2.0 L'AVENIR

Cette section traite de certaines des tendances urbaines dessinant l'avenir du district de l'Escarpement et influant sur sa diversité résidentielle et son modèle d'aménagement. On y présente les tendances nationales et internationales ainsi que les incidences plus locales responsables de la modélisation et de la remodélisation de l'avenir du secteur.

Division de la présente section :
2.1 Tendances urbaines à plus grande échelle
2.2 Répercussions locales

2.1 TENDANCES URBAINES À PLUS GRANDE ÉCHELLE

Vous trouverez ci-après un résumé des principales tendances influant sur la croissance urbaine et les modèles physiques d'aménagement dans certaines villes. Les six tendances résumées dans la présente section tiennent compte de la manière avec laquelle les résidents utilisent les espaces urbains de leur ville, du lieu où les gens choisissent d'habiter et de travailler, de la manière de se déplacer dans la ville, de la manière avec laquelle le marché influe sur l'aspect de la ville et, surtout, de la manière avec laquelle les concepts touchant la durabilité s'imbriquent dans nos habitudes personnelles, dans nos décisions d'investissement et dans les projets de construction de la ville.

2.1.1 DÉVELOPPEMENT DURABLE

Depuis une décennie, on reconnaît de plus en plus que l'aménagement de collectivités prospères n'est pas qu'une affaire de mise à disposition de logements. Par conséquent, on retrouve au cœur même de la réalisation de la vision du Plan de secteur du district de l'Escarpement la nécessité de créer des collectivités durables à long terme.

Les collectivités durables sont des lieux où les gens veulent habiter et travailler, aujourd'hui et demain. Elles répondent aux besoins variés des résidents actuels et futurs, sont sensibles à leur environnement et contribuent à offrir une grande qualité de vie. Elles sont sûres et inclusives, bien aménagées, construites et administrées, et offrent l'égalité des chances pour tous.

Selon le Plan officiel, la création d'un quartier durable exige un équilibre entre :
- L'intégrité sociale
- L'intégrité environnementale
- Le progrès économique

Dans le but de créer des collectivités durables, le projet Ottawa 20/20 appelle la Ville d'Ottawa à appliquer sept principes, en s'efforçant d'atteindre les objectifs suivants :
- Une ville bienveillante et inclusive
- Une ville créative, au patrimoine riche et à l'identité unique
- Une ville verte et sensible à l'environnement
- Une ville faite de communautés distinctes où il fait bon vivre
- Une ville novatrice où la prospérité est partagée par tous
- Une ville responsable et réceptive
- Une ville saine et active

Le Plan de secteur du district de l'Escarpement soutient ces principes en créant une destination durable, en offrant des options de transport public exceptionnelles, en favorisant une conception de qualité à tous les niveaux, en

intégrant les aménagements et les espaces ouverts futurs avec les zones et les utilisations du sol adjacentes, en renforçant et en soutenant les collectivités existantes, en protégeant les biens naturels et le patrimoine bâti, et en minimisant les impacts négatifs sur l'environnement.

Le Plan officiel de la Ville d'Ottawa stipule explicitement que « l'objectif du projet Ottawa 20/20 est le développement durable. La définition classique du développement durable est ... répondre aux besoins actuels, sans toutefois compromettre la possibilité pour les générations futures de satisfaire leurs besoins. Le développement durable est une stratégie qui exige la conciliation de la croissance économique, de l'équité sociale et de la gestion de l'environnement pour garantir une meilleure qualité de vie à tous, maintenant et pour les générations à venir. » (Section 1.3, Ottawa 2020)

Intégrité sociale

Image : Cohésion sociale et intégration communautaire sont les deux principaux objectifs fixés pour le district

- Un environnement local sain et sécurisé, avec des espaces publics et verts bien conçus.
- Un mélange bien intégré de formes d'habitation de qualité, avec différents types de logement et de baux afin de :
    - loger des ménages de taille et de revenus variés;
    - participer à l'atteinte des objectifs de la Ville en matière de logement abordable;
    - créer un quartier diversifié.
- Des collectivités mieux reliées grâce à l'aménagement de liens piétonniers, de sentiers, de voies vertes et de routes supplémentaires.
- Création d'un environnement urbain plus animé à grâce à des possibilités de commerce de détail et de loisirs destinés aux nouveaux résidents, aux entreprises et aux visiteurs.

Intégrité environnementale

Image : Jardins communautaires de la colline Nanny Goat à Ottawa

- Aménagement de dimension, d'échelle et de densité appropriées convenant aux nouvelles commodités du quartier et permettant de limiter l'utilisation des ressources, notamment des terrains.
- Mise en valeur des espaces ouverts et nouveaux liens verts.
- Mise en valeur du cadre naturel, avec la création de nouveaux liens vers la rivière, d'espaces publics et de parcs de qualité et accessibles à tous.
- Aménagements résidentiels de plus forte densité autour des nouveaux investissements de transport public.
- Possibilité d'aménager des bâtiments écologiques.

Progrès économique

Image : Rue Sparks à Ottawa

- Création d'une meilleure image favorisant les investissements.
- Diversification des utilisations du sol afin de permettre la création d'une collectivité plus complète.
- Création de possibilités importantes de réaménagement et de.
- Création de demande de nouveaux services.
- Renforcement de l'accessibilité et du caractère attractif du secteur afin d'en préserver le rôle de carrefour de la main-d'œuvre.

2.1.2 LA VIE AU CENTRE-VILLE

Images :
- Marché By d'Ottawa
- False Creek Vancouver

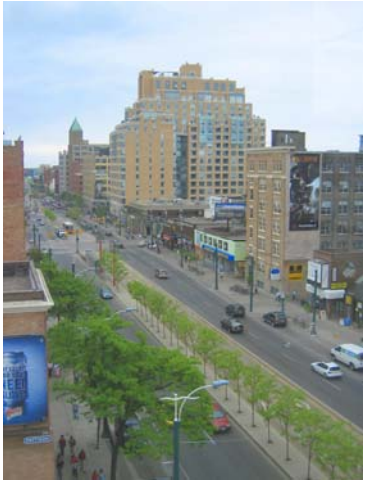
Au cours des dernières décennies, bon nombre de centres-villes d'Amérique du Nord ont fait l'objet d'une hausse de la demande d'utilisations non seulement culturelles, commerciales et récréatives, mais également résidentielles.

Cette tendance est consécutive à divers facteurs, notamment :

1. **Une reconnaissance du rôle des villes comme moteurs culturel et économique :** Au Canada, les villes sont toujours des centres d'investissement. Les centres-villes font habituellement l'objet d'une grande partie de cet investissement, en particulier par le biais d'aménagements administratifs et commerciaux, d'une croissance du nombre d'institutions et d'équipements culturels. Les centres-villes continuent d'être les carrefours de la culture et du divertissement dans les villes canadiennes.
2. **Le changement démographique :** Les aînés, les parents seuls et les jeunes couples ayant des enfants tardivement sont tous des segments de la population en pleine croissance et se montrent très intéressés par les commodités offertes par la vie urbaine. Les parents seuls – qui représentent un segment important du marché d'Ottawa – choisissent de restreindre leur superficie d'habitat et déménagent dans des logements plus modernes et pratiques, habituellement des copropriétés, qui nécessitent moins d'entretien, leur laissent plus de temps de loisir et sont situés plus près du centre d'activité des villes.
3. **Le désir d'habiter au centre-ville :** De nombreux locataires ou premiers acquéreurs utilisant régulièrement les commodités du centre-ville choisissent d'acheter leur domicile à proximité de ces services. La vie au centre-ville réduit la dépendance à l'utilisation ou à l'achat d'une automobile et permet un plus grand accès à diverses commodités.
4. **Le manque d'abordabilité :** Le prix élevé des résidences unifamiliales dans les quartiers centraux force les résidents à envisager d'autres types de logement, comme les tours d'habitation ou les maisons en rangée.
5. **La capacité d'emprunt :** Les taux d'intérêt historiquement bas ont créé de nouvelles possibilités d'acquisition immobilière chez les locataires traditionnels et leur ont donné accès à la propriété.

2.1.3 ACTIVITÉS DIVERSIFIÉES

Image : District Queen + Spadina :un quartier aux utilisations polyvalentes. Toronto



La variété adéquate des utilisations est inhérente à la santé à long terme de toute collectivité, nouvelle ou établie, afin de créer une densité suffisante pour rendre l'environnement urbain dynamique, sécurisé et actif.

Tel que mentionné précédemment, les centres-villes ne sont plus que des secteurs de travail. Désormais, on y joue, on s'y détend et on y habite. Un mélange adéquat de commerces de détail, de résidences, d'espaces d'emploi, de restaurants et d'équipements communautaires, là où il faut, est essentiel pour qu'un quartier convienne à des résidents d'âge, de capacités et de besoins variés, et qu'il soit prospère au plan économique. Dans tout nouvel aménagement, l'accent doit être non seulement mis sur les volets commercial, d'emploi et résidentiel, mais également sur la mise à disposition d'infrastructures communautaires, comme des parcs, des centres communautaires, des centres de santé, des écoles, etc.

La polyvalence des quartiers de centre-ville maximise les possibilités d'offrir la variété nécessaire d'utilisations dans un espace concentré – il peut s'agir d'un édifice, une rue en particulier, un carrefour important ou un point de correspondance de transport public. La mixité des utilisations locales contribue en outre à animer les rues et à permettre l'accès aux services.

2.1.4 HONNEUR AU PASSÉ

Image : Vieux-Montréal

La présence d'un environnement historique – qu'il s'agisse d'édifices, de monuments ou de paysages – aide à la création d'un sentiment unique d'appartenance et d'identité locale.

Dans de nombreuses villes, les édifices et les lieux historiques jouent un rôle capital pour soutenir les objectifs de développement économique, la croissance durable, les ambitions de régénération et le développement culturel.

Le caractère historique est à la base de nombreux projets réussis destinés à améliorer la qualité de vie, à transformer des zones défaillantes et à créer un environnement plus durable grâce à l'apport de divers avantages :

- Il attire les visiteurs, les activités et les investissements;
- Il joue un rôle central dans le repeuplement des centres urbains;
- Il entraîne une diversité dans le caractère et l'abordabilité des surfaces utiles commerciales et industrielles. Ce point est essentiel au développement des petites entreprises et des industries créatrices;
- Les lieux historiques offrent habituellement un environnement favorable aux piétons;
- Il met l'accent sur les installations de loisir, comme les théâtres, les galeries d'art, les studios, les restaurants et les bars;
- Il contribue à la qualité et à l'image positive du lieu.

2.1.5 TRANSPORT EN COMMUN INTÉGRÉ

Images :
- Train léger sur rail à Dublin
- Accès au métro à Bilbao (Espagne)
- Réseau de transport en commun rapide par autobus d'Ottawa
- Sentier cyclable, Ottawa

L'intégration adéquate des voies et des stations de transport en commun dans le réseau routier, le réseau des trottoirs et les édifices adjacents est essentielle à l'efficacité du transport en commun au centre-ville. Les objectifs idéaux doivent être de maximiser la fréquentation du transport en commun, de maximiser la sécurité des usagers de la route et des piétons, de limiter les embouteillages et d'être aussi attrayants visuellement que possible. Les centres-villes florissants disposent d'une variété d'utilisations du sol qui encourage les déplacements courts à pied ou à vélo, ainsi que d'un réseau de transport en commun urbain de grande qualité et bien intégré, qui permet aux travailleurs et aux résidents du secteur de maximiser leur utilisation du transport en commun à travers, en provenance et à destination du secteur.

À ce jour, Ottawa peut compter sur un réseau de transport en commun relativement fiable, avec un très fort pourcentage de fréquentation en direction ou en provenance du centre-ville aux heures de pointe. Bien que la ville soit bien desservie par son réseau actuel de transport en commun, la conjugaison des embouteillages mettant en cause des autobus, la hausse de la croissance suburbaine et un réseau routier approchant son seuil de capacité aux heures de pointe a entraîné la nécessité de rechercher de nouvelles solutions.

2.1.6 Demande de conception améliorée

Les habitants urbains redécouvrent la capacité des villes à relier les gens entre eux et à leur donner un sentiment de fierté et d'appartenance. À cette fin, on reconnaît dans l'esthétique urbaine un rôle toujours plus important dans la création des collectivités et dans le comportement humain.

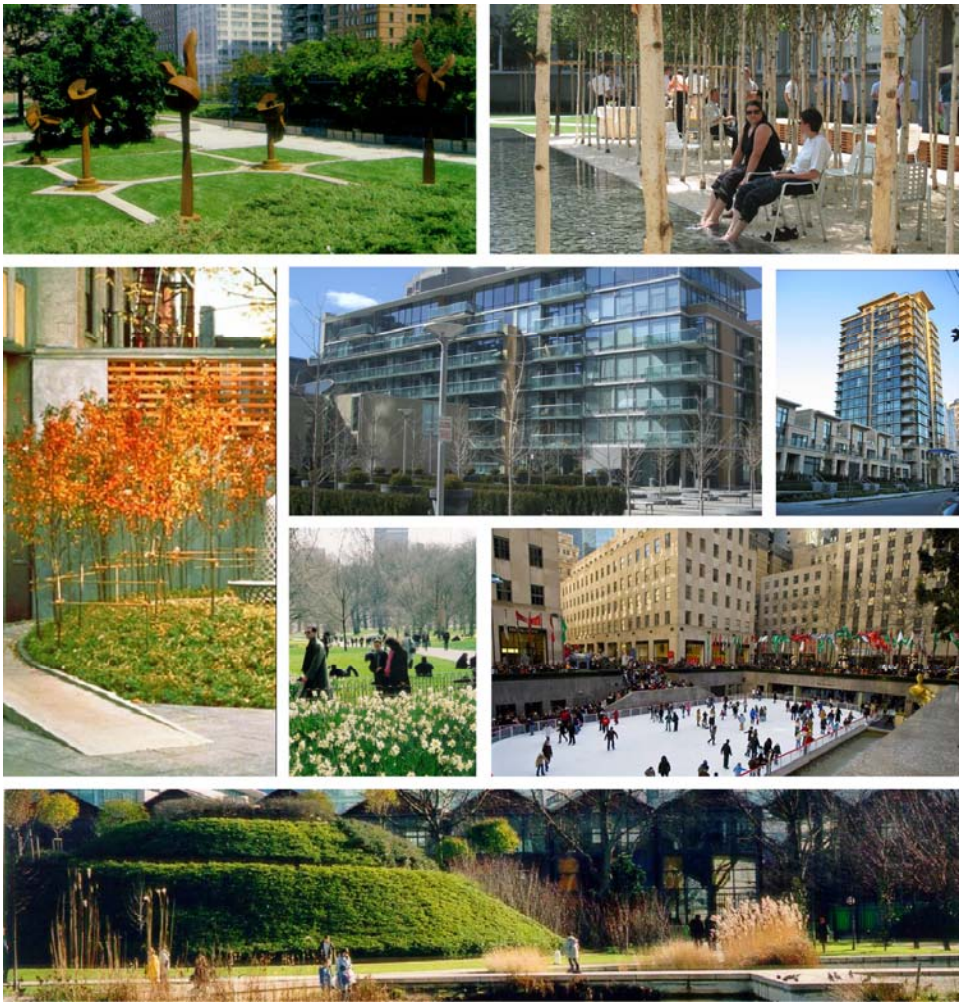
Les grandes villes ne sont pas uniquement composées de grands édifices individuels, mai plutôt de rues, de parcs et de places magnifiques. C'est dans ces lieux que nous interagissons et partageons nos vies publiques. Par conséquent, ces lieux doivent être conçus de la même manière que les édifices.

L'esthétique urbaine reconnaît la nécessité d'aborder l'environnement urbain d'une manière détaillée et globale, pour que les édifices et les espaces qui les séparent contribuent tous à la création d'une expérience urbaine positive. Il faut bien veiller à ce que nos rues et nos espaces ouverts ne soient pas uniquement agréables, mais

qu'ils contribuent à la qualité de la vie urbaine, quelle que soit la période de l'année. Il faut pour cela réfléchir aux points suivants : à quoi ressemblent les espaces ouverts, comment ils fonctionnent, comment ils peuvent accueillir toute une gamme d'utilisations et comment ils contribuent à la vie urbaine au plan culturel grâce à l'art public et à la programmation.

En tant que capitale du Canada, on accorde une importance supplémentaire à la qualité des rues et des espaces ouverts d'Ottawa. Non seulement ces éléments doivent-ils traduire le côté positif d'Ottawa, mais ils doivent également montrer la meilleure image du Canada et être représentatifs des normes et des aspirations les plus grandes.

Image :
- Montage sur la demande d'une conception améliorée



2.2 Répercussions locales

2.2.1 Plaines Lebreton

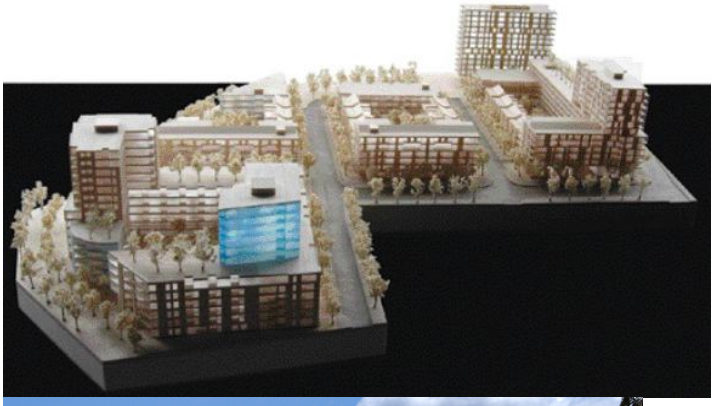
La partie est du secteur d'étude est adjacente à l'ambitieux projet de réaménagement des plaines LeBreton, le plus vaste chantier de régénération à Ottawa.

Au cours des années qui viennent, ce site de 62,5 hectares deviendra un important secteur d'Ottawa et sera transformé en un véritable quartier polyvalent constitué de lotissements résidentiels, d'espaces à bureaux, de commerces de détail, de grands espaces ouverts (comprenant la zone commune LeBreton) et d'un accès public direct au rivage. Le projet de réaménagement LeBreton aura pour point d'ancrage le très populaire Musée canadien de la guerre, déjà terminé, et constituera l'une des destinations attrayantes d'Ottawa.

La phase 1 de ce projet est déjà en cours et porte sur environ 120 unités de logement de niveau peu élevé à moyen, qui sont disponibles depuis la fin de 2008.

L'aménagement de liens piétonniers, cyclables et automobiles bien définis, directs et agréables à utiliser entre les commodités et les collectivités LeBreton et le district de l'Escarpement constitue un objectif clé de cette étude.

Images :
- Aménagement proposé des plaines LeBreton
- Musée de la guerre
- Plan directeur de 2002, Commission de la capitale nationale (avec les noms de rues)



2.2.2 Aménagement résidentiel et densification continue

Image : La tour d'habitation « Laurier »

Ottawa, comme de nombreuses autres villes nord-américaines, a fait l'objet d'une très forte demande résidentielle en son centre-ville. En plus du nouvel aménagement résidentiel des plaines LeBreton, Ottawa connaît une forte renaissance en matière de logement au centre-ville grâce à d'importants aménagements, achevés ou proposés. On estime que près de 6 300 unités ont été ajoutées – ou le seront – à l'est et à l'ouest du centre-ville dans les prochaines années. On retrouve à l'appendice I des détails supplémentaires sur la croissance des copropriétés à Ottawa.

Les données fournies par la SCHL indiquent que la demande résidentielle au centre-ville ne faiblit pas. En fait, Ottawa offre un marché de copropriétés plus solide que bon nombre de centres-villes du même type. Ce dynamisme serait attribuable au fait que le marché local de copropriétés bénéficie du soutien des premiers acquéreurs et des parents seuls plus nombreux. En cumulatif annuel, les ventes de copropriétés croissent plus rapidement que celles des maisons unifamiliales.

2.2.3 Croissance des espaces à bureaux

Images :
- Édifice Telus, bureau de la rue Slater
- Banque de Montréal
- Place Minto

Le niveau d'emploi ayant atteint à Ottawa un sommet inégalé en 2008 et avec une croissance des emplois estimée à 0,8 % en 2009, et ce malgré une conjoncture économique mondiale difficile, il paraît évident qu'Ottawa présente l'économie métropolitaine la plus stable au Canada. En fait, selon Statistique Canada, le nombre d'emplois dans des sièges sociaux à Ottawa-Gatineau a augmenté pour ne céder la place de tête à Calgary qu'entre 1999 et 2005 (Ottawa Business Journal, 13 juillet 2006).

La demande d'espace de bureaux s'ajoute à la croissance d'emploi. Ottawa présente l'un des taux d'inoccupation les plus bas de toutes les grandes villes canadiennes. Avec une disponibilité d'espaces commerciaux d'à peine 2,2 pour cent au centre-ville (CB Richard Ellis), Ottawa se positionne largement derrière Toronto, avec un taux d'inoccupation de 4,3 pour cent, ou Montréal, avec 6,6 pour cent.

La santé économique d'Ottawa et le faible taux de disponibilité ont donné lieu à de nombreux aménagements de nouveaux bureaux un peu partout au centre-ville. Au cœur d'Ottawa, six édifices à bureaux totalisant plus de 100 000 mètres carrés sont en construction (source : JJ Barnicke LTD Ottawa Office Quarterly, 2e trimestre de 2006). Plus récemment, Telus Mobilité a achevé son complexe administratif de 9 940 mètres carrés à l'angle de Bank et Slater.

Ce niveau d'investissement d'espaces de bureau n'a pas été observé à Ottawa depuis de nombreuses années – mais il convient surtout de noter qu'une grande partie de cette demande provient du secteur privé, par opposition aux locataires traditionnels d'Ottawa, c'est-à-dire les locataires gouvernementaux et institutionnels. On retrouve à l'appendice II des détails supplémentaires sur le marché du bureau à Ottawa.

2.2.4 Un engagement de fournir un logement à tous

Il est crucial que les villes – et les centres-villes – en pleine croissance s'engagent à fournir un logement pour les personnes de tous niveaux de revenus pour prospérer réellement. La mise à disposition d'un logement abordable et convenable pour tous les résidents est une composante de base fondamentale pour toute collectivité saine et où il fait bon vivre.

La Ville d'Ottawa reconnaît l'importance de fournir un logement pour divers usagers et, par conséquent, a soigneusement intégré cette aspiration dans ses politiques et pratiques officielles. Le Plan officiel de la Ville d'Ottawa stipule qu' « une collectivité où l'on tient compte de la diversité sociale en est une où il fait bon vivre. On assure la diversité du parc de logements en prévoyant une combinaison de logements à unités multiples et de logements individuels isolés, de logements qui appartiennent à leurs occupants et de logements locatifs, de logements abordables pour les groupes dont le revenu est faible ou moyen et de logements adaptés à des ménages ayant des besoins particuliers ». (section 2.5.2 du Plan officiel)

La Ville définit le logement abordable comme étant un logement ne coûtant pas plus de 30 pour cent du revenu annuel brut du ménage qui l'occupe, que ce soit à titre de propriétaire ou de locataire. La Ville a en outre fixé un objectif de 25 pour cent d'unités d'habitation disponibles chaque année comme logement abordable. Cet objectif est devenu obligatoire lors de son inclusion dans les politiques du Plan officiel (section 2.5.2 Logement abordable).

Consciente du fait qu'il peut être difficile de construire des unités de logement abordables dans tous les nouveaux aménagements et que le logement abordable ne convient pas à tous les aménagements, la Ville d'Ottawa a fait preuve de souplesse dans sa politique. Pour faire face à cette situation, la deuxième politique de la section 2.5.2 stipule que « la Ville envisagera des solutions de rechange permettant d'atteindre cet objectif » et fournit les exemples suivants :
- primes de densité
- respect de l'exigence sur les sites de remplacement
- cession de terrain à la Ville

On y lit également que « la Ville collaborera avec le secteur de la construction et d'autres groupes ayant un intérêt dans le logement abordable, afin de déterminer comment le processus d'examen et d'approbation des demandes d'aménagement pourrait contribuer à respecter ces exigences ».

Le Plan de secteur du district de l'Escarpement appuie totalement les visées du Plan officiel d'offrir une variété de types de logement et de modes d'occupation sur tout le territoire municipal. Lorsque les conditions s'y prêtent, il est recommandé que les futurs partenaires d'aménagement utilisent les paramètres définis par le nouveau Plan officiel.

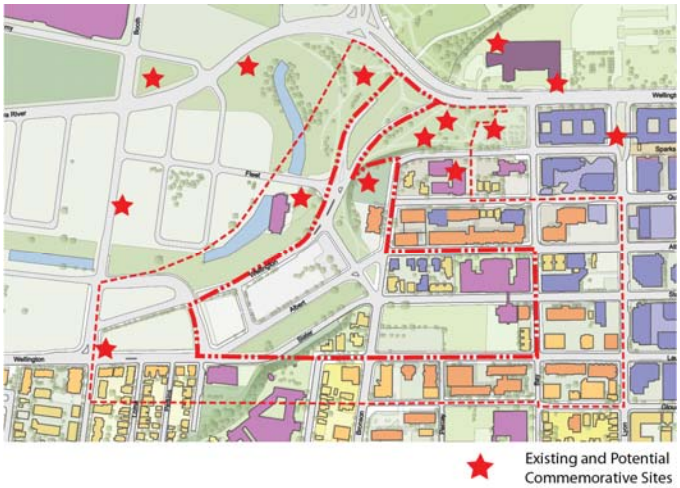
En 2005, dans le but d'offrir une variété de logements et d'atteindre l'objectif de logement abordable du Plan officiel, Ottawa a mis en place une politique de « priorité au logement ». Ce projet a été mené afin de garantir l'utilisation des terrains publics pour répondre aux besoins de logement abordable dans tous les quartiers de la ville. La politique de priorité au logement permet ainsi la vente ou la location de propriétés municipales excédentaires à des fins d'aménagement de nouvelles unités de logement abordable. Cette politique est un incitatif utilisé par la Ville pour encourager les promoteurs privés et sans but lucratif à construire des logements abordables.

Le projet de priorité au logement vise à garantir la mise à disposition d'un nombre suffisant de terrains municipaux excédentaires ou de recettes de la vente de terrains pour atteindre au moins 200 unités de l'objectif annuel fixé à 500 unités. Lorsque des propriétés municipales sont vendues, la politique exige que 25 pour cent des unités de logement construites sur ces terrains soient abordables, conformément à la politique du Plan officiel (MPO 10), et que 10 pour cent des aménagements résidentiels soient abordables pour les ménages dont les revenus sont inférieurs au 20e percentile du revenu.

Image : Logement locatif à l'angle de Bay et Albert

2.2.5 Activités et projets de la Commission de la capitale nationale

Image : Carte des sites commémoratifs existants et potentiels (légende de l'image : Sites commémoratifs existants et potentiels)



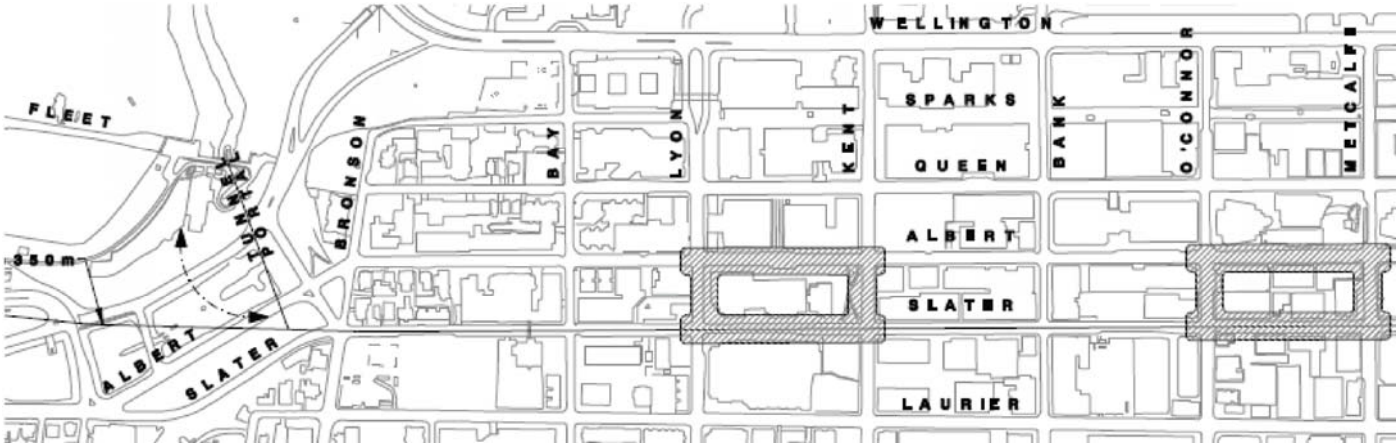
La CCN entreprend divers projets dans le district de l'Escarpement. Le plus vaste d'entre eux constitue la Phase I de l'aménagement des plaines LeBreton, qui comporte un important volet de mise en valeur du domaine public, un agrandissement du réseau de sentiers, l'aménagement paysager des rues et la construction d'un amphithéâtre naturel.

La CCN a élaboré son Plan stratégique de 2006 pour le réseau de sentiers de la région de la capitale du Canada, afin d'améliorer les liens piétonniers et cyclables dans la région. En partenariat avec la Ville d'Ottawa, la CCN prolonge le sentier commémoratif d'interprétation dans la région. Dans le district de l'Escarpement, de nombreux sites commémoratifs ont été désignés pour y être intégrés. L'une des propositions acceptées est le monument des pompiers morts en service, situé sur le boulevard LeBreton et donnant à l'extrémité nord du canal de fuite. Les lignes directrices d'esthétique urbaine visant le Monument aux pompiers canadiens ont été approuvées en 2007.

L'Étude d'orientation de la rue Sparks, approuvée en 2004, et l'Étude du carrefour Portage-Wellington, approuvée en 2008, comptent parmi les autres projets de la CCN.

2.2.6 Réseau de transport en commun rapide et tunnel au centre-ville

Image : L'un des tracés proposés pour le tunnel de transport en commun du centre-ville d'Ottawa, janvier 2008 (d'autres tracés sont également envisagés)



Après l'approbation de son Plan directeur des transports (PDT) en 2003, la Ville a entrepris l'étude d'évaluation environnementale du projet de couloir nord-sud de train léger (communément appelé le TLR N-S) en vue de mener un projet prioritaire de transport en commun rapide. Ce projet comprenait un prolongement de la ligne de TLR entre Riverside-Sud et l'Université d'Ottawa, qui serait construite au niveau du sol et intégrée à la circulation au centre-ville. Le 11 juillet 2005, le Conseil municipal approuvait l'étude d'ÉE du TLR N-S. Toutefois, le 14 décembre 2006, le Conseil municipal nouvellement formé mettait un terme au projet.

En 2007, on entreprenait la mise à jour du PDT, approuvée en 2008. L'analyse détaillée effectuée dans le cadre de cet exercice révéla qu'il n'y avait au centre-ville aucune possibilité de développement d'un service de transport en commun sur voirie et que la construction d'un tunnel pouvant accueillir une partie ou l'intégralité du service de transport en commun s'avérait nécessaire.

Le 28 mai 2008, le Conseil municipal approuvait le projet de réseau de transport en commun rapide, également connu sous l'appellation d'Option 4 et qui comprend un tunnel de TLR traversant le centre-ville (et des autobus circulant en surface) et la transformation du Transitway en voie de TLR entre les stations Baseline et Blair. L'étude de planification et d'évaluation environnementale du tunnel de transport en commun au centre-ville d'Ottawa (TTCCVO) a été lancée en juin 2008 et devait être terminée au début de 2010.