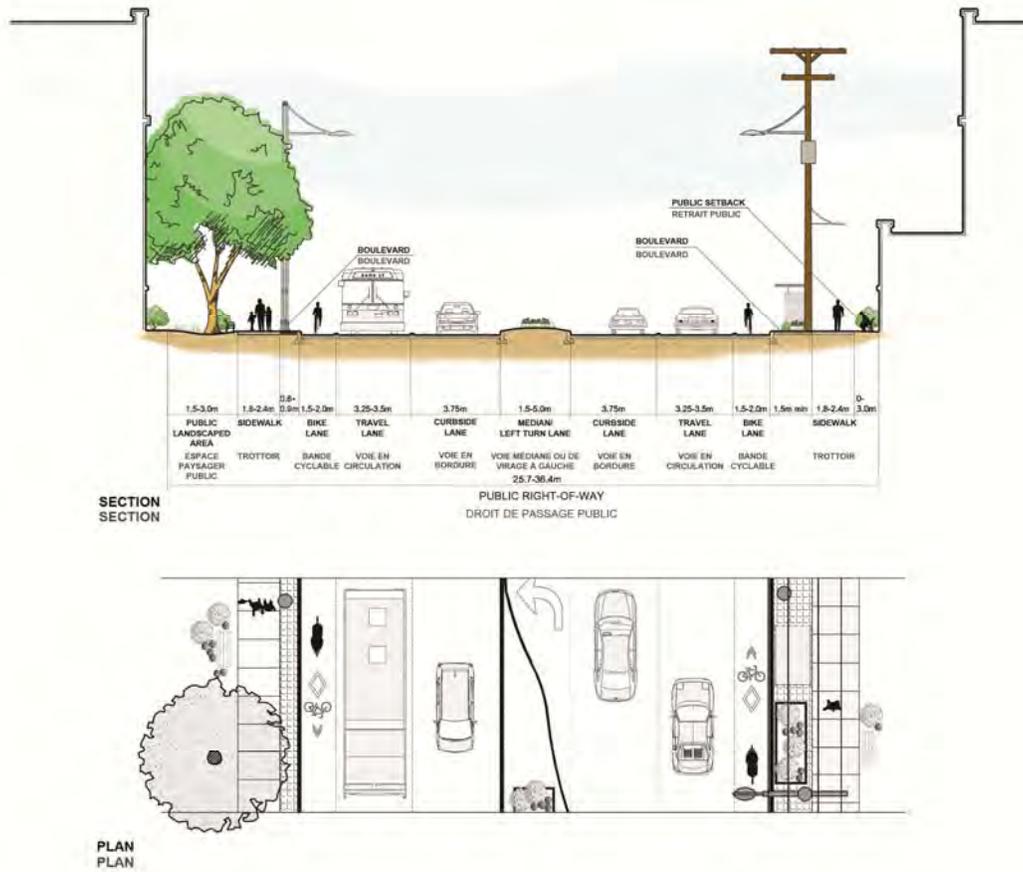
La chaussée à quatre voies sera conservée dans tout le couloir, avec des interruptions de terre-plein central permettant les virages à gauche vers les commerces locaux. Avec le temps, l'objectif consistera à réduire le nombre d'accès grâce à la fusion et au partage des utilisations, menant peu à peu à une limitation du nombre de virages à gauche à sens unique et à une suppression éventuelle des voies de virage à gauche dans les deux sens. Cette mesure permettra d'améliorer le débit général de circulation, avec la densification du secteur, et de

réduire le nombre de points de conflit entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons.

Les éléments du profil en travers compressé avec terre-plein central sont les suivants :

1. Norme compressée proposée pour les voies de circulation (entre 3,25 et 3,75 mètres);
2. Voies cyclables proposées des deux côtés de la rue Bank, d'une largeur variant de 1,5 à 2 mètres;
3. Les trottoirs devront avoir une largeur variant entre 1,8 et 2,4 mètres lorsque la Ville dispose d'assez d'espace. L'accotement (espace entre le trottoir et la bordure) et la voie cyclable serviront de zone tampon entre les piétons et les véhicules;
4. Un accotement étroit (peut-être paysagé à l'aide de pavés ou d'éléments végétaux) permettra l'installation de lampadaires, de services publics et de poteaux de transport d'électricité. Afin de limiter l'encombrement du paysage de rue, des appareils d'éclairage devraient être installés sur les poteaux de transport d'électricité.
5. Des arbres seront plantés dans le retrait paysagé (de 1,5 à 3 mètres) du côté opposé aux poteaux de transport d'électricité le cas échéant. La largeur maximale de l'espace paysagé doit permettre la présence d'une allée d'arbres adultes d'un côté de la rue et d'en améliorer les chances de survie. Il existe des possibilités d'étendre l'espace paysagé sur les propriétés privées adjacentes.
6. Le terre-plein central, d'une largeur allant de 1,5 à 5 mètres, doit servir à l'aménagement paysager, à abriter les piétons, à l'installation d'éléments d'identification communautaire (bannières, enseignes, etc.) et/ou à l'éclairage. Le terre-plein central serait également aménagé là où des voies de virage à gauche sont prévues (terre-pleins franchissables).

Figure 4.2 | Profil en travers compressé avec terre-plein central



Pour améliorer le débit de la circulation et tenir compte des préoccupations des résidents relatives aux voies de virage à gauche à deux sens, présentes sur la plus grande partie du couloir, ces voies à deux sens seront pour la plupart supprimées et remplacées par un terre-plein présentant à l'occasion des accès à gauche à mi-chemin des îlots. Lors de la conception détaillée du projet de réfection de la rue Bank et au cours du réaménagement des emplacements, la Ville devra discuter des possibilités d'accès partagé avec les propriétaires.

Bien que la suppression des voies de virage à gauche soit en fait recommandée sauf aux endroits de virage à fort débit, la Ville devra consulter les propriétaires lors de la phase technique. La Ville pourrait être contrainte de conserver des voies de virage à gauche à certains endroits, grâce à des terre-pleins franchissables. Bien que cette option soit moins souhaitable, la Ville pourrait devoir conserver de courts tronçons de voie de virage à gauche à double sens non continus, jusqu'à ce que les utilisations du sol des deux côtés de la chaussée soient transformées en utilisations moins dépendantes de l'automobile.

## 4.2

### TRANSPORT EN COMMUN

La modification des parts modales d'ensemble dépend largement de l'accroissement de celle du transport en commun. Le couloir donne accès aux circuits de transport en commun rapide et d'autobus locaux, ainsi qu'aux parc-o-bus. Ces services de transport en commun confèrent au secteur visé par le PCC un avantage relatif dans la promotion de ce mode de transport et la réduction de la dépendance à l'automobile.

L'essentiel de la hausse de fréquentation du transport en commun dans le secteur à l'étude pourrait être atteint grâce à un meilleur accès au Transitway depuis les stations existantes (Billings Bridge et Walkley) et au chemin Heron, lorsqu'il sera devenu un parcours d'autobus intensif complémentaire. De plus, l'aménagement d'une station de TLR, intégrée à la ligne d'O-Train, est proposé à la hauteur de Walkley.

L'emplacement exact de la future station de TLR n'a pas encore été confirmé mais est conceptualisé du côté sud du chemin Walkley sur la figure 4.4, en raison de la possibilité de l'intégrer à l'aménagement proposé sur le site adjacent. La conception et l'emplacement de la station feront l'objet de discussions lors du prochain examen du PO et du PDT, et dans le cadre du projet de couloir nord-sud de TLR. La future station de TLR Walkley sera conçue de manière à être accessible depuis la station d'autobus Walkley, afin que les stations soient bien reliées entre elles.

La Ville prévoit agrandir le parc-o-bus Leitrim. Le parc-o-bus Greenboro est fréquemment rempli à pleine capacité et doit également être agrandi. La fréquentation accrue du transport en commun par les utilisateurs des parc-o-bus aidera à diminuer la circulation de transit dans le couloir.

Au fur et à mesure que sont menés des projets de densification et de réaménagement dans le secteur visé par le PCC, il est recommandé qu'OC Transpo envisage à accroître la fréquence des autobus locaux circulant sur la rue Bank. Le nombre de circuits et la fréquence de desserte sont fondés sur la demande actuelle des usagers.

#### 4.2.1 FEUX DE PRIORITÉ AUX VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN

Les feux de priorité aux véhicules de transport en commun détectent les autobus à leur arrivée aux carrefours. Lorsqu'un autobus est détecté, ce dispositif permet d'allonger de quelques secondes la durée du feu vert, permettant le passage de l'autobus au carrefour. Si le feu est rouge, le dispositif raccourcit le cycle pour réduire l'attente de l'autobus. Les feux de priorité aux véhicules de transport en commun sont recommandés et seraient plus efficaces aux carrefours où l'on retrouve de longs cycles de feu rouge. Les emplacements recommandés sont situés à l'angle du chemin Walkley, du chemin Heron et de la promenade Alta Vista.

#### 4.2.2 VOIES D'ÉVITEMENT DE FILE D'ATTENTE

Les voies d'évitement de file d'attente permettent aux véhicules de transport en commun de passer devant les autres véhicules en attente à un carrefour. Ces voies peuvent être munies d'une ligne d'arrêt avancée ou d'un feu dédié au transport en commun. Pour aménager une ligne d'arrêt avancée, les lignes d'arrêt normales doivent être en retrait par rapport au carrefour, permettant ainsi aux véhicules de transport en commun de passer devant les autres véhicules. Pour aménager un feu dédié au transport en commun, les véhicules de transport en commun doivent disposer d'une courte voie de contournement à l'extrême droite. Les véhicules de transport en commun bénéficieraient

d'un bref cycle de feu vert pour traverser le carrefour avant les autres véhicules.

On retrouve dans le couloir de la rue Bank des voies de virage à droite qui pourraient servir de voies d'évitement de file d'attente aux autobus, évitant ainsi d'élargir le carrefour pour aménager une voie supplémentaire.

Les voies d'évitement de file d'attente seraient surtout utiles aux carrefours de la rue Bank exploités à pleine capacité ou presque, compte tenu de l'achèvement de la densification proposée dans le secteur. Puisque ces carrefours arrivent à leur pleine capacité, les véhicules ne peuvent pas tous traverser au feu vert. Ces voies d'évitement de file d'attente permettront aux autobus de passer devant les autres véhicules et de limiter les retards aux carrefours. L'aménagement de voies d'évitement de file d'attente est proposé à l'angle du chemin Walkley (arrivée de l'est et du nord) et du chemin Heron (arrivée de l'est et du nord) devrait être envisagé.

### 4.3 PIÉTONS ET CYCLISTES

Le Plan sur la circulation piétonnière et le Plan sur le cyclisme de la Ville ont été consultés pour élaborer les recommandations destinées à améliorer les conditions des piétons et des cyclistes dans le secteur à l'étude, et pour promouvoir les parts modales de ces deux modes de transport. L'aménagement de voies cyclables est proposé dans le Plan sur le cyclisme le long de tout le couloir et est par ailleurs soutenu par le PCC.

La figure 4.4 illustre les liens piétonniers, cyclables et polyvalents actuels et proposés dans le secteur à l'étude et aux alentours. Le reste du présent chapitre décrit les améliorations recommandées aux sentiers piétonniers, cyclables et polyvalents. Le chapitre 6 décrit les améliorations publiques qui visent notamment des zones de commodités piétonnières et cyclables.

Figure 4.3 | Voies d'évitement de file d'attente traversant une voie cyclable

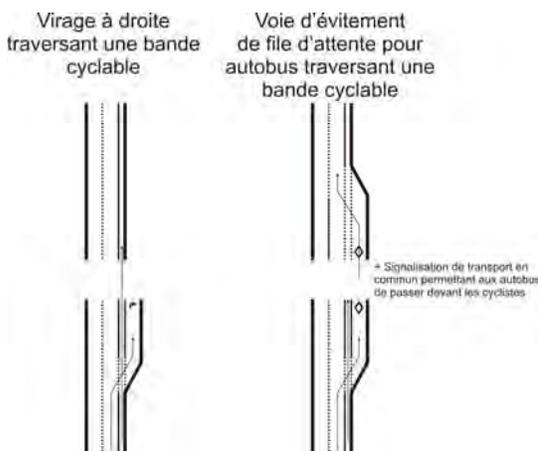
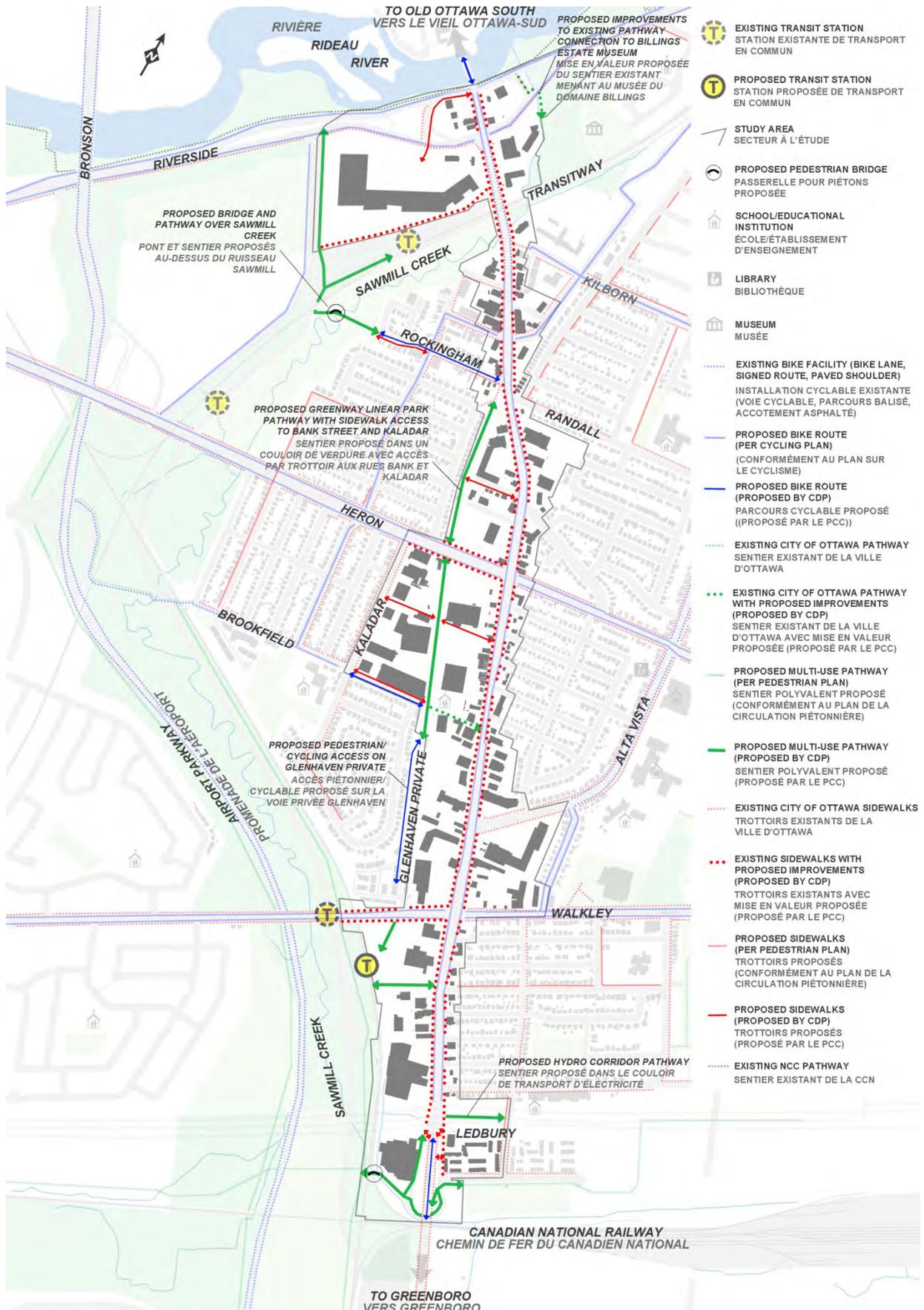


Figure 4.4 | Sentiers piétonniers, cyclables et polyvalents existants et proposés



### 4.3.1 SENTIERS POLYVALENTS

Les sentiers sont destinés aux piétons et aux cyclistes. Leur conception doit respecter les principes de la prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM) afin de créer un environnement sûr et agréable pour le public. Il s'agira notamment de prévoir des dispositions relatives à un éclairage adéquat et à une visibilité élevée dans les sentiers. De plus, les sentiers doivent être accessibles de partout et satisfaire aux normes de la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (LAPHO)*. La figure 4.5 illustre des emplacements proposés de sentiers polyvalents.

#### 1. Couloir de verdure

Une ancienne voie ferrée du CN longe la rue Bank. Les terrains visés sont privés et publics. La plus grande partie d'entre eux sont inutilisés et végétalisés; toutefois, certaines zones servent de sentiers informels. Ce secteur pourrait être aménagé en couloir de verdure urbain et constituer un nouveau sentier polyvalent hors voirie reliant le parc Bruce-Timmerman au chemin Brookfield.



Interprétation conceptuelle du couloir de verdure  
(*superposition photographique du sentier informel existant longeant une partie du couloir de verdure proposé*)

Le sentier reliant le chemin Brookfield à la rue Bank devrait être mis en valeur par des bancs, des lampadaires supplémentaires et un élargissement permettant d'accueillir cyclistes et piétons.

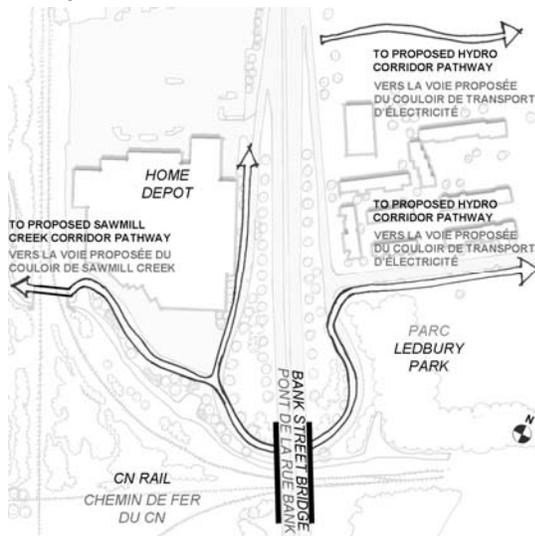
Figure 4.5 | Sentiers polyvalents proposés



## 2. Sentiers du secteur du parc Ledbury

La figure 4.6 illustre les endroits où de nouveaux sentiers polyvalents devraient être aménagés dans le secteur du parc Ledbury, près du Home Depot. Ils relieraient les piétons et les cyclistes au sentier du couloir du ruisseau, dont l'aménagement est proposé à l'ouest, et au sentier du couloir de transport d'électricité proposé à l'est. La création d'un passage traversant la voie ferrée jusqu'à ces sentiers proposés devrait être envisagée dans le cadre de ce projet. Il pourrait s'agir d'un passage inférieur ou supérieur, en fonction des conditions techniques locales.

Figure 4.6 | Sentiers proposés dans le secteur du parc Ledbury



## 3. Couloir de transport d'électricité

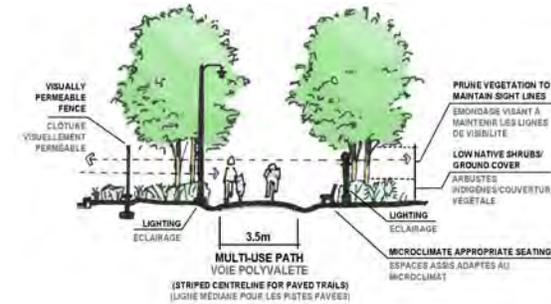
Un sentier est proposé (illustré dans les plans sur la circulation piétonnière sur le cyclisme) le long du couloir de transport d'électricité, plus à l'est de la rue Bank. Toutefois, ce sentier proposé n'atteint pas la rue Bank. Il devrait donc se poursuivre dans le couloir et relier la rue Bank.

## 4. Future station de TLR Walkley

Un sentier polyvalent devrait relier la rue Bank et le chemin Walkley à la future station de TLR Walkley. Un plan conceptuel de ce sentier polyvalent est

illustré à la figure 4.7. Le lien vers le chemin Walkley pourrait faire partie d'un axe piétonnier et cyclable beaucoup plus long et longeant le couloir de verdure.

Figure 4.7 | Profil en travers du sentier polyvalent



## 5. Musée du domaine Billings

Afin d'améliorer l'accès au musée du domaine Billings depuis la rue Bank, le sentier actuel devrait être mis en valeur à l'aide de nouveaux éléments de signalisation à partir de la rue Bank et d'une amélioration de la surface (p. ex. en stabilisant le gravier par des niveaux accessibles pour tous, élargissement et matériaux). La figure 4.5 indique l'emplacement du sentier actuel.

## 6. Centre commercial Billings Bridge/Transitway

Un réseau de sentiers polyvalents devrait être créé afin d'améliorer les liens à partir du Vieil Ottawa-Sud et des sentiers de la rivière Rideau, appartenant à la CCN et menant au centre commercial Billings Bridge, au centre récréatif RA, à la station Billings Bridge de transport en commun et aux collectivités du sud du ruisseau Sawmill. La figure 4.8 illustre les emplacements proposés et les liens y donnant accès. Ces sentiers devraient être aménagés en partenariat avec le centre commercial Billings Bridge.

La création d'un lien piétonnier direct reliant la station Billings Bridge du Transitway et la collectivité au sud a été envisagée; toutefois, ce lien n'a pas été recommandé en raison du coût élevé et

des perturbations environnementales possibles. Entre ces deux zones, on observe un dénivelé d'environ 10 mètres jusqu'au ruisseau Sawmill. Étant donné les berges très escarpées et les contraintes environnementales, un long pont piétonnier serait nécessaire pour enjamber cette zone. On retrouve un parcours informel moins direct à l'ouest, qui pourrait être aménagé plus officiellement. Les pentes sont modérées et un pont plus court pourrait permettre de traverser le ruisseau et d'atteindre les autres commodités, notamment le centre commercial.

Figure 4.8 | Liens proposés autour du centre commercial Billings Bridge



#### 4.3.2 AMÉLIORATIONS AUX INSTALLATIONS CYCLABLES

Des installations cyclables pourraient être ajoutées à plusieurs endroits pour compléter les voies cyclables du secteur visé par le PCC. Les deux endroits principaux se trouvent sur les ponts situés aux deux extrémités du secteur à l'étude.

1. Il est important que la Ville ajoute des voies cyclables sur le pont Billings, au-dessus de la rivière Rideau, malgré les attributs patrimoniaux du pont. Une conception architecturale et technique adaptée peut être réalisée afin de respecter l'âge et le style du pont.

2. Des éléments de signalisation sur le partage de la chaussée devraient être installés et/ou des marques sur la chaussée de type chevrons-vélos devraient être utilisées sur le pont au-dessus de la voie ferrée du CN située au sud du chemin Walkley. Le pont ne peut être rénové de manière à accueillir des voies cyclables en raison de sa largeur et de contraintes structurelles. Il est recommandé d'ajouter des voies cyclables lorsque le pont devra être reconstruit.

En plus des voies cyclables proposées le long de la rue Bank et du couloir de verdure, il est recommandé de créer des itinéraires signalisés afin d'améliorer les liens cyclables dans le secteur à l'étude. La figure 4.4 illustre les emplacements où sont proposés des itinéraires cyclables signalisés, c'est-à-dire le long de l'avenue Rockingham, du chemin Brookfield, de la voie privée Glenhaven et du pont de la rue Bank surplombant la voie ferrée du CN.

Améliorations supplémentaires au domaine cyclable :

1. Si des marques sur la chaussée en patte d'éléphant sont recommandées dans le Livre 18 de l'Ontario Traffic Manual (lignes directrices sur le cyclisme en cours d'élaboration), elles devraient être utilisées à l'angle du chemin Walkley, du chemin Heron et de la promenade Riverside Nord, à l'endroit où le sentier polyvalent proposé traverse la rue Bank.
2. Prévoir des supports pour vélos dans tout le couloir, dans les parcs publics ou les aménagements privés, comme condition à l'approbation du plan d'implantation.

#### 4.3.3 AMÉLIORATIONS AUX INSTALLATIONS PIÉTONNIÈRES

L'environnement piétonnier sera mis en valeur dans le profil en travers recommandé, qui est composé de terre-pleins centraux servant de refuge aux

piétons traversant la rue Bank et de trottoirs améliorés et d'une largeur uniforme dans tout le couloir. Améliorations supplémentaires au domaine piétonnier :

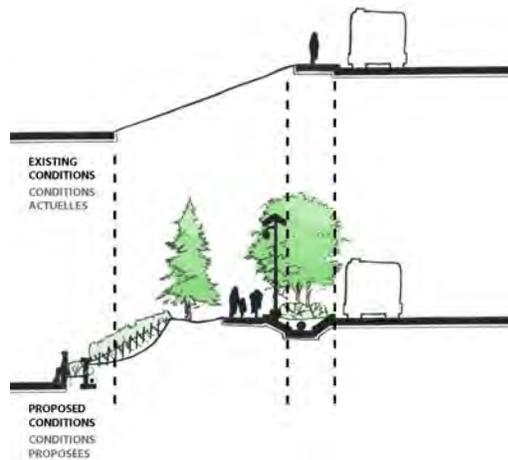
1. Bandes de passage pour piétons et signalisation de priorité aux piétons à l'angle du chemin Walkley, du chemin Heron, de l'avenue Kilborn et de la promenade Riverside (immédiatement ou lorsque la Ville estimera cette mesure justifiée);
2. Amélioration de l'aménagement paysager dans l'emprise publique et lors du réaménagement des propriétés privées, afin de rendre l'environnement piétonnier plus attrayant;
3. Amélioration des liens piétonniers menant aux secteurs à l'ouest de la rue Bank (en utilisant le couloir de verdure);
4. Amélioration des liens vers les stations de transport en commun existantes et futures (stations Billings Bridge et Walkley, et future station de TLR Walkley).

#### Accès au Transitway à la hauteur du pont Billings

L'environnement piétonnier actuel près du Transitway est inadéquat à la hauteur du pont Billings. Il n'y a aucune séparation entre les piétons et le Transitway. De plus, le trottoir est situé au sommet d'une pente raide et est exposé aux vents hivernaux et au soleil en été.

La pente peut être prolongée de manière à laisser plus d'espace pour la plantation et l'amélioration du trottoir. Plus précisément, tel qu'illustré à la figure 4.9, le sentier devrait être éloigné de la chaussée afin de permettre la plantation d'arbres à feuilles caduques, qui fourniraient de l'ombrage en été et serviraient de zone tampon face au Transitway. Des conifères et des arbustes devraient être plantés dans la pente afin de protéger les piétons des vents du nord-ouest et d'améliorer l'esthétique du secteur.

Figure 4.9 | Profil en travers de la pente et du sentier adjacents au Transitway près du pont Billings



#### Secteur du parc Ledbury

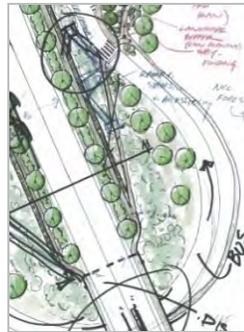
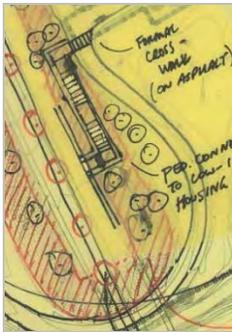
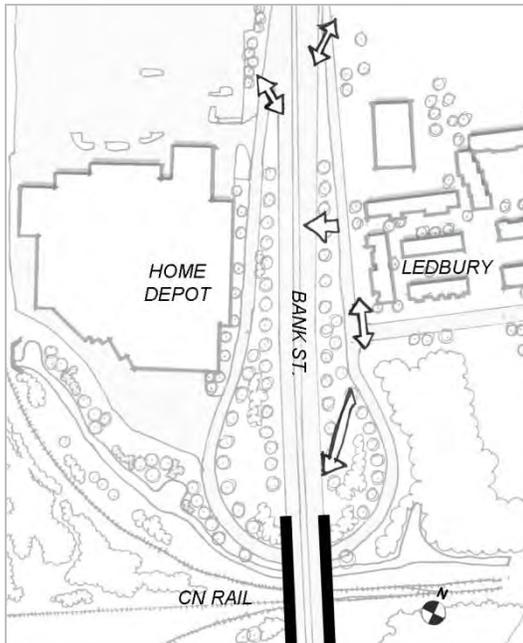
Il n'existe aucun lien piétonnier officiel remontant la berge entre le quartier Ledbury et le pont de la rue Bank pour atteindre la station de transport en commun Greenboro. La photographie ci-dessous illustre un sentier informel que les piétons ont créé pour remonter la pente raide jusqu'à la chaussée et au pont. La figure 4.10 décrit les emplacements proposés de liens piétonniers officiels menant à la rue Bank.

Un sentier accessible pourrait être aménagé dans la pente pour relier adéquatement le quartier Ledbury et la rue Bank.



Sentier informel dans la pente raide menant au pont depuis le quartier Ledbury

Figure 4.10 | Emplacements des liens piétonniers proposés



Dessins d'étude sur le terrain : idées conceptuelles préliminaires d'accès piétonniers en provenance et à destination de la berge du pont de la rue Bank

Le chapitre 6 décrit d'autres améliorations publiques qui mettront en valeur l'environnement piétonnier dans le secteur à l'étude.

# 5 UTILISATION DU SOL ET FORME BÂTIE

Le zonage appliqué sur la rue Bank permet déjà une densification générale importante, car le rapport plancher-sol (RPS) autorisé permettrait beaucoup plus d'aménagements sur la plupart des emplacements qu'on en observe aujourd'hui. Toutefois, pour atteindre les objectifs du Plan officiel en matière de densification sur les artères principales et réaliser des aménagements axés sur le transport en commun, la stratégie de planification du présent PCC met en place une hiérarchie de densification en ciblant particulièrement les emplacements situés à distance de marche des services de transport en commun actuels et futurs, plus élevés, pour les aménagements polyvalents plus vastes. Ces zones concentrées de densification polyvalente sont appelées nœuds.

Bien qu'une plus grande souplesse soit prévue en matière de hauteur de bâtiment dans ces nœuds, il est souhaitable que ces zones atteignent des objectifs supplémentaires de planification et de design urbain. La souplesse offerte par les hauteurs de bâtiment accrues facilitera la tâche des propriétaires souhaitant appliquer les densités polyvalentes axées sur le transport en commun destinées à ces emplacements. Ces emplacements peuvent servir de catalyseurs de changement dans le reste du couloir.

Afin que soient gérées les répercussions liées au changement, les bâtiments les plus élevés seront soumis à des dispositions de zonage de design urbain et à des directives d'urbanisme plus strictes. Ces secteurs sont également destinés à offrir une variété d'utilisations du sol, et contribuent aux améliorations apportées au domaine public autour des emplacements afin de créer des conditions plus attrayantes pour les piétons le long de la rue.

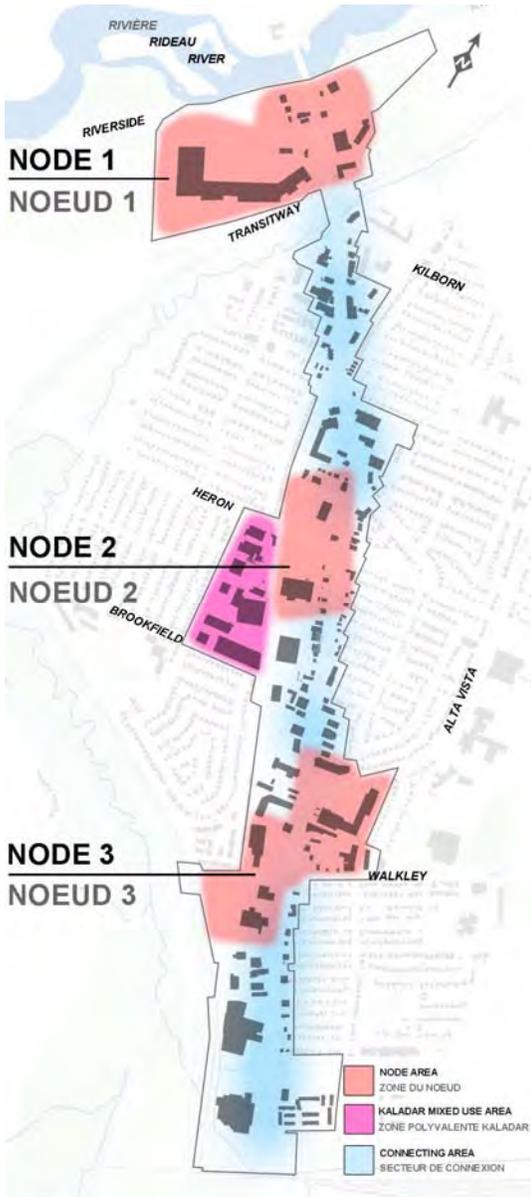
Les trois nœuds du secteur visé par le PCC sont les suivants :

- Nœud 1 : Parcelles aménageables des côtés ouest et est de la rue Bank, entre la promenade Riverside et le pont du Transitway, y compris le centre commercial Billings Bridge;
- Nœud 2 : Parcelles aménageables des côtés nord-ouest et sud-ouest de la rue Bank et du chemin Heron;
- Nœud 3 : Parcelles aménageables des côtés nord-ouest, nord-est et sud-ouest de la rue Bank et du chemin Walkley, et des deux côtés de la promenade Alta Vista à la hauteur de la rue Bank.

La densification sera également réalisée dans un secteur polyvalent. De la même manière qu'un nœud, un secteur polyvalent proposera une variété d'utilisations résidentielles et non résidentielles, mais sera limité par la portée et l'échelle des utilisations autorisées. Dans ces secteurs, la compatibilité des nouvelles utilisations du sol doit être minutieusement prise en compte et adaptée aux quartiers résidentiels environnants. Un secteur polyvalent a été localisé dans le secteur visé par le PCC.

Le secteur Kaladar est une zone industrielle patrimoniale située près des quartiers résidentiels et des activités commerciales. Il est prévu de le réaménager en secteur polyvalent constitué de bâtiments peu élevés ou de hauteur moyenne. Les nouveaux aménagements adjacents au secteur résidentiel existant doivent être désignés pour que leur transition soit réalisée en douceur et qu'ils complètent le quartier environnant.

Figure 5.1 | Carte des nœuds et des zones polyvalentes et de liaison



Les secteurs de jonction sont situés en dehors des nœuds et du secteur polyvalent, et feront l'objet d'une densification dans les limites permises par le Règlement de zonage général de la Ville. Les lignes directrices de conception favoriseront un caractère de rue principale plus cohésif au fur et à mesure que les sites sont réaménagés, rapprochant en fin de compte les zones de nœud dans un couloir de rue principale intégré ayant sa propre identité communautaire et son propre caractère.

La figure 5.1 illustre les emplacements des trois catégories de densifications aux nœuds, au secteur polyvalent Kaladar et aux secteurs de jonction.

Le PCC de la rue Bank a pour objet de faire passer le secteur à l'étude de centre commercial linéaire à un axe central d'une nouvelle collectivité polyvalente à densité plus forte et focalisée sur trois nœuds piétonniers et tournés vers le transport en commun. Les commerces de détail continueront d'être présents sur la rue Bank, mais le PCC recommande l'application de mesures incitatives, comme une plus grande souplesse de zonage, pour attirer plus facilement des aménagements complémentaires résidentiels et de bureau. Avec le temps, le nombre de personnes habitant et travaillant dans le secteur augmentera, favorisant ainsi un dynamisme social et économique. Le couloir se transformera en axe plus actif et complet, accessible à pied depuis les quartiers environnants.

À la section 5.1, les lignes directrices générales d'utilisation du sol et de conception sont applicables à l'ensemble du secteur visé par le PCC (nœuds, secteurs polyvalents et secteurs de jonction). À la section 5.2, on retrouve d'autres lignes directrices s'appliquant aux nœuds et, à la section 5.3, celles propres au secteur polyvalent Kaladar.

Les lignes directrices d'utilisation du sol du PCC sont soutenues par le plan secondaire de la rue Bank, qui est une modification apportée au Plan officiel, et par les modifications au Règlement de zonage général. Il s'agit d'outils fondamentaux de mise en œuvre, aux termes de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, qui ajoutent des éléments de prévisibilité et de certitude à l'utilisation du sol et à la forme bâtie attendues.

## 5.1 LIGNES DIRECTRICES GÉNÉRALES SUR L'UTILISATION DU SOL ET LA CONCEPTION

Les lignes directrices générales suivantes s'appliquent à l'utilisation du sol et à la conception dans tout le secteur de planification visé par le PCC, sauf indication contraire.

### Utilisation du sol

1. Une vaste gamme d'utilisations du sol, notamment résidentielles, de bureau, institutionnelles, d'emploi, communautaires et d'espace vert, est autorisée.
2. Les aménagements polyvalents comportant des utilisations de commerce de détail en rez-de-chaussée sont encouragés sur la rue Bank.
3. Dans chaque bâtiment polyvalent, les utilisations résidentielles ou de bureau doivent être considérées comme les utilisations principales et situées aux étages supérieurs.
4. Si un aménagement polyvalent ne peut pas être réalisé dans un bâtiment individuel, un regroupement d'immeubles abritant diverses utilisations uniques représente une approche de remplacement acceptable.



Immeuble polyvalent avec commerces de détail en rez-de-chaussée (MMM Group, 2011)



Immeuble polyvalent du secteur visé par le PCC (MMM Group, 2010)

5. Les terrasses commerciales extérieures sont déconseillées dans les rues latérales.
6. Les espaces ouverts publics et privés sont autorisés sur la rue Bank si un motif conceptuel solide le justifie dans l'aménagement et/ou dans l'emprise publique. Ces endroits peuvent servir de points d'accès, d'éléments d'entrée, de lieux de rassemblement, de centres d'attraction, de points de liaison, etc.
7. Divers types de logement et modes d'occupation sont encouragés dans les utilisations résidentielles.

### Forme bâtie

1. Sauf indication contraire, la hauteur maximale des bâtiments situés dans les nœuds est de 50 mètres, soit environ seize étages. La hauteur maximale autorisée peut être inférieure en fonction de la distance des secteurs résidentiels. La réglementation de zonage fournit des indications précises à ce sujet.
2. La hauteur maximale des bâtiments situés dans les secteurs de liaison (entre les nœuds) est de 25 mètres, soit environ huit étages. La hauteur maximale autorisée peut être inférieure en fonction de la distance des secteurs résidentiels. La réglementation de zonage fournit des indications précises à ce sujet.
3. Un rapport plancher-sol (RPS) maximal de 2,0 est autorisé pour les propriétés dont le zonage est Artère principale. Si 80 pour cent des places de stationnement exigées sont aménagées en sous-sol, le RPS maximal sera

de 3,5. Ce rapport est celui actuellement autorisé dans une zone d'artère principale.

4. Il est préconisé de créer un mur de rue bien délimité de deux à quatre étages le long de la rue Bank.



Un mur de rue de trois étages qui définit bien le paysage de rue (MMM Group, 2009)

5. Le retrait maximal des bâtiments non résidentiels ou polyvalents situés dans les nœuds et donnant sur la rue Bank est de trois mètres. Si le bâtiment est situé du même côté de la rue que les fils et les poteaux de transport d'électricité, le retrait maximal des bâtiments est de cinq mètres. Les bâtiments existants couvrant jusqu'à 25 pour cent de leur surface de plancher hors œuvre brute sont dispensés de l'exigence de retrait maximal en façade. Cette exigence ne s'applique pas aux postes d'essence.
6. Le retrait des bâtiments résidentiels situés dans les nœuds et donnant sur la rue Bank doit être compris entre trois et six mètres si ces bâtiments abritent des résidences en rez-de-chaussée et sous réserve des exigences relatives aux retraits justifiés par la présence de fils aériens.
7. Les immeubles polyvalents doivent présenter, au rez-de-chaussée, une hauteur sol-plafond permettant diverses utilisations (p. ex. 4,5 mètres).
8. Des transitions de hauteur doivent être prévues entre les immeubles élevés, ceux de hauteur moyenne et les immeubles bas existants. Ces

transitions de hauteur peuvent être obtenues en construisant les grands immeubles à bonne distance des moins élevés, en prévoyant un grand espace de séparation entre les bâtiments et en décalant vers l'arrière les étages supérieurs, en direction opposée des immeubles les moins élevés.



immeuble polyvalent de huit étages abritant des commerces de détail au rez-de-chaussée et des habitations aux étages supérieurs (MMM Group, 2010)



Animation en rez-de-chaussée et retrait du 3<sup>e</sup> étage (MMM Group, 2009)

### Conception

1. Dans les nœuds, au moins 70 pour cent de la largeur des terrains de la rue Bank doivent être occupés par un ou plusieurs murs de bâtiment. La largeur des terrains doit être mesurée à la hauteur du retrait avant. Un plan de mise en œuvre par étapes, présenté à la satisfaction du Service d'urbanisme et de gestion de la croissance de la Ville, peut servir à démontrer comment cette politique sera appliquée au fil

- des ans. Les bâtiments existants couvrant jusqu'à 25 pour cent de leur surface de plancher hors œuvre brute, les postes d'essence et les terrains ayant une façade de 35 mètres ou moins sur la rue Bank sont dispensés de cette exigence.
2. Les bâtiments ayant une façade sur voirie plus importante doivent présenter des éléments architecturaux qui rompent et égayent la façade. Les bâtiments ne doivent avoir aucune surface supérieure à 20 mètres sans présenter une forme quelconque d'articulation, une cour ou un autre élément architectural permettant de rompre l'aspect visuel de leur façade.
  3. Un retrait minimal d'au moins 2,5 mètres doit être prévu aux deuxième, troisième et quatrième étages des immeubles de hauteur moyenne afin de préserver un environnement axé sur la marche. Les retraits aux étages supérieurs contribuent à préserver une échelle humaine et permettent le passage de la lumière du jour sur les trottoirs.

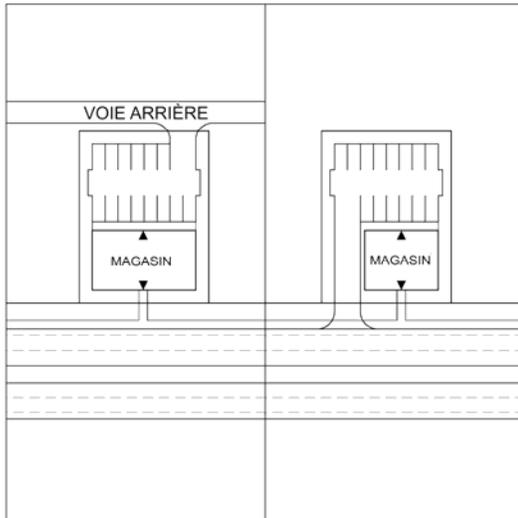


Immeubles ayant une large façade, un mur de rue de deux étages et présentant un retrait des étages supérieurs (MMM Group, 2010)

4. Le retrait et la conception des bâtiments doivent tenir compte des fils électriques aériens et des autres fils de services publics longeant le couloir de la rue Bank. Les fils aériens peuvent influencer sur l'emplacement et le choix des arbres de rue, et sur la distance de séparation entre les bâtiments et ces fils.
5. Les portes avant des immeubles longeant la rue Bank doivent être facilement accessibles pour les piétons. Des portes supplémentaires peuvent être prévues à l'arrière ou sur les côtés.
6. L'aménagement de terrains jouxtant l'entrée d'une station de transport en commun rapide doit comprendre, autant que possible, des liens piétonniers intérieurs et abrités menant aux points de correspondance de transport en commun.
7. Les immeubles élevés doivent être conçus comme des tours en pointe ayant une surface de plancher inférieure à 750 m<sup>2</sup> et présentant une bonne distance de séparation entre elles. Une séparation d'au moins 30 mètres est recommandée.
8. L'emplacement et l'orientation des étages supérieurs des immeubles élevés doivent tenir compte des quartiers résidentiels adjacents. La présence d'immeubles élevés dans les espaces d'agrément privés de quartiers résidentiels doit être atténuée à l'aide de retraits, de socles ou de structures intermédiaires de hauteur faible ou moyenne.
9. Les demandes d'aménagement dans les nœuds et les désignations de zonage d'artère principale doivent être examinées par le Comité d'examen du design urbain (CEDU) d'Ottawa. Une consultation préalable est nécessaire. Toute dispense d'examen de demande d'aménagement par le CEDU doit être décidée par la Ville et doit être respectée.
10. Un écran visuel doit être prévu entre les aires/rampes de stationnement et les résidences, afin de réduire l'impact visuel des véhicules. La présence d'arbres, d'arbustes ou de murs opaques bas est nécessaire pour masquer la vue des automobiles.
11. Les grands commerces de détail doivent être aménagés au rez-de-chaussée d'immeubles urbains à plusieurs étages.

Stationnement et accès

1. La présence d'aires de stationnement est déconseillée entre les bâtiments et la rue Bank. Elles doivent être situées derrière les bâtiments donnant sur la rue Bank, soit en surface ou soit dans des structures surélevées ou souterraines.



Aires de stationnement arrière accessibles par une ruelle ou par une entrée privée latérale

2. Les ententes de stationnement partagé entre occupants, immeubles et terrains sont encouragées, en particulier dans le cas des utilisations à horaires d'exploitation différents.
3. Les aires de stationnement doivent être accessibles depuis des ruelles ou des rues locales. Une entrée privée donnant sur la rue Bank peut être autorisée si aucune ruelle ou rue locale n'y donne accès.
4. Le stationnement peut être autorisé dans les cours latérales si la propriété est trop peu profonde pour permettre l'aménagement d'une aire dans la cour arrière ou si toutes les places de stationnement ne peuvent pas y être aménagées. Une seule entrée est autorisée pour les aires de stationnement en cour latérale.

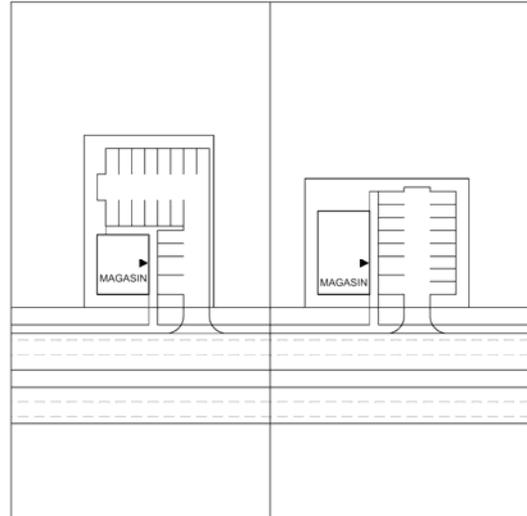
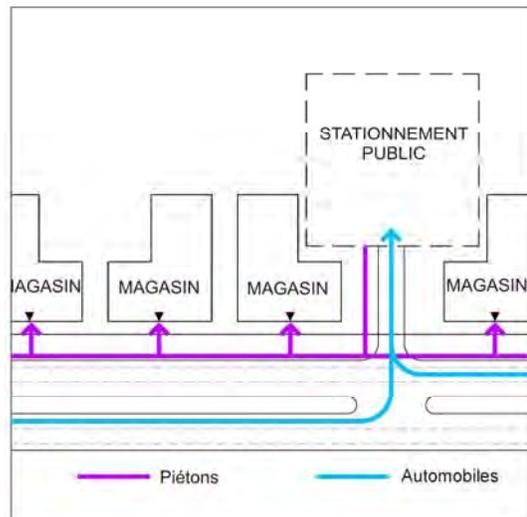


Illustration d'options de stationnement en cour latérale sur les propriétés petites et peu profondes

5. L'aménagement d'aires de stationnement municipales, publiques-privées ou privées est encouragé dans les nœuds. La justification de telles aires et de leur emplacement devra être démontrée par des études de stationnement.
6. Le règlement financier des exigences de stationnement pour les commerces de détail devrait être perçu lors des demandes d'aménagement de petits terrains situés dans les nœuds (ou à proximité), afin de soutenir la création d'aires de stationnement publiques dans le secteur visé par le PCC.



Stationnement et accès piétonnier dans une rue commerçante urbaine traditionnelle

7. Les structures de stationnement situées le long des emprises publiques doivent abriter des utilisations actives en rez-de-chaussée.
8. Dans le but d'améliorer le débit de la circulation sur la rue Bank et la continuité des itinéraires piétonnier et cyclable, le nombre d'entrées privées donnant sur la rue doit être limité. Les entrées partagées devraient être privilégiées et donner accès à de nombreux aménagements en ayant moins d'incidence sur la rue et le trottoir.



Environnement piétonnier peu attrayant et présentant des conflits de stationnement (MMM Group, 2010)



Immeuble de deux étages en bordure de rue avec aire de stationnement latérale (Google Maps, 2011)

### Circulation

1. La Ville consultera les évaluations des répercussions sur les transports fournies par les promoteurs pour évaluer les répercussions des demandes individuelles sur le réseau routier. Ces évaluations permettront en outre de déterminer la pertinence des ententes de stationnement et de toute amélioration localisée des routes nécessaire pour soutenir la densité des aménagements.

### Améliorations au domaine public

1. Un espace vert public est prévu près du parc Ledbury. Cet espace vert servirait de nœud piétonnier et cyclable de petite échelle, d'où partiraient des sentiers polyvalents reliant le ruisseau Sawmill.
2. Un jardin communautaire est prévu dans le couloir de transport d'électricité, dans le secteur du parc Ledbury. Ce jardin serait fréquenté par les résidents du secteur et relierait la rue Bank au futur sentier est-ouest, décrit dans le Plan sur la circulation piétonnière de la Ville.

## 5.2 LIGNES DIRECTRICES SUR L'UTILISATION DU SOL ET LA CONCEPTION DANS LES NŒUDS

Les lignes directrices suivantes proposent des orientations stratégiques supplémentaires pour chacun des trois nœuds. Un plan de visualisation, fourni pour chaque nœud, illustre les principaux éléments de forme bâtie de chaque îlot d'aménagement. Ce plan de visualisation doit être pris en compte lors des demandes d'aménagement afin d'illustrer la manière d'appliquer aux nœuds les lignes directrices du présent PCC. Différentes conceptions peuvent convenir si elles visent le même objectif et si elles respectent les lignes directrices.

### 5.2.1 NŒUD 1 : RUE BANK, DE LA PROMENADE RIVERSIDE NORD AU PONT DU TRANSITWAY, Y COMPRIS LE CENTRE COMMERCIAL BILLINGS BRIDGE



Vue aérienne (orthographique) de la rue Bank entre la promenade Riverside et le Transitway (Ville d'Ottawa, 2008)

Les propriétés situées des côtés ouest et est de la rue Bank, entre la promenade Riverside et le Transitway, occupent un espace proéminent dans le secteur visé par le PCC, à proximité de la rivière Rideau. Leur accès limité en automobile à partir de la rue Bank empêche leur réaménagement significatif. Le potentiel de réaménagement de la plupart de ces propriétés augmenterait de manière

importante si leur accès était amélioré depuis d'autres voies que la rue Bank.

L'extrémité nord du nœud 1 convient à la construction de bâtiments polyvalents de hauteur moyenne ou élevée, qui font appel à des éléments architecturaux particuliers pour signifier leur rôle de point d'entrée important dans le secteur de planification du PCC. Toute construction de bâtiment de hauteur moyenne ou élevée devra être confirmée par des évaluations des répercussions sur les transports, soumises à la satisfaction de la Ville.

À l'extrémité sud du nœud 1, le réaménagement du centre commercial Billings Bridge en centre polyvalent de plus forte densité constituera une étape importante dans l'atteinte des objectifs de densification de la Ville. Le site deviendra un quartier polyvalent axé sur le transport en commun, avec des rues commerçantes et des tours d'habitation et de bureaux, avec en son centre un espace d'agrément.

Le site sera réaménagé par étapes et peu à peu, sa partie arrière susceptible d'être réaménagée en premier. La première ou les deux premières étapes de réaménagement devraient créer un réseau interne de rues, et la dernière devrait permettre l'aménagement d'un espace d'agrément central, d'un nouveau point d'accès depuis le chemin Data Centre, tout en augmentant la densification polyvalente et résidentielle.

L'étude du PCC a permis d'examiner différentes configurations pour les deux parties de la promenade Riverside à l'angle de la rue Bank, notamment la possibilité de regrouper en une seule voie les éléments routiers des secteurs nord et sud. Le concept a comme avantage de mettre en valeur l'espace public adjacent à la rivière Rideau et d'améliorer l'accès aux terrains situés des deux côtés de la rue Bank. Toutefois, avec les conditions

actuelles, il aurait un effet nuisible sur la circulation au croisement crucial de deux voies importantes. Il entraînerait une réduction significative de la circulation à ce carrefour. Ce concept nécessiterait par ailleurs de nouvelles voies de virage à gauche et à droite, en plus d'une voie directe, qui forceraient l'élargissement de toutes les voies d'accès au carrefour, qui deviendrait moins attrayant pour les piétons et les cyclistes. Par conséquent, sans modification majeure du modèle de circulation dans l'ensemble du réseau routier, les inconvénients l'emportent sur les avantages.

#### Utilisation du sol

1. Un plan conceptuel général visant l'ensemble du centre commercial Billings Bridge doit être proposé lors d'une phase préalable de réaménagement. Ce plan doit démontrer comment le réaménagement se déroulera, à la du Service d'urbanisme de la Ville.
2. Un espace d'agrément central devrait être aménagé sur le terrain du centre commercial Billings Bridge.
3. Les aménagements polyvalents abritant des commerces de détail en rez-de-chaussée sont encouragés dans les nouvelles rues internes et autour de l'espace d'agrément central du centre commercial Billings Bridge.

#### Forme bâtie

1. La hauteur de bâtiment maximale des aménagements situés à l'arrière du centre commercial Billings Bridge, près de la station de transport en commun, est de 70 mètres. Les aménagements privilégiés seront les tours à bureaux de seize étages reliées à la station de transport en commun.
2. La hauteur de bâtiment maximale des aménagements du centre commercial Billings Bridge donnant sur la rue Bank est de 50 mètres (bâtiment polyvalent d'environ seize étages).
3. La hauteur de bâtiment maximale des aménagements du centre commercial Billings Bridge donnant sur la promenade Riverside est de 25 mètres (bâtiment polyvalent d'environ huit étages).

#### Conception

1. Les bâtiments de hauteur moyenne ou élevée situés à l'extrémité nord du nœud doivent présenter une conception architecturale symbolique, étant donné leur emplacement visible et important le long de la rivière Rideau.
2. Les aménagements proposés à proximité de la rivière Rideau doivent être soumis à la Commission de la capitale nationale aux fins de commentaires.

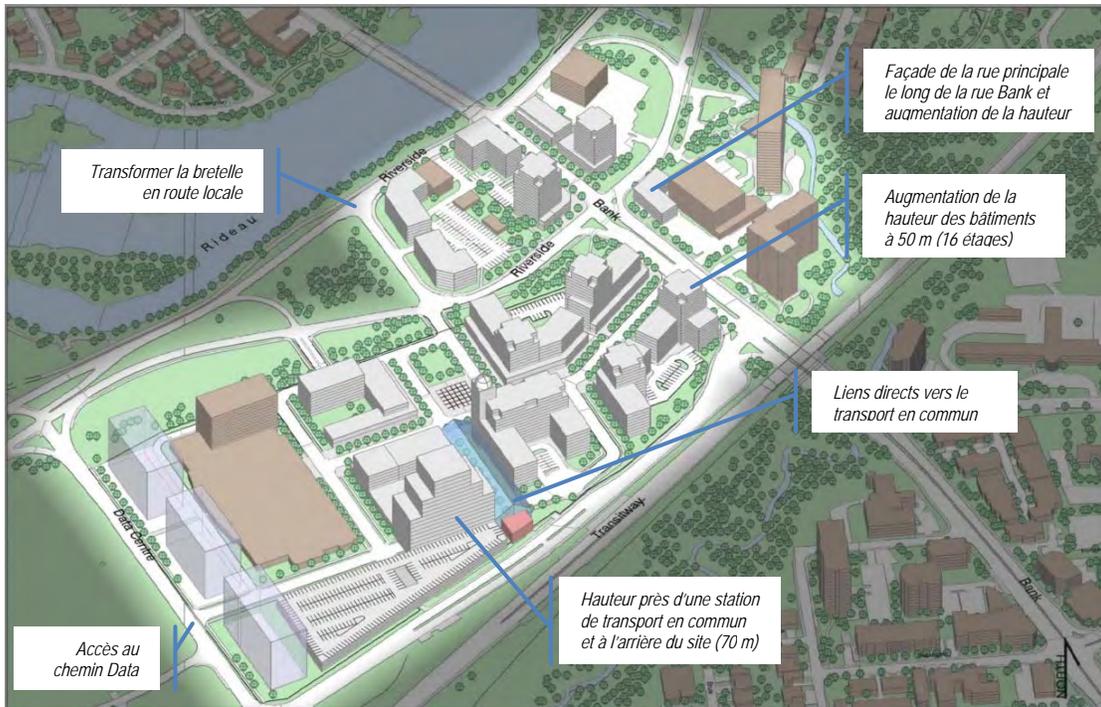
#### Stationnement

1. L'aire de stationnement des commerces du centre Billings Bridge pourrait être aménagée en surface au cours des premières phases de réaménagement, mais devrait ensuite, lors de phases subséquentes, être remplacée par un parc souterrain ou construite dans une structure (p. ex. lorsque les tours d'habitation devant le site ou à côté auront été construites).

#### Circulation

1. Le principal accès des véhicules aux propriétés situées entre la promenade Riverside Nord et Sud ne doit pas donner sur la rue Bank. Des entrées partagées, garanties par le biais de cessions ou de terrains prévus à cette fin en cas de réaménagement, devraient être prévues.
  - i. Les terrains à aménager du côté est de la rue Bank devraient utiliser les accès existants donnant sur la promenade Riverside.
  - ii. Les terrains à aménager du côté ouest de la rue Bank devraient utiliser une nouvelle rue locale à sens unique, remplaçant la rampe ouest.

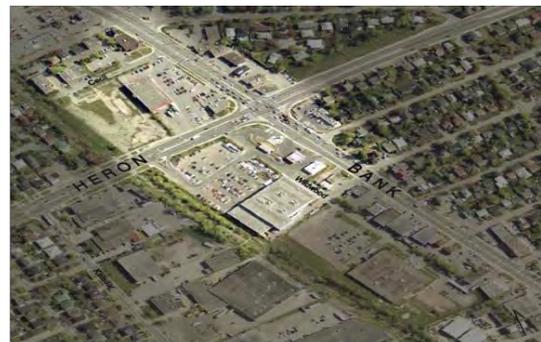
Figure 5.2 | Plan de visualisation illustrant un projet de réaménagement du nœud 1



2. Des liens piétonniers directs devraient être aménagés et entretenus au nord, à l'est et à l'ouest de la station Billings Bridge.
3. Un lien piétonnier et cyclable nord-sud devrait être aménagé pour relier les sentiers Riverside et la station Billings Bridge. Ce lien devrait être raccordé aux liens est-ouest décrits plus haut. La section 4.3 du présent PCC propose des illustrations de ce lien.
4. Un réseau de nouvelles rues locales (publiques ou privées) devrait être créé peu à peu autour du centre commercial Billings Bridge. Ce réseau routier interne devrait relier les carrefours de la rue Bank, de la promenade Riverside et du chemin Data Centre.

## 5.2.2 NŒUD 2 : RUE BANK ET CHEMIN HERON

Le nœud 2 est constitué des angles nord-ouest et sud-ouest de la rue Bank et du chemin Heron, ci-après nommés « îlots d'aménagement ». Le nœud 2 devrait se transformer en rue principale axée sur la marche, présentant un paysage de rue continu et une délimitation nette le long de la rue Bank. La construction d'immeubles polyvalents abritant des commerces de détail en façade est prévue dans cette zone.



Vue aérienne (orthographique) près de la rue Bank et du chemin Heron (Ville d'Ottawa, 2008)

Le côté est de la rue Bank présente un alignement de terrains plus serré que du côté ouest et accueillera un aménagement moins regroupé. La création d'allées piétonnières entre les bâtiments est encouragée afin d'offrir une plus grande perméabilité vers la rue Bank depuis les quartiers résidentiels environnants. Un couloir de verdure nord-sud améliorera davantage la qualité de desserte en reliant le parc Bruce-Timmerman au chemin Brookfield (se reporter à la section 4.3 du présent PCC pour obtenir plus d'information).

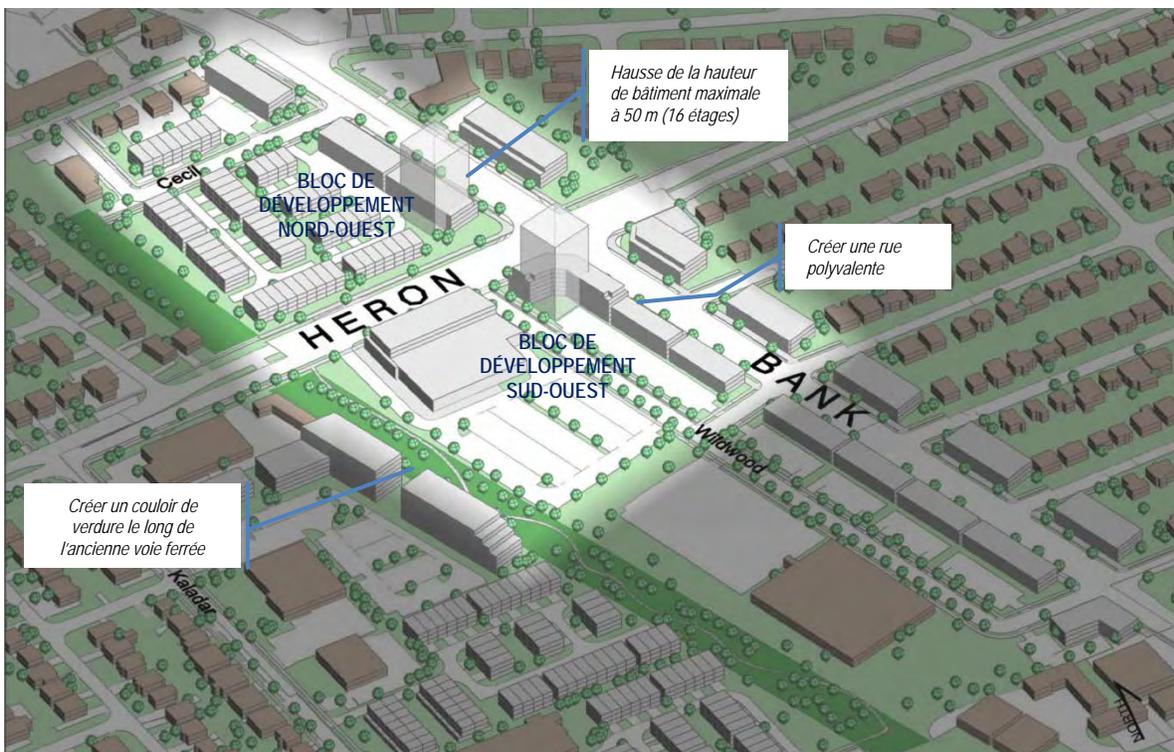
### Conception

1. Les aménagements près du carrefour entre la promenade Alta Vista et la rue Bank devraient être coordonnés et présenter des éléments de paysage de rue améliorés permettant de créer une impression d'accès au quartier Alta Vista.
2. Les portes avant des constructions longeant les rues locales, existantes ou nouvelles, devraient donner sur la rue.

### Circulation

1. Le principal accès des véhicules à l'îlot d'aménagement nord-ouest devrait donner sur la rue Cecil. Un second accès donnant sur le chemin Heron peut être autorisé, sous réserve que des études de circulation en prouvent la fonctionnalité.
2. Le principal accès des véhicules à l'îlot d'aménagement sud-ouest donnera sur l'avenue Wildwood (soit par entente entre les usagers, transformation en voie publique ou reconstruction de voie privée aux normes publiques), et devrait relier la rue Bank et le chemin Heron.
3. Veiller à ce que l'avenue Wildwood donne accès aux propriétés situées à l'intérieur de l'îlot, afin de permettre une densification grâce à un nouvel accès à la rue Bank, près de l'avenue Erie.

Figure 5.3 | Plan de visualisation illustrant un projet de réaménagement du nœud 2



## Stationnement

1. La Ville devrait aménager un parc de stationnement municipal dans ce nœud. La nécessité de cette structure et son emplacement devront être déterminés par une étude de stationnement réalisée par la Ville. Se reporter à la section 8.2.6 du présent PCC pour obtenir plus d'information.
2. Les utilisations commerciales installées sur de petits terrains peuvent solliciter un règlement financier des exigences de stationnement plutôt que fournir un parc de stationnement sur place pour la clientèle. Les règlements financiers des exigences de stationnement devraient servir à mieux exploiter les possibilités de stationnement public dans le secteur.

### 5.2.3 NŒUD 3 : RUE BANK PRÈS DU CHEMIN WALKLEY ET DE LA PROMENADE ALTA VISTA

Le nœud 3 comprend les angles nord-ouest, nord-est et sud-ouest de la rue Bank et du chemin Walkley, ci-après nommés « îlots d'aménagement ». Le nœud 3 devrait se transformer en secteur d'aménagement de densité moyenne ou élevée et axé sur le transport en commun, et accueillir des immeubles de plus forte densité des côtés nord et sud-ouest du carrefour entre le chemin Walkley et la rue Bank.



Vue aérienne (orthographique) de la rue Bank près du chemin Walkley et de la promenade Alta Vista (Ville d'Ottawa, 2008)

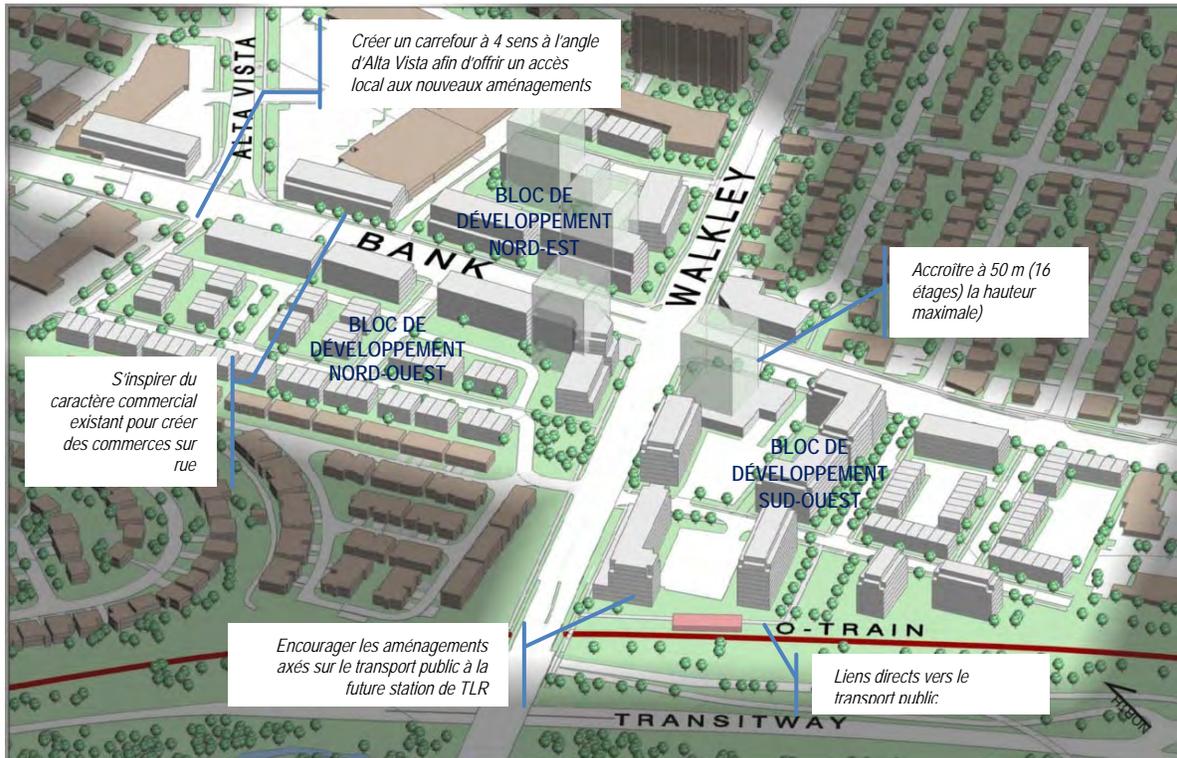
## Forme bâtie

1. Les immeubles élevés sont autorisés des côtés nord et sud-ouest du carrefour entre la rue Bank et le chemin Walkley.
2. Les maisons en rangée et les petits immeubles d'appartements conviennent du côté ouest de la rue Bank, derrière les immeubles polyvalents.

## Circulation

1. Un lien piétonnier est-ouest direct devrait être créé entre la rue Bank et la future station du TLR, à la hauteur du chemin Walkley.
2. Le principal accès des véhicules à l'îlot d'aménagement nord-ouest devrait donner sur une nouvelle rue locale (publique ou privée), reliant le carrefour entre la promenade Alta Vista et la rue Bank et le chemin Walkley. Le lien actuel entre le chemin Walkley et la voie privée Glenhaven, qui donne accès au lotissement résidentiel, pourrait nécessiter une reconfiguration afin de rejoindre la nouvelle rue locale. La circulation de transit est à déconseiller dans cette nouvelle voie locale.
3. Tout nouvel accès au chemin Walkley depuis les îlots d'aménagement nord-ouest ou sud-ouest devrait être coordonné avec le carrefour à la hauteur de la voie privée Glenhaven.
4. L'accès des véhicules à l'îlot d'aménagement nord-est devrait donner sur une nouvelle rue publique (publique ou privée) reliant la promenade Alta Vista au chemin Walkley. Ce lien doit servir à un accès local et devrait être conçu de manière à ne pas attirer la circulation de transit.
5. L'accès des véhicules à l'îlot d'aménagement sud-ouest devrait donner sur une nouvelle rue locale interne (publique ou privée) reliant la rue Bank et/ou le chemin Walkley.

Figure 5.4 | Plan de visualisation illustrant un projet de réaménagement du nœud 3



### 5.3 LIGNES DIRECTRICES SUR L'UTILISATION DU SOL ET LA CONCEPTION POUR LE SECTEUR POLYVALENT KALADAR



Vue aérienne (orthographique) du secteur Kaladar (Ville d'Ottawa, 2008)

Le secteur de l'avenue Kaladar est modelé par ses utilisations industrielles historiques qui étaient liées à l'exploitation d'une ancienne voie ferrée. Depuis la disparition de la voie ferrée, le secteur Kaladar ne se prête plus à des utilisations exclusivement

industrielles et convient tout à fait à une densification modérée, en raison de sa proximité avec les services de transport en commun et l'artère principale. Le secteur peut accueillir diverses utilisations tout en tenant compte des quartiers résidentiels adjacents et en servant de lien entre ces quartiers adjacents et la rue Bank.

#### Utilisation du sol

1. La Ville veillera à la compatibilité des utilisations du sol et à l'adaptation entre les utilisations résidentielles et non résidentielles, en excluant les nouvelles utilisations produisant du bruit, des vibrations, des odeurs, de la poussière, des émissions d'air ou une circulation de poids lourds, et en limitant le stockage extérieur. Les utilisations autonomes et présentant un faible risque d'émission extérieure d'air ou de bruit seront autorisées. On retrouve à la section 8.2.4 du présent PCC la liste des utilisations industrielles interdites et

des utilisations du sol autorisées avec le nouveau zonage proposé.

2. Les maisons en rangée, les immeubles d'appartement sans ascenseur et/ou peu élevés sont des formes adéquates d'aménagement résidentiel.



Aménagement de maisons en rangée à Ottawa (MMM Group, 2011)

3. Les utilisations d'emploi à faible impact et de commerce de détail sont appropriées. Le couloir de l'ancienne voie ferrée du CN jouxtant le secteur Kaladar sera aménagé en parc linéaire afin d'encourager les modes de transport actifs et les loisirs passifs.

#### Forme bâtie

1. La hauteur maximale autorisée des bâtiments est de 22 mètres (environ sept étages). Selon la proximité de quartiers résidentiels, cette hauteur autorisée sera moins élevée. L'information sur la sous-zone GM-X fournit plus de détails à ce sujet.

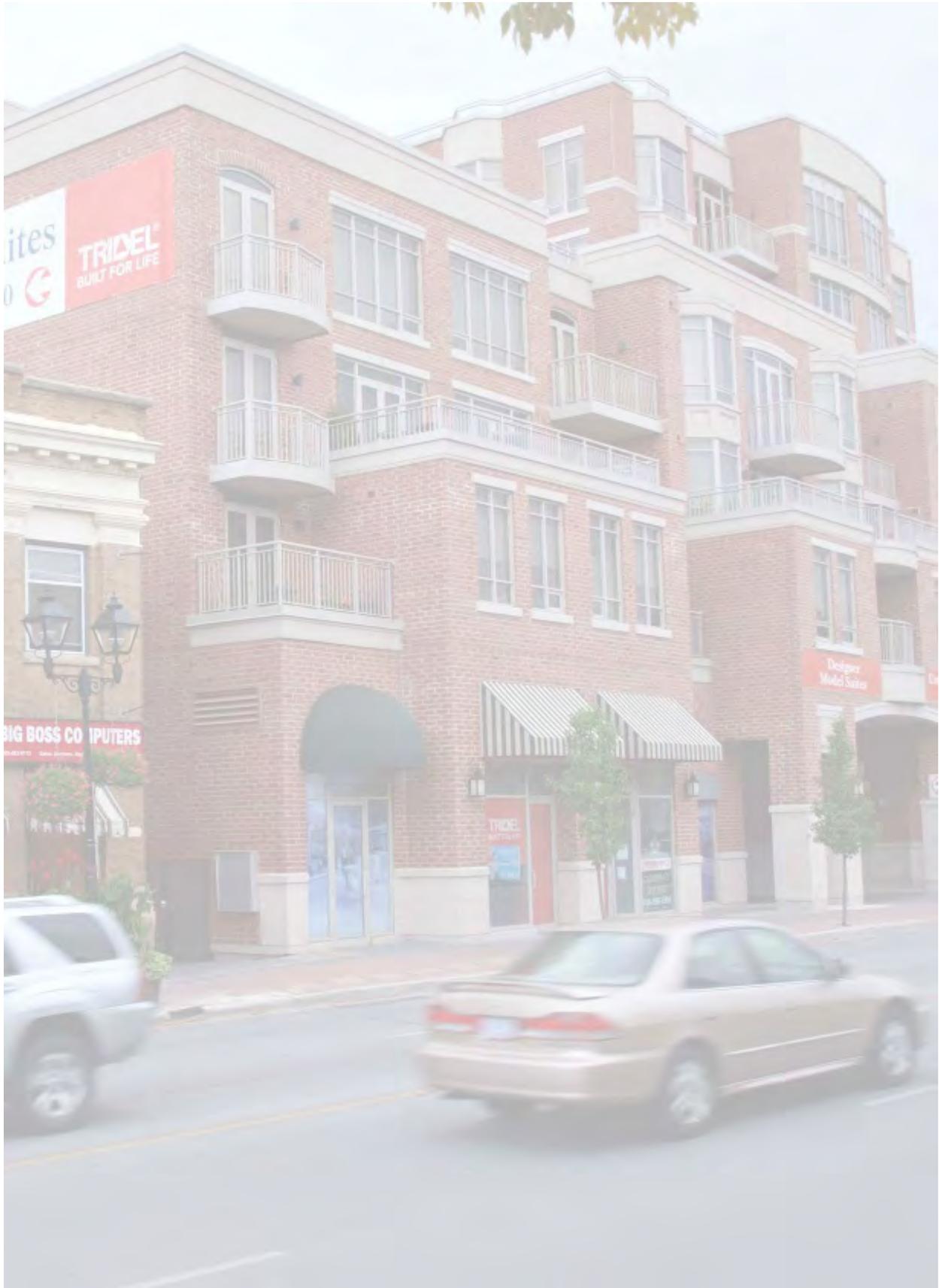
2. Les immeubles les plus élevés du secteur Kaladar doivent être situés plus près de la limite est des propriétés, près de l'ancienne voie ferrée du CN.
3. La réutilisation adaptée des bâtiments du secteur Kaladar est encouragée.
4. Il n'est pas prévu que les utilisations de grand commerce de détail soient autorisées, et la surface de plancher hors œuvre brute des utilisations de restaurant, de commerce de détail et d'alimentation de détail est limitée à 300 m<sup>2</sup>. La surface de plancher hors œuvre brute cumulée de ces utilisations non résidentielles peut atteindre 2 999 m<sup>2</sup>.

#### Circulation

1. Le principal accès des véhicules au secteur Kaladar donnera sur l'avenue Kaladar et le chemin Brookfield.
2. Une nouvelle rue locale est-ouest ou un lien public devrait être créé entre le couloir de verdure et l'avenue Kaladar. Cette mesure permettra de diviser le secteur Kaladar en îlots plus petits d'immeubles présentant des façades axées sur la marche.
3. Un lien à pied et à vélo devrait être prévu entre l'avenue Kaladar et la voie ferrée, afin de faciliter l'accès au futur couloir de verdure, puis à la rue Bank.

Figure 5.5 | Plan de visualisation illustrant un projet de réaménagement du secteur Kaladar





# 6 AMÉLIORATIONS AU DOMAINE PUBLIC

Les espaces publics tels que les parcs et les trottoirs jouent un rôle important dans l'expérience urbaine des résidents. Le secteur visé par le PCC et les emprises publiques en général offrent plusieurs possibilités de mise en valeur des espaces verts et du paysage de rue.

## 6.1 PAYSAGE DE RUE

L'amélioration de l'identité et de l'esthétique du paysage de rue, sans oublier le confort général des piétons, représente un volet important de la mise en valeur de la rue Bank. La valorisation des parcs de poche et l'installation d'œuvres d'art public, d'arbres de rue et de lampadaires contribueront à enrichir l'aspect général du paysage de rue.

### 6.1.1 ARBRES DE RUE

Dans un aménagement paysager urbain, les arbres créent des motifs spatiaux qui égayent les déplacements à l'intérieur d'un espace en particulier. Les arbres établissent un lien entre les formes et les échelles des bâtiments et le paysage de rue, et contribuent à renforcer l'identité générale et le caractère d'un espace. Ils améliorent le microclimat et le confort des piétons, et contribuent à la santé environnementale du secteur.

Les arbres doivent servir à améliorer l'esthétique globale et l'identité unique du secteur à l'étude. Ils devraient être plantés à tous les sept à dix mètres, dans le retrait de l'emprise publique (à condition que l'espace y soit suffisant), de manière à créer une allée d'arbres adultes conférant caractère, identité et distinction à la rue Bank en tant qu'itinéraire piétonnier et automobile important. Lorsque les conditions ne se prêtent pas à une plantation dans l'emprise publique, la Ville

encouragera les propriétaires privés à planter des arbres dans leur cour avant afin de compléter les allées du domaine public.

Les arbres ne doivent pas être plantés dans les accotements (zone située entre le trottoir et la chaussée) en raison du peu d'espace disponible et de la faible probabilité de survie des végétaux. La réussite de la plantation d'arbres urbains sains et adultes dépend de la quantité de sol, du drainage et de la qualité de la terre (qui dépend souvent du sel de voirie). L'obtention d'un volume adéquat de sol pour les arbres dans un environnement urbain peut s'avérer difficile en raison de la forte demande d'espace.

Il existe plusieurs options de fosse de plantation permettant d'améliorer les conditions du sol et les chances de croissance à long terme, qui doivent être prises en compte dans les projets de plantation dans les emprises publiques et sur les terrains privés. Le choix approprié d'une fosse nécessite de comprendre les avantages et les inconvénients de chaque type de fosse et de connaître les conditions et les contraintes de chaque site potentiel de plantation, au moment d'élaborer un plan d'aménagement paysager.

- i. **Allées pour les racines** : les allées de terre végétale longues et étroites entre les fosses de plantation offrent un volume de sol supplémentaire.
- ii. **Tranchées de sol** : tranchées linéaires excédant la fosse de plantation et passant sous le revêtement adjacent.
- iii. **Sols structurels** : sols conçus pour être tassés tout en permettant la pénétration de l'eau et des matières organiques.
- iv. **Cellules/alvéoles structurées** : système modulaire de cellules de plastique qui offrent de l'espace dans le sol tout en supportant le revêtement adjacent.

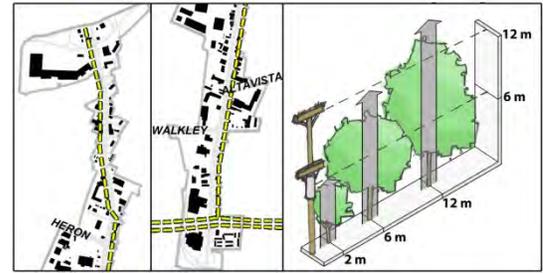
L'emplacement des arbres de rue doit être coordonné avec les services publics et les infrastructures enfouis afin de limiter l'élagage des racines lors des travaux d'entretien des services publics, d'atténuer la possibilité de dommages et d'assurer la croissance optimale des arbres.

#### Arbres de rue et lignes électriques aériennes

Puisque les lignes électriques aériennes sont parallèles à la rue Bank, le type d'arbre et les lieux de plantation doivent être pris en compte afin d'éviter toute interférence avec les fils électriques aériens. La figure 6.1 illustre les retraits minimaux à respecter pour les arbres de hauteur faible, moyenne et élevée. Compte tenu de la réglementation d'Hydro Ottawa, les arbres plantés le long des trottoirs doivent être à une distance des fils électriques équivalant à au moins la hauteur des arbres à maturité. Là où l'espace est limité, il est recommandé de planter des arbres offrant une fois adultes un couvert forestier moins haut afin d'éviter tout contact entre les branches et les fils.

Le PCC ne recommande pas d'enfouir les fils électriques en raison du coût élevé de cette opération. La politique municipale sur le câblage souterrain (2011) a conclu que l'enfouissement des fils électriques dans l'emprise de la Ville ne devait être effectué que lorsque la totalité du coût de l'opération était payée par la partie requérante ou si l'opération est, au cas par cas, approuvée par le Conseil. Si la Ville envisage d'enfouir des fils électriques aériens, les emplacements prioritaires devraient être les couloirs tels que les rues principales traditionnelles. Comme l'illustre la figure 6.1, des lignes électriques relient le couloir de transport d'électricité au sud de Walkley et le côté est de la rue Bank jusqu'au boulevard Evans, où elles traversent du côté ouest de la rue Bank et s'étendent jusqu'à la promenade Riverside.

Figure 6.1 | Tracé des poteaux électriques en bordure de rue avec retrait recommandé pour les arbres de rue



(Figure de droite adaptée d'Hydro Ottawa, 2009/10)

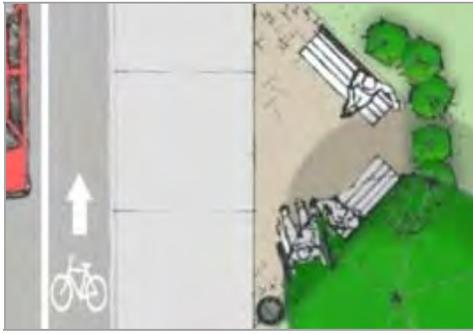
### 6.1.2 PARCS DE POCHE

Lors de la consultation des parties intéressées, le secteur à l'étude a été décrit comme un milieu hostile aux piétons et aux cyclistes, en raison du manque général de bancs, d'aires de repos et de refuge, d'espaces verts et d'espaces de microclimat appropriés pour les personnes se déplaçant le long de la rue.

La création de parcs de poche, de terrasses privées et de cours permettra d'accroître sensiblement le confort des piétons, tout en améliorant l'attrait et l'esthétique du paysage de rue en général. De plus, étant donné le caractère actuel de ce paysage de rue, les parcs de poche permettent d'intégrer parfaitement des arbres supplémentaires et de créer un retrait plus cohérent en comblant certaines trouées dans le paysage de rue.

Un parc de poche est habituellement aménagé sur un petit terrain vacant ou sous-utilisé ou sur la façade d'un bâtiment transformée en espace vert, en aire de loisir, en terrain de jeu ou en simple aire disposant de bancs. La figure 6.2 représente une conception possible de parc de poche. La création de parcs de poche dans le couloir est idéale car ces aménagements occupent une faible superficie tout en améliorant considérablement l'environnement local des piétons.

Figure 6.2 | Plan conceptuel de parc de poche



Les parcs de poche doivent être situés à intervalles réguliers (tous les 400 à 600 mètres, soit un ou deux par îlot) et près des zones d'activité publique, comme les commerces, les angles de rues et les arrêts de transport en commun. Si l'espace public est limité, les entreprises privées devraient prévoir des espaces permettant l'installation de bancs et d'éléments de verdure sur la façade de leur immeuble donnant sur la rue.

Les parcs de poche respecteront les principes énoncés dans la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (LAPHO) et dans *Prévention du crime par l'aménagement du milieu* (PCAM), et seront conçus comme des espaces publics agréables et sécurisés. Les considérations d'ordre conceptuel devront tenir compte de l'installation de bancs adéquats, de supports pour vélos, de poubelles et/ou de la plantation d'arbres et d'arbustes indigènes, offrant un intérêt tant en été qu'en hiver.

Le microclimat souhaité sur place doit être pris en compte lors de la conception du parc de poche. L'orientation et le type des bancs, l'emplacement et le type des végétaux, l'aménagement à l'aide de matériaux inertes et le contexte général du site sont autant de facteurs qui rendront le parc de poche agréable à fréquenter en toutes saisons.



Parc de poche sur la rue Bank, dans le Vieil Ottawa-Sud (MMM Group, 2011)

### 6.1.3 ÉLÉMENTS DE POINT D'ACCÈS ET D'ENTRÉE

Les éléments de points d'accès et d'entrée peuvent être considérés comme des structures naturelles ou construites reflétant la culture, l'histoire, le paysage naturel ou la forme bâtie du secteur. Habituellement situés dans l'emprise des artères, ces éléments sont conçus pour être distinctifs, attrayants et durables. Ils doivent définir les limites de la collectivité, symboliser l'arrivée dans un quartier ou un secteur en particulier et mettre en valeur l'aménagement paysager environnant tout en aidant à l'orientation.

Point d'accès en forme de belvédère dans le secteur de la rivière Rideau et du pont Billings

L'angle formé par le pont Billings et la promenade Riverside constitue une transition importante entre le Vieil Ottawa-Sud et la rue Bank au sud de la rivière Rideau. De plus, les angles reliant le pont à la promenade Riverside représentent des zones très actives mais peu favorables aux piétons, aux cyclistes et aux automobilistes en raison du manque d'espace. Il est donc possible de créer un point d'accès qui annonce cette transition tout en améliorant sensiblement le domaine public.

Le manque d'espace aux angles formés par le pont Billings et la promenade Riverside forme un goulot d'étranglement pour les piétons et les cyclistes circulant sur la rue Bank et pour ceux empruntant le

sentier polyvalent de la CCN. Une plateforme doit être aménagée au-dessus du remblai afin de créer un belvédère. Cette plateforme doit être conçue de manière à s'intégrer dans le pont Billings au moment de sa reconstruction. Ces plateformes augmenteraient sensiblement l'espace disponible aux angles et, par conséquent, limiteraient les conflits entre les piétons, les cyclistes et les usagers de la route. Par ailleurs, ces plateformes permettraient de profiter des points de vue sur la rivière Rideau. La phase de conception et d'approbation du projet permettra de déterminer comment les piétons et les cyclistes pourront circuler sur les belvédères et aux alentours pour éviter les conflits.

Les plateformes devraient adopter une conception intégrée servant de point de repère et d'accès distinctif donnant sur la rue Bank au sud de la rivière Rideau, tout en créant un refuge et une aire publique de rencontre offrant des possibilités d'art public, d'installation de plaques d'information et d'orientation.



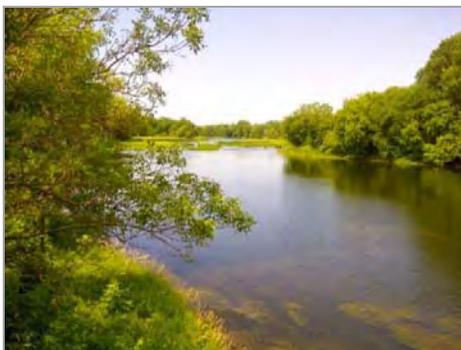
Interprétation conceptuelle de plateforme d'observation



Coupe conceptuelle de plateforme d'observation



Emplacements proposés de belvédères (Google Maps, 2011)



Vue depuis le pont Billings (MMM Group, 2011)

#### 6.1.4 ART PUBLIC

Des éléments d'art public doivent être installés à plusieurs endroits du secteur à l'étude. Ces œuvres embelliront le paysage de rue et aideront à renforcer le sentiment d'identité au lieu. La figure 6.3 illustre les endroits stratégiques pour l'installation d'œuvres d'art public, c'est-à-dire :

- i. Intégrée dans le belvédère proposé au-dessus de la rivière Rideau;
- ii. Sous le pont du Transitway;
- iii. À l'angle de la promenade Alta Vista et de la rue Bank;
- iv. Intégrée dans la conception de l'espace vert public proposé près du parc Ledbury.

Les œuvres d'art public dans le secteur visé par le PCC doivent être réalisées dans le cadre du Programme d'art public de la Ville d'Ottawa, qui prévoit la commande d'œuvre d'art, la collaboration avec des groupes communautaires et la tenue de concours locaux de conception. Les emplacements

définitifs prévus pour l'installation d'éléments d'art public doivent être déterminés par les artistes en collaboration avec la Ville.

Figure 6.3 | Emplacements prioritaires pour des œuvres d'art public



### 6.1.5 ÉCLAIRAGE DE RUE

L'éclairage au niveau de la rue et des piétons devrait si possible être prévu sur des poteaux partagés, lorsque la situation convient. Les lampadaires de grande taille devraient être installés près de la bordure afin de créer une séparation avec la circulation automobile.



Éclairage du trottoir et de la chaussée sur la rue Perth à Richmond, Ontario (MMM Group, 2011)

Les lampadaires de grande taille ont une hauteur comprise entre 9,8 et 10,7 mètres et sont équipés d'un appareil d'éclairage décoratif, installé de côté sur le poteau à l'aide d'une crosse. La politique sur l'éclairage de la voie publique (2009) de la Ville d'Ottawa précise que les grands lampadaires doivent être installés dans les emprises municipales longeant les grandes artères et en association avec des poteaux de « faible hauteur » dans tous les autres « secteurs particuliers ».

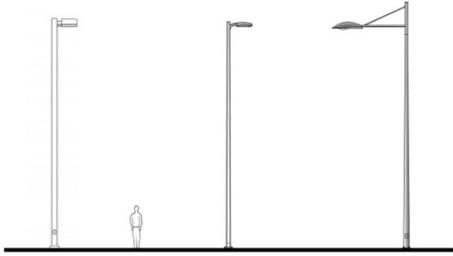
Les poteaux de faible hauteur sont habituellement utilisés pour l'éclairage des piétons. Il s'agit de poteaux décoratifs hauts de 4,3 mètres ou de poteaux normaux de 4,6 mètres surmontés d'un appareil d'éclairage décoratif.

Il est suggéré d'utiliser les grands lampadaires en association avec des poteaux de faible hauteur (lorsque le partage de poteaux n'est pas possible) afin de créer un environnement piétonnier plus particulier et agréable, de contribuer à l'identité de la rue Bank et d'améliorer la continuité du paysage de rue.

Figure 6.4 | Assemblages de lampadaires décoratifs de faible hauteur (Politique de l'éclairage sur la voie publique de la Ville d'Ottawa, 2009)



Figure 6.5 | Assemblages de lampadaires décoratifs élevés  
(Politique de l'éclairage sur la voie publique de la Ville  
d'Ottawa, 2009)



### 6.1.6 SIGNALISATION COMMERCIALE

La signalisation doit répondre aux besoins des commerçants tout en respectant le caractère et l'esthétique du secteur de la rue Bank. Elle doit être conçue de manière à encourager un paysage de rue axé sur les piétons tout en étant visible pour les automobilistes. La signalisation ne doit pas donner lieu à un désordre excessif ou distraire les conducteurs.



Les commerçants qui installent des enseignes perpendiculaires à la rue aident les piétons à localiser les boutiques (Lignes directrices sur les aménagements axés sur le transport en commun de la Ville d'Ottawa, 2007)

Les lignes directrices d'esthétique urbaine de la Ville d'Ottawa visant les magasins-entrepôts, les stations-service et les aménagements le long des grandes artères décrivent plusieurs directives concernant mes politiques de signalisation. Les commerçants et les occupants doivent consulter ces documents ainsi que le PCC pour obtenir de

l'information sur l'emplacement, la conception et l'échelle des enseignes qu'ils souhaitent installer.



Signalisation adaptée au contexte avec éclairage focalisé sur la rue Richmond à Westboro (MMM Group, 2011)

La signalisation doit être conçue de manière à ce que son éclairage limite la pollution lumineuse, les éblouissements et les débordements sur les utilisations adjacentes. Elle doit respecter le caractère et l'échelle du secteur. Dans cette optique, les immeubles devraient être conçus de manière à accueillir des enseignes qui complètent à la fois leur échelle et leurs éléments architecturaux.

Il est important que la signalisation serve à identifier et à distinguer les utilisations entre elles lorsque de nombreux immeubles sont regroupés. Toutefois, les enseignes individuelles ne doivent pas dominer un site ou un espace public. Elles ne doivent pas enfreindre le Règlement de la Ville sur les enseignes permanentes sur les propriétés privées.

Les enseignes temporaires et portables installées sur la rue Bank doivent être limitées et conformes au Règlement de la Ville sur les enseignes temporaires sur les propriétés privées.

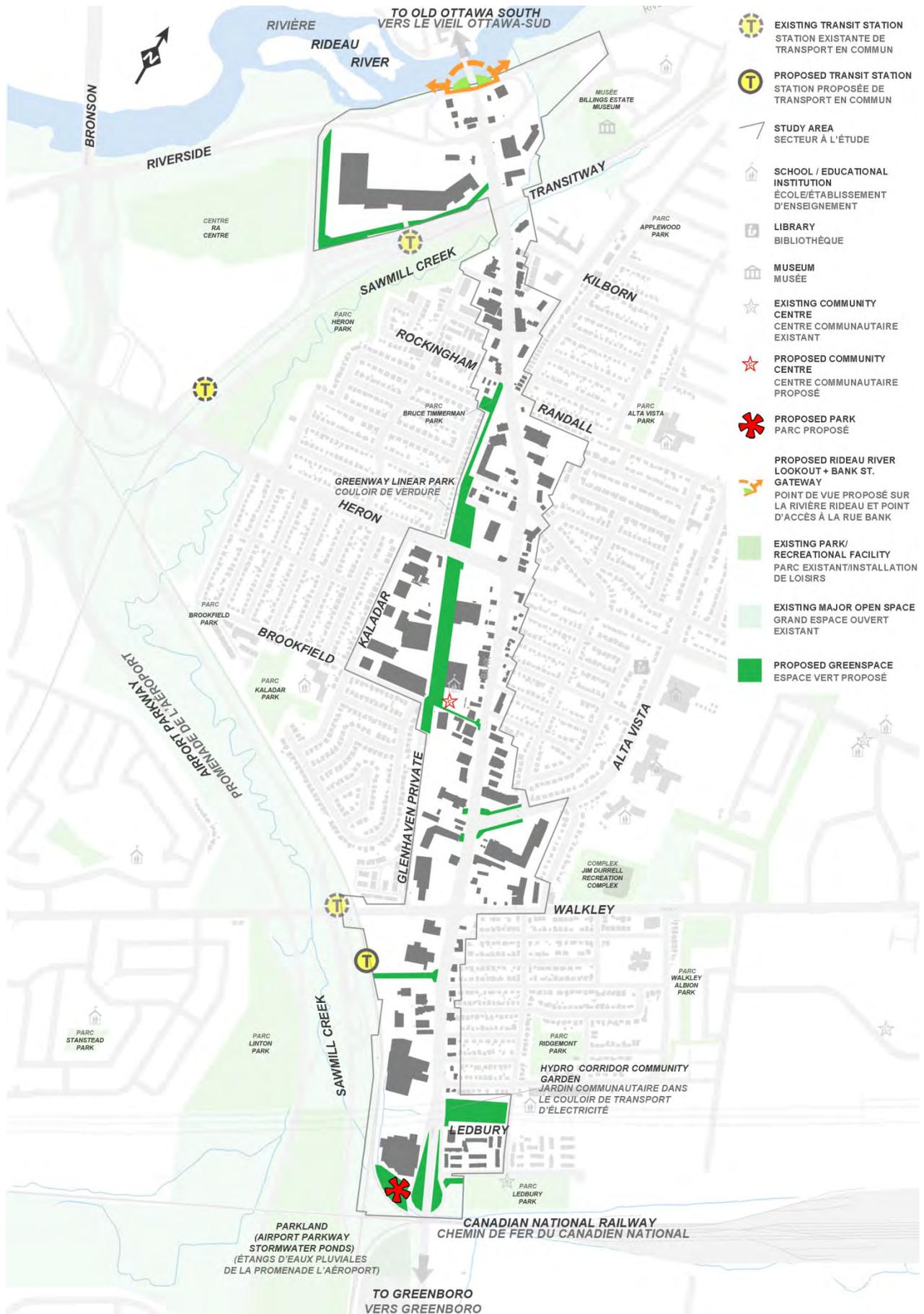
## 6.2 ESPACES VERTS

Le secteur à l'étude longeant la rue Bank manque d'espaces ouverts, de traitement paysager uniforme et d'éléments propres à un environnement piétonnier agréable. Les résultats des consultations menées ont révélé que les résidents du quartier souhaitaient vivement la présence d'espaces ouverts végétalisés pour relier divers points du secteur.

La rue Bank peut permettre d'améliorer l'accès, la capacité de desserte, la qualité et la viabilité des espaces verts existants, tout en exploitant les possibilités de créer de nouveaux espaces verts actifs et passifs, qui présentent de meilleures fonctions écologiques. La figure 6.6 décrit les emplacements recommandés pour apporter des améliorations aux espaces verts existants.

PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE DE LA RUE BANK : DE LA RIVIÈRE RIDEAU AU PARC LEDBURY

Figure 6.6 | Emplacements d'espaces verts à améliorer



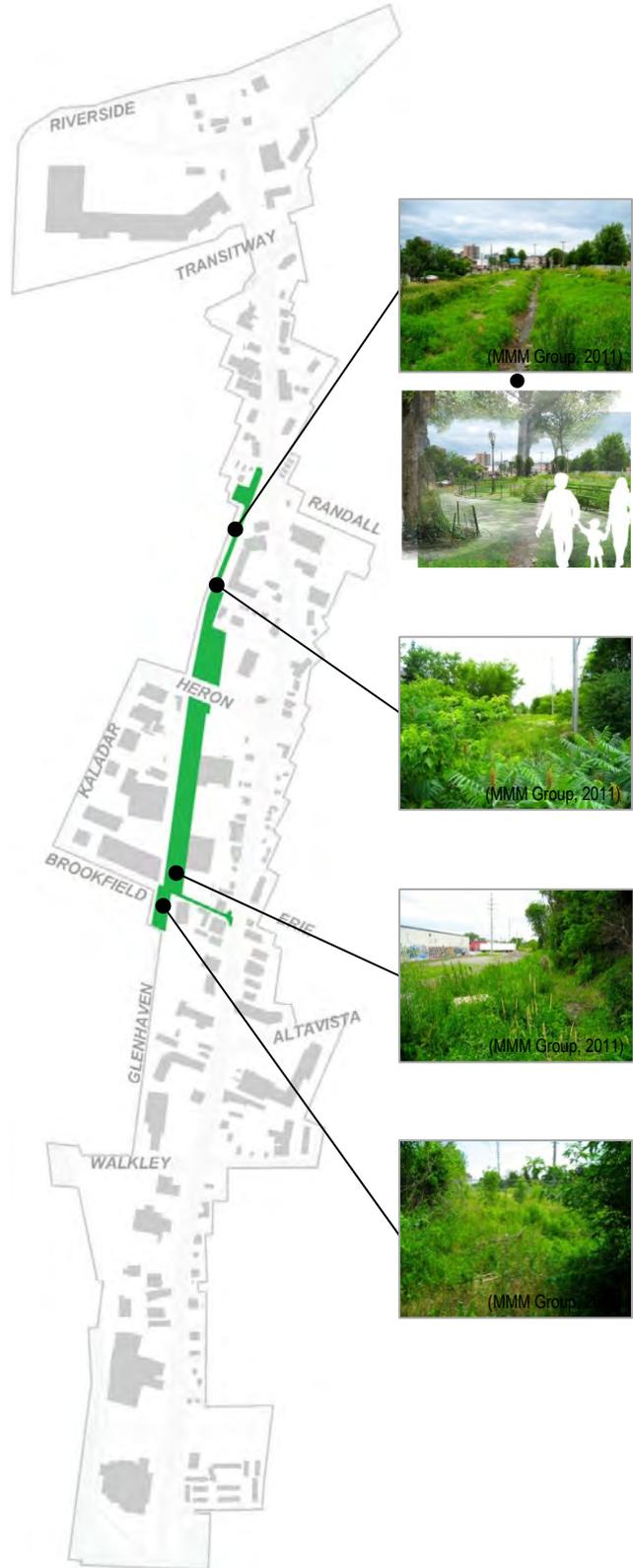
### 6.2.1 COULOIR DE VERDURE

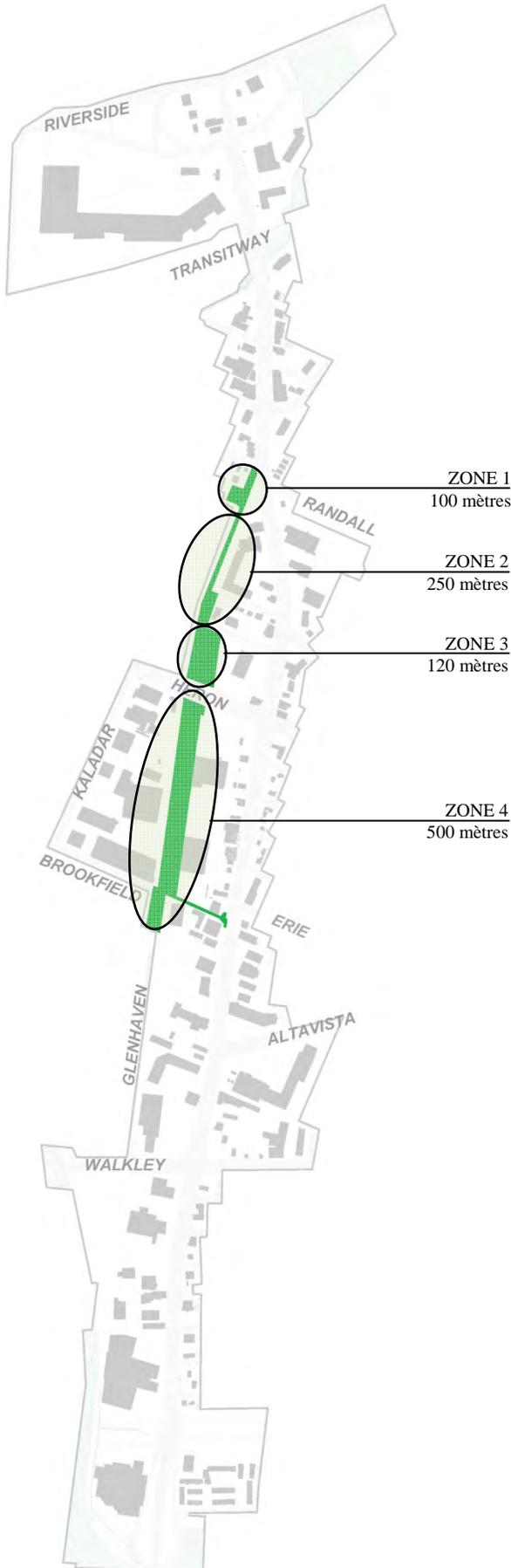
L'aménagement d'un couloir de verdure le long de l'ancienne voie ferrée du CN, de l'avenue Randall environ au chemin Brookfield, permettra d'offrir à la population un couloir public central d'espaces ouverts végétalisés. En permettant les modes de transport actifs et polyvalents et les loisirs passifs, ce couloir constituera dans le quartier un axe crucial de loisirs et de transport. Ce réseau d'espaces ouverts offrira un lien direct vers les destinations et les infrastructures de transport locales, comme les stations d'autobus ou de train léger, les parcs et les sentiers qui seront créés ainsi que les nœuds d'aménagement orientés vers le transport public.

Le couloir de verdure, accessible de partout, est un espace ouvert important du secteur à l'étude et de la collectivité en général. Il est essentiel que la planification et la conception des éléments de ce couloir encouragent l'activité piétonnière. Ce couloir, agréable à fréquenter et esthétiquement intéressant, comprendra un sentier polyvalent large de 3,5 mètres disposant à intervalles réguliers de bancs, d'infrastructures pour les vélos et de lampadaires décoratifs. Son aménagement paysager tiendra compte des pratiques de gestion durable des eaux pluviales en favorisant la retenue sur place des eaux et en prévoyant diverses améliorations aux infrastructures vertes, comme les jardins de pluie, les rigoles de bio-infiltration et les jardinières recueillant les eaux de ruissellement. La conception des sites tiendra compte d'une utilisation responsable des matériaux et mettra en valeur la biodiversité de la flore et de la faune locales.

La géométrie, la disposition et la proximité (essentiellement parallèle à la rue Bank) du couloir de verdure accroîtront son importance et les possibilités d'aménagement des terrains adjacents. Lorsque le couloir de verdure donne sur des rues importantes, les utilisations commerciales peuvent

jouxter ses limites, contribuant ainsi à son animation. Les photos qui suivent illustrent les conditions actuellement observées le long de l'ancienne voie ferrée.





### 6.2.1.1 Sections du couloir de verdure

#### ZONE 1 : Mise en valeur du parc Bruce-Timmerman

Afin d'améliorer l'espace ouvert public et d'aménager le futur couloir de verdure, le parc Bruce-Timmerman doit être mis en valeur en y aménageant un terrain de jeu et en ajoutant des espaces de repos, de l'éclairage et de la végétation ou en améliorant les éléments existants. Cette zone pourrait devenir une nouvelle destination et un accès menant à un réseau piétonnier hors voirie qui relierait la rue Bank, à la hauteur de l'avenue Randall, jusqu'à la station de TLR proposée à la hauteur du chemin Walkley.

#### ZONE 2 : Sentier de liaison

La Ville devrait envisager la possibilité d'une entente de servitude ou d'acquérir des terrains commerciaux et résidentiels privés. Le sentier polyvalent proposé n'entraînerait aucune perte nette de places de stationnement dans le parc arrière du centre commercial Blue Heron. De plus, la création d'un espace public derrière le terrain commercial permettrait d'offrir de meilleurs liens piétonniers pour les éventuels clients. Des problèmes complexes de nivellement et de gestion des eaux pluviales doivent être résolus lors de l'étape de conception détaillée.

#### ZONE 3 : Aménagement d'une parcelle municipale

Le terrain de la Ville situé au nord du chemin Heron pourrait servir à l'aménagement d'une destination à mi-chemin du couloir de verdure urbain. Cette propriété pourrait accueillir des aménagements polyvalents et un nouveau parc de loisirs, qui serait intégré au couloir de verdure.

**ZONE 4 : Acquisition de terrain pour créer un espace ouvert public et un sentier récréatif servant de lien**

Un nouveau parc linéaire pourrait être au centre d'une stratégie de réaménagement et de densification visant le sud du chemin Heron. Ce terrain serait réservé à la création de parcs au fur et à mesure que des terrains sont réaménagés. Pour relier le parc au chemin Walkley, la Ville devrait veiller à conclure une entente d'accès public sur la voie privée Glenhaven et à ce qu'elle soit signalisée comme itinéraire cyclable.

### 6.2.2 NOUVEL ESPACE VERT PRÈS DU PARC LEDBURY

On retrouve un petit refuge naturel surplombant le ruisseau Sawmill au sud du magasin Home Depot et à l'ouest du pont de la rue Bank qui enjambe la voie ferrée du CN. Ce site devrait être aménagé en espace vert public.

Ce site sert actuellement d'accès informel aux sentiers de la promenade de l'Aéroport et de lieu de pause pour les employés des commerces environnants. Le Plan directeur de la circulation piétonnière de la Ville d'Ottawa proposait pour cet endroit la création d'un sentier polyvalent donnant accès au réseau de sentiers de la promenade de l'Aéroport. En tant que tel, le site pourrait devenir un espace public actif et des mesures devraient être prises pour le mettre en valeur.

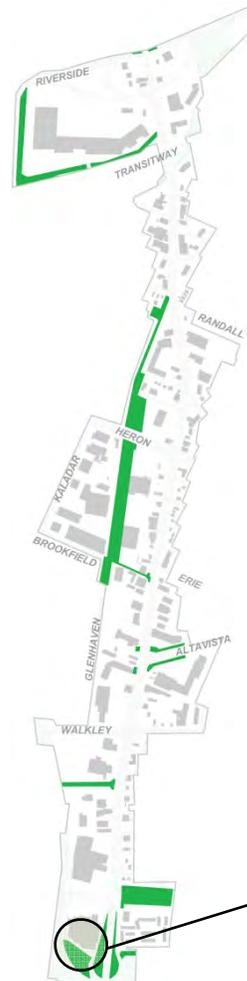
L'aménagement d'un espace vert nécessitera l'application de mesures relatives à la restauration de l'environnement, aux loisirs et aux refuges. Cet espace servira de nœud piétonnier et cyclable offrant des liens vers les sentiers polyvalents prévus le long du ruisseau Sawmill.

Mentionnons parmi les possibilités de restauration de l'environnement et d'amélioration des fonctions écologiques le nettoyage du ruisseau, la plantation d'arbres et de végétaux destinés à ombrager le cours d'eau, l'introduction de plantes aquatiques qui aident à filtrer l'eau, la plantation de plantes indigènes axée particulièrement sur l'introduction d'espèces à fruit et pollinisatrices ainsi que l'élimination des essences invasives d'arbres et de plantes.

En tant que destination publique, cet espace doit être conçu de manière à être agréable pour les piétons, notamment grâce au respect des principes de PCAM (essentiellement par l'éclairage et le dégagement des lignes de visibilité), à l'installation

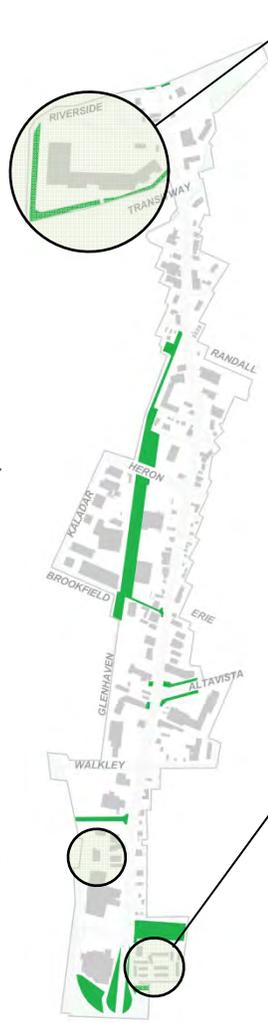
de bancs et à la prise en compte d'un microclimat lors de sa conception.

Les arbres à feuilles caduques et les structures telles que des treillis offrent de l'ombrage en été mais permettent au soleil de pénétrer en hiver, le but ultime étant de créer des espaces offrant une température confortable en toutes saisons.



### 6.2.3 CENTRE COMMERCIAL BILLINGS BRIDGE ET TRANSITWAY

La mise en valeur et l'agrandissement des espaces verts devraient être prévus dans le cadre d'une amélioration globale de l'accès piétonnier au centre commercial Billings Bridge et à la station de transport en commun.



### 6.2.4 ALTA VISTA

Dans le cadre de l'amélioration générale du carrefour, des dispositions devraient être prises, par le biais de réaménagements privés et d'améliorations aux immobilisations, pour mettre en valeur et agrandir les éléments paysagers à l'angle de la rue Bank et de la promenade Alta Vista.



### 6.2.5 ACCÈS PIÉTONNIER À LA FUTURE STATION DE TLR WALKLEY

Un espace vert public devrait être intégré à l'accès au sentier situé entre la rue Bank et la future station de TLR au sud de Walkley. En outre, des dispositions devraient être prises en vue d'intégrer un parc de poche à la jonction du sentier et de la rue Bank.



### 6.2.6 COULOIR DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ : JARDIN COMMUNAUTAIRE

Un jardin communautaire et un espace de loisir devraient être créés dans le couloir de transport d'électricité qui traverse la rue Bank au sud du chemin Walkley. Le jardin communautaire desservirait les quartiers adjacents tout en créant une destination communautaire sur la rue Bank. Il servirait par ailleurs de point d'accès à un couloir piétonnier et cyclable proposé le long du couloir de transport d'électricité, plus à l'est, dans le cadre des plans municipaux de la circulation piétonnière et sur le cyclisme.





# 7 MESURE DE LA VIABILITÉ

Le PCC de la rue Bank soutient les objectifs du Plan officiel en matière de promotion de la viabilité, au fur et à mesure que s'accroît la population du secteur visé par l'étude et que les ressources de terrain diminuent. La densification, la promotion de la diversité des utilisations et la disponibilité des modes de transport de substitution encourageront les résidents et les visiteurs à vivre près de leur lieu de travail, à faire leurs courses à un seul endroit tout en étant près des parcs et des sentiers accessibles depuis le couloir visé par le PCC. Le PCC encourage les aménagements adaptables aux modes de transport actifs et à l'automobile, tout en favorisant les styles de vie sains.

## 7.1 DÉVELOPPEMENT DURABLE

On définit le développement durable comme étant un « développement qui permet de répondre aux besoins du présent sans compromettre les possibilités pour les générations à venir de satisfaire les leurs » (Commission Brundtland, 1983). Sans prévoir le changement et la planification de l'avenir, le mitage inopportun et les aménagements à faible densité et dépendants de l'automobile sont plus susceptibles d'apparaître. Sur le plan de la viabilité, le mitage utilise les terrains inefficacement, allonge les distances origine-destination (rendant les modes de transport actifs plus difficiles) et accroît le niveau d'émissions de gaz à effet de serre.

Le PCC tire profit des grandes possibilités d'aménagement axé sur le transport en commun près des stations Billings Bridge et Walkley, et à l'angle du chemin Heron, où l'on retrouvera éventuellement un itinéraire intensif d'autobus. Toutefois, le couloir à l'étude est désigné comme

étant une artère nord-sud qui achemine la circulation du sud de la ville vers le centre-ville. Le défi dans ce secteur consiste à trouver le moyen de créer une voie dynamique et favorable à la marche, qui continue de jouer un rôle dans le réseau routier de la ville.

Le PCC tente de relever ce défi en faisant des recommandations qui permettent un niveau approprié de densification, encouragent l'utilisation du transport en commun dans la conception des aménagements, améliorent le potentiel piétonnier et cyclable dans le secteur à l'étude, et offrent d'autres possibilités d'améliorer la qualité de vie des résidents et des habitués de ce quartier.

Le tableau qui suit décrit les principales recommandations du PCC et explique comment elles permettront à la Ville d'atteindre son objectif global de viabilité. Le PCC décrit si la recommandation :

- nécessite un changement de politique (modification au Plan officiel ou au règlement de zonage, entente de servitude, etc.);
- est un projet municipal d'infrastructure; et/ou
- est proposée par suite d'un aménagement privé.

Tableau 7.1 | Recommandations du PCC favorables au développement durable

Mesure du PCC	En quoi est-elle durable?	Politique	Infrastructure publique	Aménagement privé
1. Prévoir une coupe transversale regroupée permettant un équilibre entre des débits de circulation automobile adéquats et la création d'un paysage de rue sûr et attrayant pour les piétons et les cyclistes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Elle permet une utilisation efficace de l'espace disponible</li> <li>Elle encourage les autres options que l'automobile privée grâce au transport actif (marche et vélo)</li> </ul>		◆	
2. Respecter les objectifs de densification du Plan officiel en augmentant les hauteurs de bâtiment autorisées et la densité à certains endroits.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les formes d'habitation plus regroupées et à densité plus élevée favorisent une utilisation efficace du sol et des infrastructures</li> <li>Les aménagements axés sur le transport en commun encouragent l'adoption de styles de vie moins dépendants de l'automobile</li> </ul>	◆		◆
3. Déconseiller l'accès direct des entrées sur la rue Bank afin de maximiser la fluidité de la circulation et de limiter les conflits avec les piétons et les cyclistes. Si possible, ces accès se feront depuis les nouvelles rues locales et les ruelles.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Elle encourage les modes de transport actifs</li> <li>Les rues locales créent davantage de points de contact pour les piétons</li> </ul>	◆	◆	◆
4. Prévoir des voies cyclables sur toute la longueur du couloir, dans le secteur visé par le PCC, traversant notamment les ponts situés aux deux extrémités du secteur à l'étude.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Elle encourage les modes de transport actifs</li> <li>Concerne les plans local et régional</li> </ul>	◆	◆	
5. Améliorer le pont Billings afin de permettre un meilleur accès aux piétons et aux cyclistes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Elle favorise l'appartenance au lieu</li> <li>Elle encourage les modes de transport actifs</li> </ul>		◆	
6. Améliorer les liens piétonniers et cyclables menant à la station Billings Bridge de transport en commun.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Elle encourage les modes de transport actifs</li> <li>Elle encourage l'utilisation du transport en commun</li> <li>Elle est favorable aux aménagements axés sur le transport en commun</li> </ul>		◆	◆
7. Soutenir et encourager les réaménagements plus denses du centre commercial Billings Bridge.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Elle encourage l'utilisation du transport en commun</li> <li>Elle est favorable aux aménagements axés sur le transport en commun</li> <li>Elle aide la Ville à atteindre ses objectifs de densification</li> </ul>	◆		◆

Mesure du PCC	En quoi est-elle durable?	Politique	Infrastructure publique	Aménagement privé
8. Transformer l'ancienne voie ferrée du CN en couloir de verdure et en parc linéaire grâce à un sentier polyvalent.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elle favorise l'appartenance au lieu</li> <li>• Elle encourage les modes de transport actifs</li> <li>• Le couloir de verdure devient une destination pour les randonneurs, les coureurs et les cyclistes</li> </ul>	◆	◆	◆
9. Relier le couloir de verdure à la promenade privée Glenhaven.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elle encourage les modes de transport actifs</li> </ul>	◆		
10. Mettre en valeur le sentier entre le chemin Brookfield et la rue Bank.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elle encourage les modes de transport actifs</li> <li>• Elle soutient les utilisations commerciales pour les piétons circulant sur la rue Bank</li> </ul>		◆	
11. Protéger le sentier entre la rue Bank et la future station de TLR Walkley.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elle encourage l'utilisation future du transport en commun</li> <li>• Elle est favorable aux aménagements axés sur le transport en commun</li> </ul>	◆		◆
12. Prévoir un lien piétonnier et un jardin communautaire dans le couloir de transport d'électricité à l'est de la rue Bank, au nord du parc Ledbury.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elle encourage les modes de transport actifs</li> <li>• Elle favorise l'appartenance au lieu et le sens communautaire</li> <li>• Elle encourage l'activité physique</li> </ul>		◆	
13. Encourage le réaménagement polyvalent de la zone industrielle de Kaladar.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elle accroît les possibilités vie-travail sur place</li> <li>• Elle aide la Ville à atteindre ses objectifs de densification</li> <li>• Elle soutient les utilisations commerciales axées sur la marche</li> </ul>	◆		◆
14. Prévoir des sentiers reliant le quartier Kaladar à la rue Bank.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elle encourage les modes de transport actifs</li> </ul>	◆	◆	◆
15. Encourager les réaménagements polyvalents près du carrefour entre le chemin Heron et la rue Bank.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elle favorise l'appartenance au lieu</li> <li>• Elle encourage l'utilisation du transport en commun</li> <li>• Elle aide la Ville à atteindre ses objectifs de densification</li> <li>• Elle soutient les utilisations commerciales pour les piétons circulant sur la rue Bank</li> </ul>	◆		◆
16. Améliorer les passages inférieur et supérieur près du remblai du pont de la rue Bank (près du parc Ledbury) afin d'améliorer l'accès à la rue Bank et aux secteurs environnants.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elle encourage l'utilisation du transport en commun en améliorant le lien direct vers la station Greenboro</li> <li>• Elle soutient les utilisations commerciales pour les piétons circulant sur la rue Bank</li> <li>• Elle offre un lien vers les sentiers des environs</li> </ul>		◆	
17. Créer un parc au ruisseau Sawmill et des liens vers le	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elle encourage le transport actif</li> </ul>		◆	

Mesure du PCC	En quoi est-elle durable?	Politique	Infrastructure publique	Aménagement privé
futur sentier du ruisseau Sawmill, à l'ouest du Home Depot.				
18. Faire de l'intersection d'Alta Vista et de Bank un carrefour à quatre sens. Aménager une nouvelle voie publique ou privée parallèle à la rue Bank à l'ouest et reliant ce carrefour au chemin Walkley.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elle réduit la nécessité des entrées privées donnant directement sur la rue Bank</li> <li>• Elle encourage le transport actif en offrant davantage de liens</li> </ul>		◆	◆
19. Prévoir une nouvelle voie publique ou privée parallèle à la rue Bank à l'est et reliant Alta Vista au chemin Walkley.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elle réduit la nécessité des entrées privées donnant directement sur la rue Bank</li> <li>• Elle encourage le transport actif en offrant davantage de liens</li> </ul>		◆	◆
20. Encourager les réaménagements polyvalents près du carrefour du chemin Walkley et de la rue Bank.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elle favorise l'appartenance au lieu</li> <li>• Elle soutient les aménagements axés sur le transport en commun</li> <li>• Elle aide la Ville à atteindre ses objectifs de densification</li> <li>• Elle soutient les utilisations commerciales axées sur la marche le long de la rue Bank</li> </ul>	◆		◆
21. Prévoir un parc ou un garage de stationnement municipal dans le nœud Heron/Bank.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elle soutient les utilisations commerciales pour les piétons circulant sur la rue Bank</li> <li>• Elle soutient le réaménagement polyvalent en éliminant la nécessité de places de stationnement sur place</li> </ul>	◆	◆	◆
22. Encourager la création de structures de stationnement partagées et accessibles par le public lors des grands projets privés d'aménagement.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elle soutient les utilisations commerciales pour les piétons circulant sur la rue Bank</li> <li>• Elle soutient le réaménagement polyvalent en éliminant la nécessité de places de stationnement sur place</li> </ul>			◆
23. Prévoir des améliorations aux passages pour piétons.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elle encourage le transport actif</li> <li>• Elle soutient les utilisations commerciales pour les piétons circulant sur la rue Bank</li> </ul>		◆	
24. Interdire le stationnement dans les cours avant et déconseiller celui dans les cours latérales.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elle soutient les utilisations commerciales pour les piétons circulant sur la rue Bank</li> </ul>	◆		◆
25. Encourager ou exiger la création d'un mur de rue cohérent (retrait et hauteur) le long de la rue Bank.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elle soutient les utilisations commerciales pour les piétons circulant sur la rue Bank</li> </ul>	◆		◆
26. Mettre en valeur le sentier reliant la promenade Riverside au Musée du domaine Billings.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elle encourage le transport actif</li> <li>• Elle favorise l'appartenance au lieu</li> </ul>		◆	

Mesure du PCC	En quoi est-elle durable?	Politique	Infrastructure publique	Aménagement privé
27. Mettre en valeur le parc Bruce-Timmerman.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elle encourage le transport actif</li> <li>• Elle favorise l'appartenance au lieu</li> <li>• Elle encourage l'activité physique</li> </ul>		◆	
28. Créer des belvédères donnant sur la rivière Rideau et un point d'accès à l'angle du pont Billings et de la promenade Riverside.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elle favorise l'appartenance au lieu</li> <li>• Le point d'accès peut devenir une destination pour les randonneurs, les coureurs et les cyclistes</li> </ul>		◆	
29. Mettre en place une signalisation de priorité au transport en commun et des voies d'évitement de file d'attente pour les véhicules de transport en commun à certains endroits.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elle encourage l'utilisation du transport en commun</li> <li>• Elle est favorable aux aménagements axés sur le transport en commun</li> </ul>	◆	◆	



# 8 MISE EN OEUVRE 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 :

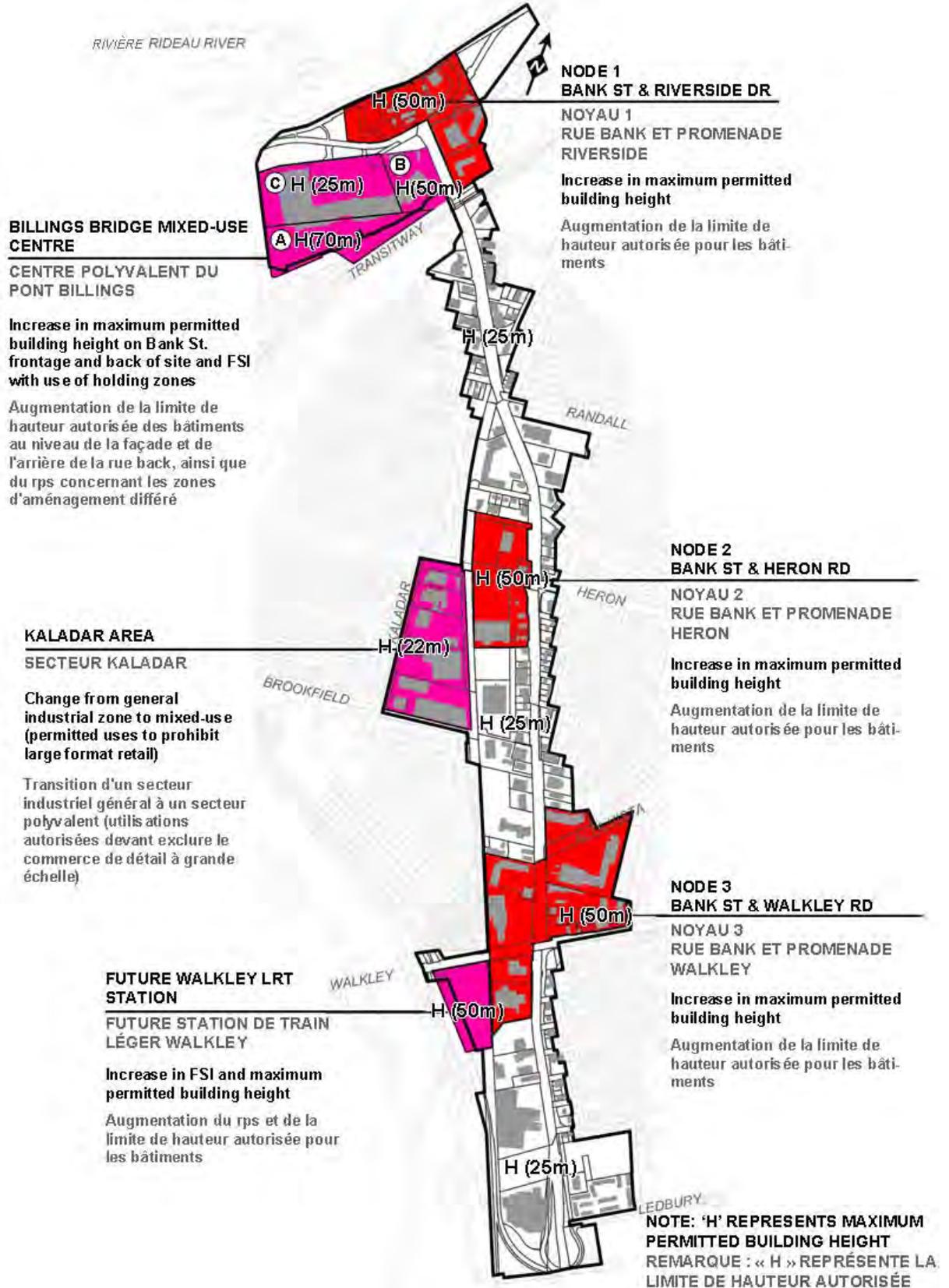
*Seulement 50 % du rapport plancher-sol permis peut être occupé par des utilisations non résidentielles*

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 m<sup>2</sup> et si chaque utilisation ne présente pas une SHOB supérieure à 300 m<sup>2</sup> :

- 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 m<sup>2</sup> de surface hors œuvre brute et à une SHOB totale d'utilisations non résidentielle de 2 999 m<sup>2</sup> 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"> <li>➤ Modification au Plan officiel et au Règlement de zonage effectuée par la Ville</li> <li>➤ 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</li> <li>➤ 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)</li> <li>➤ 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</li> <li>➤ Projet de reconstruction du pont et de point d'accès/belvédère (ÉE prévue de 2012 à 2014)</li> <li>➤ Amélioration de l'accès à la station de transport en commun Billings Bridge, y compris l'aménagement de liens est-ouest</li> <li>➤ 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</li> <li>➤ 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</li> <li>➤ 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.</li> <li>➤ Lancer le Programme d'art public de la Ville dans le secteur visé par le PCC</li> <li>➤ Jardin communautaire dans le couloir de transport d'électricité près du parc Ledbury</li> <li>➤ 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.</li> </ul>

Échéance	Projets du PCC
Moyen terme (2017-2022)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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</li> <li>➤ 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</li> <li>➤ Transformer les bretelles à sens unique en voies normalisées des deux côtés de la rue Bank, entre les promenades Riverside Nord et Sud</li> <li>➤ 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</li> <li>➤ 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</li> <li>➤ Mettre en valeur le sentier entre la promenade Riverside et le Musée du domaine Billings, et installer des panneaux d'orientation</li> <li>➤ Mettre en valeur le sentier polyvalent entre la rue Brookfield et la rue Bank</li> <li>➤ Reconstruire le parc Bruce-Timmerman</li> <li>➤ Négocier une entente de servitude sur la voie privée Glenhaven afin de donner accès au couloir de verdure</li> <li>➤ 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</li> </ul>
Long terme (2022-2031+)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Acquérir les propriétés permettant de compléter le couloir de verdure, en mettant l'accent sur les parties situées entre les chemins Heron et Walkley</li> <li>➤ Ajouter des voies cyclables sur le pont de la rue Bank qui traverse la voie ferrée du CN au sud du chemin Walkley</li> <li>➤ 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.</li> </ul>

LAWN BRIDGE  
ICE RINK



ICE RINK  
BRIDGE

ICE RINK  
BRIDGE

1933



1956



1975



AUJOURD'HUI

