

4.0 LA VISION ET LE CADRE

-Vue en direction est depuis les plaines LeBreton vers le centre-ville



Cette section présente la vision d'avenir pour le district de l'Escarpement. Divers principes d'aménagement et de planification ont été élaborés en vue de renforcer cette vision d'avenir, et sont à la base des futurs aménagements dans tout le secteur. Afin de faire progresser cette vision, la présente section décrit en outre une série d'interventions recommandées – des « mesures importantes » - qui, une fois mises en place, permettront de concrétiser la vision d'avenir pour le district de l'Escarpement.

La vision élaborée pour ce secteur s'inscrit dans un cadre structurel formé d'une série de systèmes urbains reliés entre eux (utilisations du sol, circulation et déplacements, espaces ouverts, services publics et forme bâtie). Ce cadre établit les paramètres des changements futurs effectués dans le district de l'Escarpement. La dernière section du chapitre décrit les endroits, îlot par îlot, où des changements sont susceptibles de survenir dans le district de l'Escarpement. Ces éléments constituent la base des propositions détaillées présentées aux chapitres suivants (chapitres 5 et 6).

Détail des sections qui suivent :

4.1 LA VISION

4.2 LES PRINCIPES

4.3 LE CADRE

4.3.1 SYSTÈMES STRUCTURANTS

- Utilisation du sol
- Structure des espaces ouverts
- Déplacements et circulation
- Services publics

4.3.2 APPROCHE DE LA FORME BÂTIE

4.4 ENDROITS OÙ DES CHANGEMENTS SONT SUSCEPTIBLES DE SURVENIR

4.1 LA VISION

Au cours des 15 prochaines années, le district de l'Escarpement sera transformé en un quartier parmi les plus enviés d'Ottawa. Elle sera reconnue comme un secteur actif, diversifié et attrayant du centre-ville, célèbre pour ses caractéristiques naturelles, la qualité et le caractère de ses espaces ouverts, de son domaine public et de ses nouveaux bâtiments. En son centre, de nouveaux biens communaux de la haute-ville serviront de noyau du quartier et accueilleront toute une gamme d'activités officielles et informelles. Des aménagements de grande qualité et un réseau vert amélioré combleront le vide entre la nouvelle collectivité LeBreton, le district de l'Escarpement et le cœur du centre-ville.

Les résidents du district de l'Escarpement continueront de profiter des commodités qu'offre la vie dans un contexte urbain, notamment la facilité d'accès aux divers équipements culturels d'Ottawa, l'étroite proximité du centre d'affaires et les meilleures possibilités de magasinage et de loisirs d'Ottawa.

Le Plan de district du district de l'Escarpement propose un postulat de base contemporain et inspirant pour le cœur du centre-ville d'Ottawa. Il prévoit dans ce secteur des possibilités futures en créant un cadre solide pour la création d'aménagements et de parcs, permettant ainsi au district de l'Escarpement d'être mieux intégrée au centre-ville, aux plaines LeBreton et aux réseaux nationaux d'espaces ouverts et de voies navigables.

Sur les hauteurs de l'escarpement, des nouveaux lotissements résidentiels saisissants s'intégreront de manière homogène aux tours existantes et encadreront avec elles un nouveau parc communautaire de grande superficie – les biens communaux de la haute-ville. Ce parc sera un espace vert très attendu dans le secteur et représentera une étape officielle pour la mise en place d'une gamme d'activités communautaires dont pourront profiter les résidents de la région et les visiteurs. Cet espace vert sera entièrement relié au plus vaste réseau d'espaces ouverts de la CCN, ce qui permettra aux usagers de se déplacer facilement entre leur quartier urbain de tours, la rivière des Outaouais et l'île Chaudière.

Une variété de résidents seront hébergés dans toute une gamme de types de logements et de baux, permettant tous les niveaux d'abordabilité et de commodités. Le caractère conféré par les tours dans le secteur contribuera à créer une silhouette fascinante et variée dans la capitale nationale. Les immeubles les plus hauts seront disposés avec attention afin de permettre un ensoleillement et un dégagement vertical les plus efficaces possible.

Harmonisés aux aménagements existants, les nouveaux immeubles seront mis en valeur par un domaine public et un paysage de rue de grande qualité. La vie urbaine dynamisera le centre-ville d'Ottawa et aidera à transformer les murs pleins et l'environnement piétonnier sévère en un domaine agréable offrant de nouvelles occasions de magasinage et de restauration.

Le mélange de paysages naturels et d'aménagements urbains de densité élevée continuera de créer une expérience urbaine contrastée. Afin d'atténuer le caractère urbain du district, de faciliter les déplacements entre les parties haute et basse de l'escarpement, et d'intégrer les domaines fédéral et municipal, les liens verts seront aménagés jusqu'au cœur de la collectivité. Des parcs nouveaux et mis en valeur serviront de relais entre les parties haute et basse de l'escarpement.

À la base de l'escarpement, le parc revigoré accueillera les eaux de l'aqueduc historique, qui poursuivront leur descente jusque dans la nouvelle collectivité LeBreton. Un nouvel aménagement riverain au sud de l'aqueduc permettra d'abaisser l'échelle jusqu'aux rues patrimoniales au sud de la rue Wellington.

Le district de l'Escarpement sera connu dans tout Ottawa comme l'un des lieux les plus prisés pour la vie au centre-ville; offrant des vues incomparables sur la ville et la rivière, un accès facile au cœur de la ville, de nombreux espaces verts et des aménagements de la meilleure qualité qui soit.

Image : Interprétation de la vision



4.2 LES PRINCIPES

Pour appuyer la vision à long terme, les dix principes d'aménagement et de planification suivants ont été élaborés pour aider à orienter les prises de décisions dans le district :

- i. Le district de l'Escarpement sera un lieu de vie, de travail, de visite et de distraction sûr, attrayant et confortable.
- ii. Les attributs uniques du secteur, notamment les vues sans pareil, la topographie et les paysages spectaculaires, le patrimoine bâti et les liens clés entre les propriétés fédérales et municipales, seront protégés.
- iii. Le district de l'Escarpement contiendra une variété d'utilisations correspondant aux besoins des résidents du quartier et des visiteurs.
- iv. Tout en reconnaissant la densité élevée du secteur, les nouveaux aménagements seront de grande qualité, créeront un environnement piétonnier agréable et s'intégreront harmonieusement dans les aménagements existants.
- v. Les rues offriront un équilibre entre la nécessité de déplacer les véhicules, les cyclistes et les piétons.

- vi. La qualité et la conception du domaine public permettront de créer des contextes favorables aux investissements et aux aménagements.
- vii. Les espaces ouverts seront conçus de manière à répondre aux besoins des collectivités avoisinantes et de la ville dans son ensemble.
- viii. Le district de l'Escarpement, grâce à son domaine public et à son modèle d'aménagement, permettra à la collectivité LeBreton d'être bien reliée au centre-ville.
- ix. Le transport en commun devrait être adapté à la densité et aux fonctions de la collectivité.
- x. Les aménagements et les espaces ouverts doivent tenir compte des défis liés à la conception d'une ville d'hiver. Cette conception doit être adaptable à toutes les saisons.

Images :

- Interprétation de la vision



4.3 LE CADRE

Image : Nouveau plan de site



Présentation des mesures importantes et des systèmes structurants

Le plan du cadre, présenté à gauche, désigne neuf possibilités clés – ou mesures importantes - qui, une fois appliquées, feront de la vision du district de l’Escarpement une réalité. Ces possibilités, numérotées de 1 à 9 sur le plan, sont des propositions d’espaces ouverts et d’aménagement physique. Chacune d’elles est décrite plus en détail aux chapitres 5 et 6.

Possibilités d’espaces ouverts

1. nouveaux biens communaux de la haute-ville
2. ruelle piétonne nord/sud
3. améliorations au parc Bronson
4. parc de l’Escarpement
5. améliorations aux carrefours importants et au paysage de rue

Possibilités d’aménagement

6. parcelle sud de l’Ottawa-Carleton District School Board
7. parcelle nord de l’Ottawa-Carleton District School Board
8. stratégies de densification des terrains à valeur patrimoniale
9. cadre d’aménagement Lebreton-Sud

En plus des possibilités prioritaires, une série de systèmes urbains plus généraux constituent le cadre. Ces systèmes subdivisent ce cadre en éléments plus précis, comme la circulation, le domaine public, les réseaux

d'espaces ouverts, les utilisations du sol, les activités, etc. Ces systèmes urbains se retrouvent dans tous les quartiers et représentent les couches organisationnelles principales qui déterminent l'emplacement et la forme des bâtiments, la fonction et l'échelle des espaces ouverts ainsi que la facilité d'accès et le déplacement des personnes et des véhicules.

Les systèmes structurants suivants sont présentés dans ce chapitre :

- utilisation du sol
- structure des espaces ouverts
- déplacements et circulation
- services publics
- prise en compte de la forme bâtie

4.3.1 SYSTÈMES STRUCTURANTS

Utilisation du sol

Pour accueillir avec succès de nouvelles utilisations, le défi consiste à créer un environnement plus intégré dans les utilisations existantes, qui favorise la protection des forces actuelles et qui crée de nouvelles possibilités d'aménagement.

Le Plan de district du district de l'Escarpement présente une occasion importante de création de quartier urbain cohérent, de qualité et de densité plus élevée, avec des niveaux importants d'utilisations résidentielles et commerciales de soutien. Pour progresser de la manière la plus durable possible, cette étude appuie entièrement la densification résidentielle aux principaux carrefours de transport en commun, tant dans le secteur des plaines LeBreton qu'à la haute-ville, au centre-ville d'Ottawa.

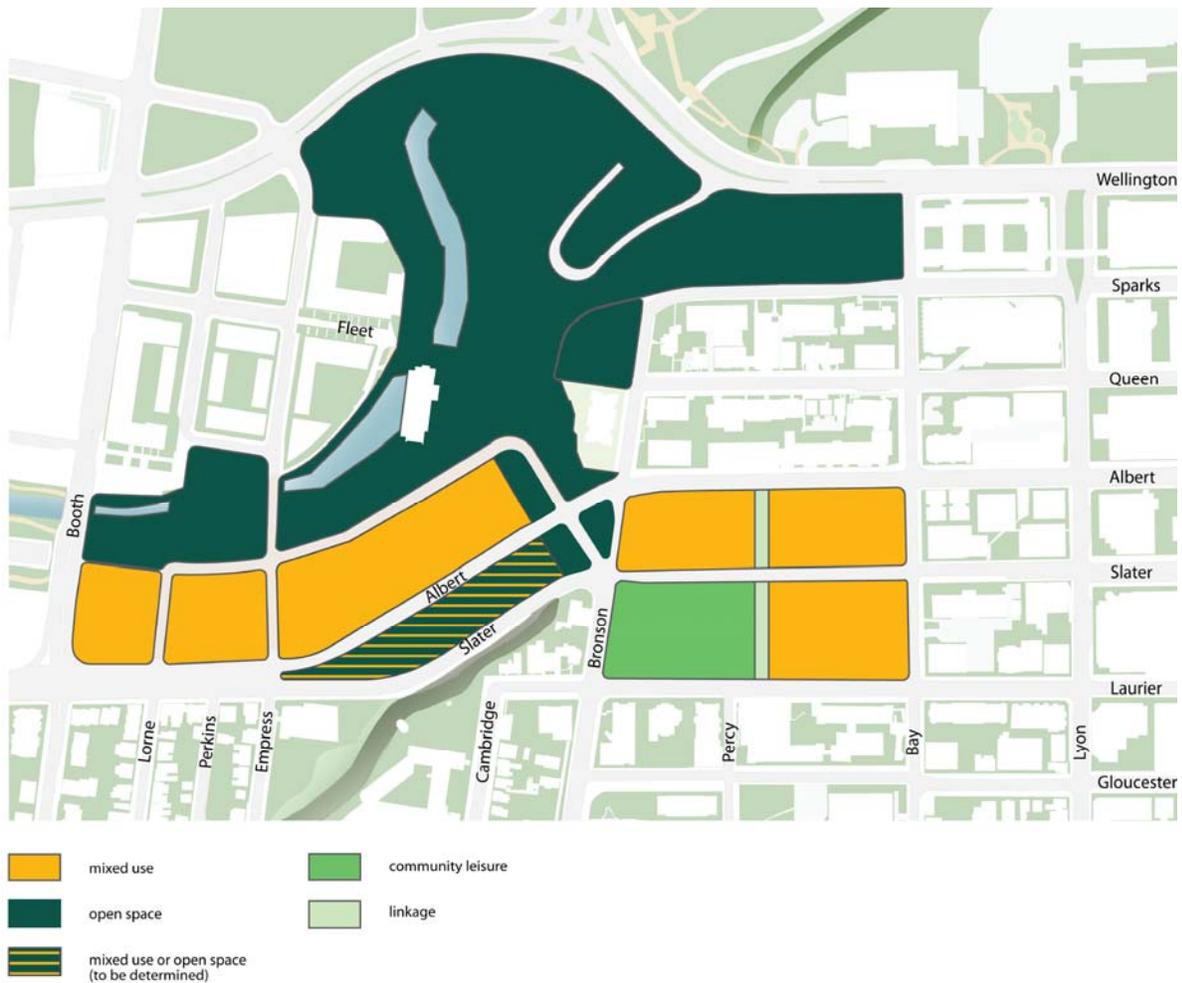
Dans les zones de circulation plus intense, comme Bay et Queen, certaines utilisations commerciales et de détail supplémentaires en rez-de-chaussée permettraient d'obtenir un mélange adéquat d'activités et de possibilités. Les utilisations de commerce de détail ou commerciales diverses en rez-de-chaussée dans ce secteur contribueront à l'apparition d'un groupe d'activités au niveau du sol et de services locaux utiles. Ces utilisations sont possibles grâce à une désignation polyvalente d'utilisation du sol.

Tout près de la limite du centre-ville, il est possible d'ajouter une utilisation consacrée aux bureaux sur la rue Bay. Cet ajout aiderait la Ville à capitaliser sur la demande toujours plus forte de nouveaux bureaux de qualité au centre-ville et stimulerait la création d'emplois et les possibilités d'embauche à l'échelle locale.

Les propositions d'utilisation du sol pour le secteur LeBreton Sud demeurent inchangées par rapport à ce que l'on peut lire dans le Plan officiel, avec un mélange d'utilisations résidentielles et commerciales.

Les couleurs sur le plan sont une illustration graphique de la diversité d'activité espérée dans le district de l'Escarpement. Les nouvelles utilisations proposées dans le secteur d'étude couvrent le logement, l'emploi, les espaces ouverts, les utilisations communautaires, les loisirs et le commerce de détail local – peut-être même un nouveau commerce d'alimentation. La variété des nouvelles utilisations reflète la demande de la nouvelle économie et créeront pour Ottawa de nouveaux marchés qui permettront au district de l'Escarpement d'être fidèle à la vision qui présente le centre-ville comme actif, diversifié et attrayant.

Image : Carte d'utilisation du sol (Légende sur l'image : polyvalent, espace ouvert, polyvalent ou espace ouvert (à confirmer), loisirs communautaires, lien)



Structure des espaces ouverts

Le système des espaces ouverts désigne les parcs et les espaces ouverts existants, ainsi qu'un certain nombre d'espaces ouverts nouveaux ou améliorés.

Le réseau d'espaces ouverts du district de l'Escarpement est composé d'une série d'espaces verts offrant divers contextes d'activité, de loisirs et de commodités pour les résidents et les visiteurs.

Le plan du cadre à droite met en évidence la nature interreliée des espaces ouverts. Les divers espaces – existants et proposés – s'associent pour créer une toile de fond très verte d'un secteur entièrement urbain de la ville.

Les types d'espaces ouverts constituant le réseau sont les suivants :

- Les grands espaces ouverts officiels servant à la fois d'aires d'agrément de quartier et d'attraction régionale, en offrant un point d'intérêt officiel pour les activités récréatives passives et actives.
- Les parcs communautaires plus petits servant d'aires d'agrément locales et d'espaces verts.
- Les liens piétonniers reliant et traversant le secteur d'étude et offrant une plus grande perméabilité et davantage de liens vers les services et les équipements communautaires.

- Le patrimoine naturel et l'escarpement en tant que tem. Une série d'espaces verts reliés entre eux servent de relais entre le sommet de l'escarpement et sa base.
- Le parc national et les voies navigables.

Image : Carte de la structure des espaces ouverts (Légende sur l'image : domaine public LeBreton-Sud, parc de la Capitale, parc de l'escarpement, escarpement naturel, biens communaux de la haute-ville, ruelle en milieu d'îlot)



Déplacements et circulation

L'un des objectifs cruciaux du Plan de district du district de l'Escarpement consiste à s'assurer que le secteur est entièrement relié non seulement au cœur du centre-ville d'Ottawa, mais également aux plaines LeBreton, au reste du centre-ville et au réseau plus général d'espaces ouverts de la ville.

Pour atteindre cet objectif, il est nécessaire de transformer ce secteur dominé par la circulation automobile en un environnement agréable pour les piétons et les cyclistes. Le district de l'Escarpement doit devenir un quartier complètement intégré et facilement accessible, qui permette un équilibre viable entre la circulation automobile, le transport en commun, les cyclistes et les piétons. Cela sera possible grâce à l'établissement d'une hiérarchie bien définie de parcours et à l'aménagement de nouveaux liens piétonniers.

Les principaux éléments d'infrastructure liée aux déplacements comprennent le couloir traversant le cœur du secteur d'étude, les liens de parcs entre la haute-ville et LeBreton et la rivière des Outaouais, un nouveau réseau de rues locales à LeBreton, entre la rue Albert et l'aqueduc, des voies piétonnières améliorées au bord de la rivière, un nouveau pont routier au-dessus de l'aqueduc, une série de passages pour piétons nouveaux et/ou améliorés et d'importants travaux de réparation et d'amélioration des trottoirs sur une grande partie de la rue Slater et de l'avenue Bronson.

Hiérarchie des rues

L'établissement d'une hiérarchie des rues claire aide à éviter les conflits entre les piétons et les automobilistes, en éloignant la circulation des activités de quartier. Une hiérarchie très nette est également importante pour la fluidité de la circulation et la facilité d'accès aux commodités du centre-ville.

Le Plan de district du district de l'Escarpement décrit une hiérarchie des rues conforme au Plan officiel de la Ville d'Ottawa et qui préserve essentiellement les modèles existants. En général, le district sera divisé en une section nord et sud par les parcours de transport en commun qui empruntent Slater et Albert, pour se rejoindre à la base de l'Escarpement. Comme ces rues permettent la plus grande capacité de déplacement, elles doivent faire l'objet des traitements de la plus grande qualité et des aménagements les plus denses.

Au-delà de la focalisation sur le transport en commun, Bronson et Laurier jouent le rôle d'artères, tandis que Bay, Queen, Sparks et les rues résidentielles LeBreton sont considérées comme des rues résidentielles locales où les grands volumes de circulation ne sont pas encouragés.

Des liens piétonniers sans véhicules ont également été mis en évidence sur le plan, le long de la rue Sparks, à l'est de Lyon, ainsi qu'entre Slater et Laurier, à l'ouest de la rue Bay.

Image :

-Collage de déplacements et de circulation

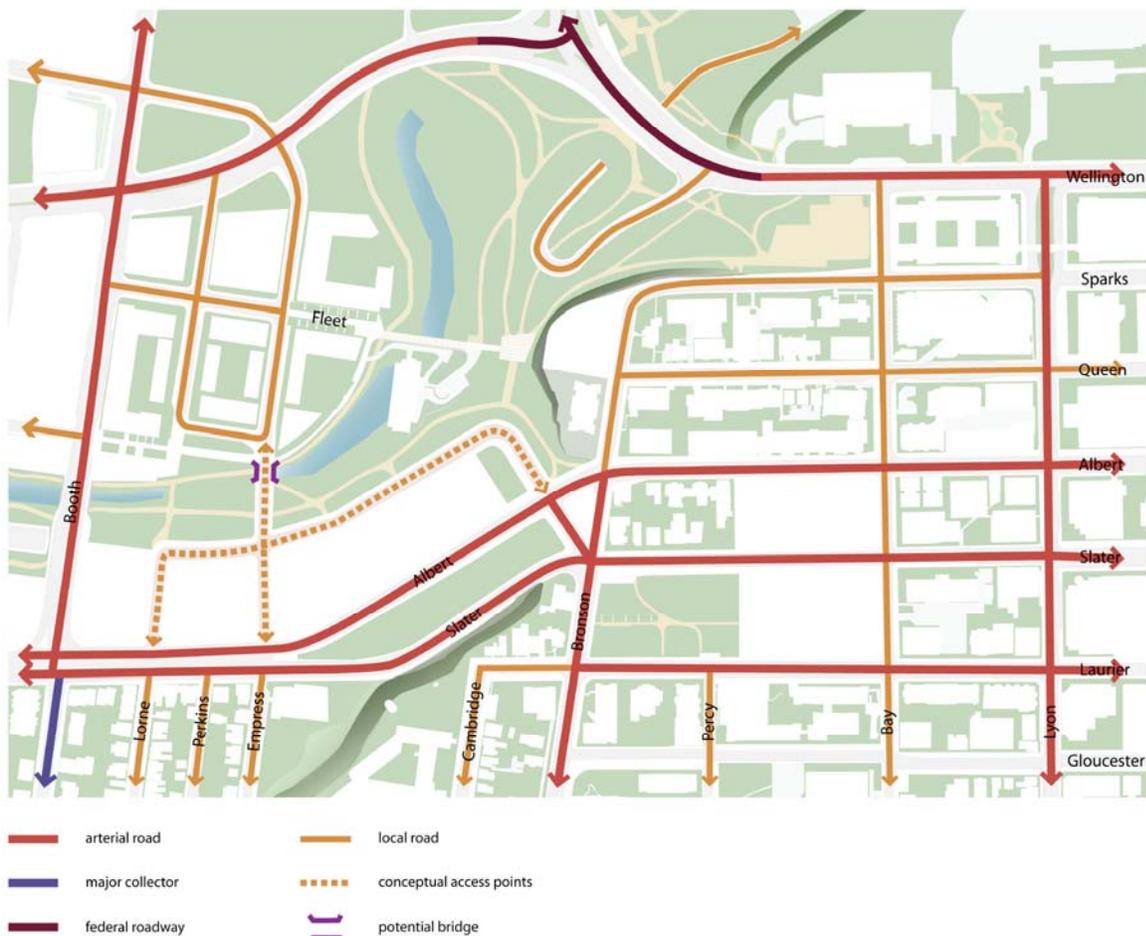


Circulation automobile

Dans le secteur de la haute-ville, aucune nouvelle route pour véhicules n'est proposée. Dans la partie la plus basse du secteur d'étude (LeBreton-Sud), la plupart des parcours sont proposés afin de mieux relier les aménagements existants au sud d'Albert – c'est-à-dire les rues Empress et Lorne – plus profondément dans le secteur LeBreton. Le réseau routier LeBreton-Sud est conceptuel et devra être défini plus précisément lorsque la nature et le tracé exacts du couloir de transport en commun seront complètement évalués.

Les routes et les sentiers publics (piétonnier et cyclables) nouvellement aménagés seront si possible rattachés aux réseaux routiers et de sentiers existants. Ces routes et sentiers n'auront aucun impact sur le réseau de transport en commun existant ou proposé dans le secteur.

Image : Nouvelle carte de circulation automobile (Légende sur l'image : artère, route collectrice principale, route fédérale, route locale, point d'accès conceptualisé, pont éventuel)



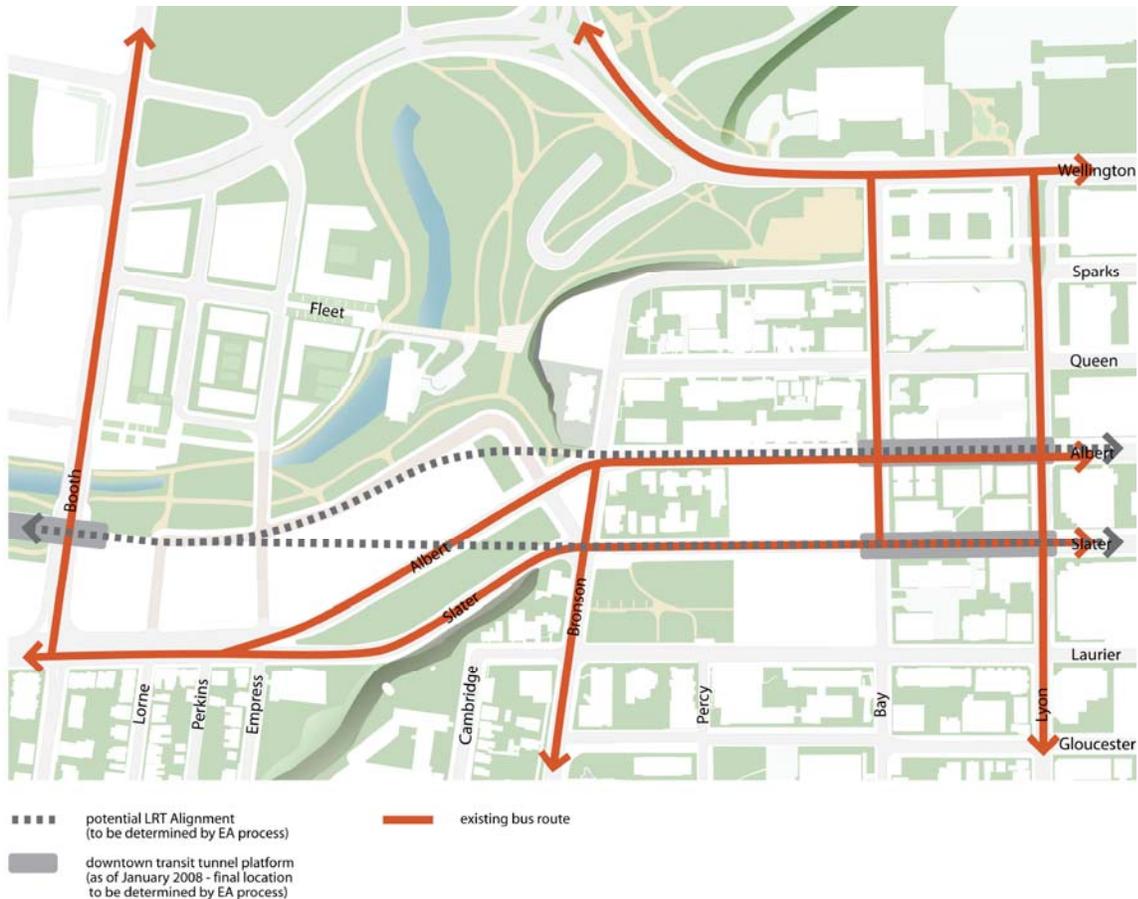
Transport en commun

À court et à moyen terme, en fonction de l'application du tracé du TTCCVO/TLR, les principaux axes de transport en commun continueront d'être Albert et Slater. Ces rues polyvalentes conserveront leur fonction de principal couloir de transport public à Ottawa, en plus d'accueillir les autobus, les taxis, les automobiles et les piétons, avec le TLR dans le tunnel du centre-ville. À plus long terme, lorsque le tronçon de transition entre les stations Baseline et Blair aura été transformé en ligne de TLR, la fonction d'Albert et Slater pourrait changer radicalement, en fonction de la desserte de la Société de transport de l'Outaouais (STO) dans le cœur du centre-ville. L'Étude de planification stratégique de l'intégration du transport en commun interprovincial rapide dans le secteur central, réalisée par la CCN, devrait aborder cette question.

Malgré tout, avec la circulation locale des autobus d'OC Transpo dans les rues du centre-ville, y compris Albert et Slater, une étude distincte pourrait s'avérer nécessaire pour examiner et déterminer les modifications nécessaires, le cas échéant, au réseau du centre-ville une fois le service de transport en commun rapide par autobus retiré du couloir Albert/Slater. Compte tenu de la fonction de la rue Albert et de la proximité entre la nouvelle rue locale et des carrefours importants Albert/Booth et Albert/Bronson, le lien entre cette nouvelle rue et la rue Albert sera sans doute limité à une fonction d'entrée à droite, sortie à droite.

Afin de maximiser le potentiel d'aménagement dans le district de l'Escarpement District, la tête du TTCCVO devrait être située le plus à l'ouest possible, idéalement à l'ouest de Booth, peut-être aussi à l'ouest que Bayview. Le fait d'aménager la tête du tunnel portal à la limite ouest permettre son recouvrement et offrira par conséquent une intégration homogène et un lien entre LeBreton-Nord et LeBreton-Sud, tout en laissant davantage d'espace pour des aménagements.

Image : Nouvelle carte du transport en commun (Légende sur l'image : tracé possible du TLR (à confirmer lors du processus d'ÉE), plate-forme du tunnel de transport en commun du centre-ville (en date de janvier 2008, emplacement définitif à déterminer lors du processus d'ÉE), parcours d'autobus actuel)



Liens piétonniers et cyclables

Sur l'ensemble du secteur d'étude, l'accent a été mis sur la création d'un environnement piétonnier agréable, capable d'accueillir un modèle logique de parcours et de liens piétonniers menant au district et le traversant. Ce modèle a été élaboré de manière à créer des liens piétonniers faciles d'accès vers le centre-ville, en longeant l'escarpement jusqu'aux plaines LeBreton.

La priorité a en outre été accordée au soutien et au renforcement des liens à l'intérieur de l'impressionnant réseau cyclable et piétonnier d'Ottawa. Ce choix a été particulièrement important afin de donner accès vers le bas de l'escarpement vers LeBreton, les parcs de la CCN et la rivière des Outaouais.

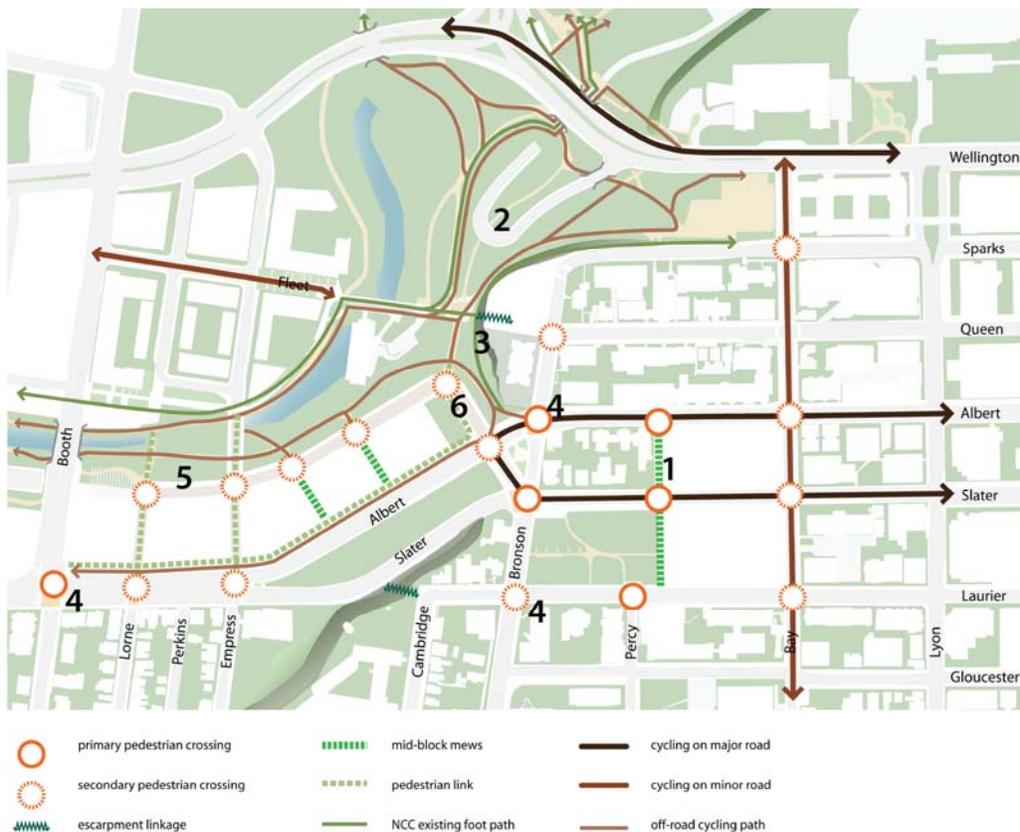
À la haute-ville, un lien nord-sud supplémentaire est également proposé afin de relier Albert, jusqu'à Slater puis à Laurier. Ce parcours essentiellement piétonnier créera un lien pratique en milieu d'îlot. De plus, il subdivisera un vaste îlot d'aménagement, permettant ainsi la mise en place d'aménagements plus fins, avec des utilisations actives en rez-de-chaussée donnant sur le sentier.

Tous les nouveaux sentiers piétonniers et cyclables seront, autant que possible, rattachés aux réseaux routiers et de sentiers existants.

Voici les principaux liens interdits aux véhicules :

1. Une ruelle piétonne verte en milieu d'îlot reliant Laurier et Albert en traversant Slater.
2. Un réseau rationalisé et reconfiguré de rues à la base de l'escarpement, afin de permettre la création d'un espace vert utilisable.
3. La possibilité d'un nouveau lien piétonnier vertical entre le parc Bronson en bas de l'escarpement jusqu'au nouveau parc de l'Escarpement.
4. Une série de trottoirs nouveaux ou réaménagés aux principaux carrefours le long de Bronson, Wellington, Bay et Laurier.
5. Des liens piétonniers surplombant le TTCCVO afin de relier la collectivité LeBreton-Sud à l'aqueduc au nord, le point de correspondance d'OC Transpo et la nouvelle collectivité des plaines LeBreton.
6. Un réseau piétonnier et cyclable entièrement relié sur tout le secteur d'étude.

Image : Nouvelle carte des liens piétonniers et cyclables (Légende sur l'image : principal passage pour piétons, passage pour piétons secondaire, lien de l'Escarpement, ruelle en milieu d'îlot, lien piétonnier, sentier piétonnier existant de la CCN, cyclisme sur artère, cyclisme sur route secondaire, voie cyclable hors voirie)



Répercussions sur la circulation et mesures d'atténuation

Les sections qui suivent décrivent l'approche adoptée en matière de transport, de viabilisation et de stationnement. D'autres détails sont fournis à l'appendice IV.

Quatre différentes options d'aménagement de l'escarpement sont définies à la section 6 de ce plan. L'approche adoptée pour déterminer les répercussions éventuelles sur la circulation et les diverses exigences, le cas échéant, liées aux scénarios d'aménagement est la suivante :

- Déterminer la production de circulation aux heures de point du matin et de l'après-midi en semaine, à l'aide des valeurs appropriées d'utilisation de la marche à pied, du vélo, du transport en commun et de l'automobile, pour le niveau et le type hypothétiques d'aménagement autorisés en vertu du zonage actuel;
- Déterminer la production de circulation pour chacune des quatre options d'aménagement, à l'aide des mêmes hypothèses que ci-dessus;
- Déterminer la production absolue totale de circulation pour chaque scénario d'aménagement, ainsi que la différence nette avec celle du niveau maximal d'aménagement autorisé en vertu du zonage actuel;
- Déterminer les problèmes prévus de circulation et les mesures d'atténuation s'appliquant à chaque option d'aménagement.

L'utilisation des indications ci-dessus pour évaluer les quatre options d'aménagement nous a permis de conclure ce qui suit :

- Les rues qui pourront accueillir de nouveaux aménagements sont actuellement bien en deçà de leur capacité, et on semble même observer une capacité supplémentaire sur le réseau routier adjacent. Cette situation permettra d'accueillir facilement les volumes de circulation produits par les nouveaux aménagements.
- Une baisse de la circulation serait préférable à une hausse, mais on observe un excédent de capacité dans les rues immédiatement adjacentes, et les facteurs liés au transport ne constituent pas une contrainte dans le choix des aménagements à privilégier.
- Par conséquent, à l'étape actuelle de l'analyse, les répercussions sur la circulation au terme des aménagements semblent maîtrisables et aucune mesure d'atténuation n'est requise.
- Toutefois, au moment de l'approbation du plan d'implantation de chaque projet mené, l'étude des répercussions sur la circulation requise sera axée plus précisément sur la production de circulation, l'accès aux sites, l'analyse de l'impact sur les rues et la capacité des carrefours adjacents, et sera fondée sur des données plus détaillées sur le projet ainsi que sur des comptages de la circulation actualisés.

Prise en compte du stationnement

La prise en compte du stationnement dans les divers scénarios d'aménagement proposés a consisté à regrouper et à dissimuler les aires de stationnement de manière à ce qu'elles ne nuisent pas au caractère du secteur.

Les nouveaux aménagements devraient fournir des aires de stationnement à l'interne, peut-être en construisant des garages souterrains ou, si le coût prévu en est trop élevé, en plaçant une partie de l'aire de stationnement à même le socle des nouveaux édifices. La construction d'aires de stationnement dans le socle des bâtiments ne serait autorisée que si le périmètre extérieur donnant sur la rue ou sur un parc contient une utilisation active et n'entraîne pas la création de murs pleins ou givrés le long de la rue.

Lorsque la construction d'un grand nombre de bâtiments est proposée, et que de nombreuses places de stationnement et aires d'accès sont requises, il faut s'efforcer de regrouper les aires d'accès et de service afin d'améliorer l'efficacité des bâtiments et de limiter les interruptions dans le domaine piétonnier. Cela peut nécessiter l'utilisation d'allées ou d'entrées privées partagées, des éléments dont les détails devront être étudiés lors de l'étape de planification du site.

Services publics

Une analyse complète des services et services publics municipaux dans le secteur d'étude figure à l'Appendice V. En résumé, les points suivants ont été examinés :

Réseau de distribution d'eau

La capacité d'approvisionnement en eau est suffisante pour viabiliser les aménagements selon toutes les options. Toutefois, un ingénieur en protection incendie doit analyser les besoins en débit pour la lutte contre le feu pour tout nouveau bâtiment.

Réseau d'égouts domestiques

Tout nouvel aménagement créera une hausse de débit des égouts domestiques. Néanmoins, son impact peut être limité par la construction de réseaux distincts d'égouts domestiques et pluviaux. À l'heure actuelle, la rue Slater et l'avenue Laurier sont complètement viabilisées par des égouts unitaires, la rue Albert étant quant à elle partiellement viabilisée par des égouts unitaires. L'avenue Bronson ne dispose d'aucun égout domestique ou unitaire viabilisant le secteur et la rue Bay est presque entièrement viabilisée par des égouts domestiques. L'une des options visant à atténuer la hausse de débit dans les égouts domestiques consisterait à réduire le ruissellement actuel dans le secteur à réaménager. Il faudrait pour cela pouvoir stocker davantage d'eaux pluviales sur les propriétés réaménagées.

Réseau d'égouts pluviaux

Les scénarios de réaménagement proposés n'entraîneront aucune augmentation des surfaces en revêtement dur sur la plus grande partie du secteur d'étude. La seule exception concerne la parcelle sud de l'OCDSB (voir l'appendice V). Cette situation aura une incidence sur le réseau d'égouts unitaires de la rue Slater et de l'avenue Laurier.

Les mesures de contrôle de la quantité d'eaux pluviales devront être prises en compte au cours de l'étape de conception du réaménagement de chaque parcelle. La Ville peut exiger que le taux d'émission postérieur aux aménagements corresponde aux débits sur cinq ans d'avant les aménagements.

Autres services publics

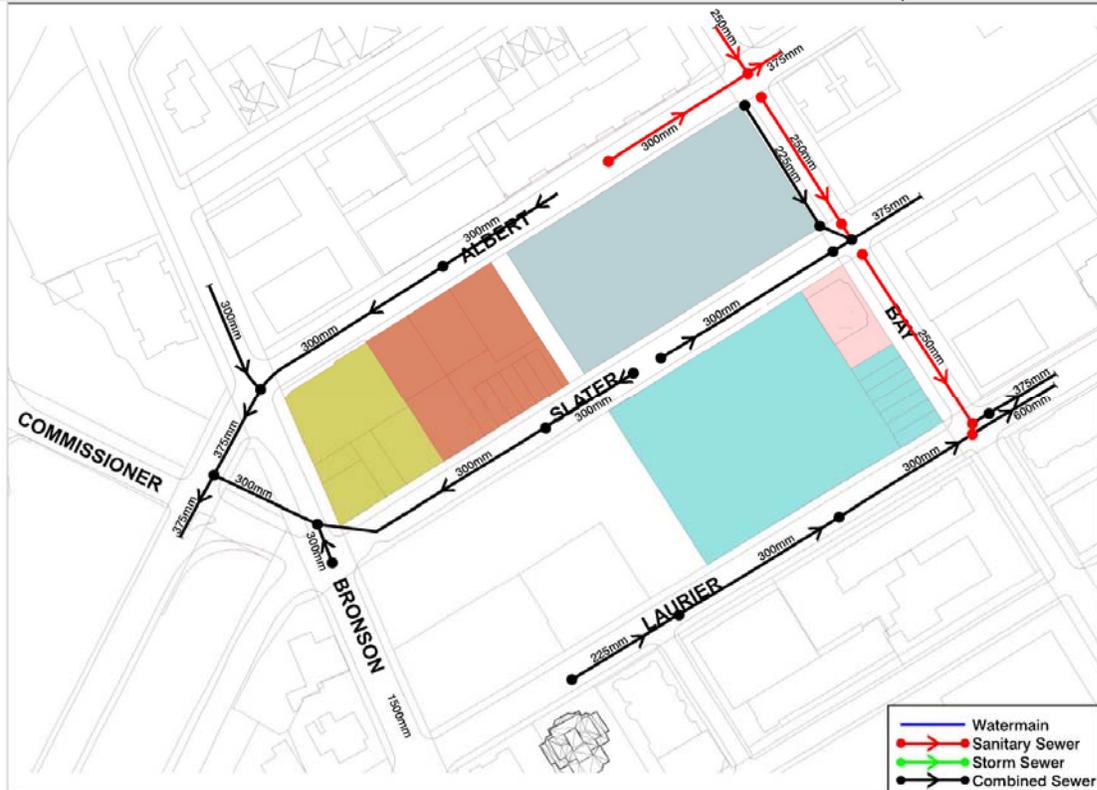
Les services de téléphone, de câble, de gaz et d'eau sont adjacents au secteur d'étude. Il n'existe aucune limitation connue de service en ce qui concerne le gaz naturel et l'eau. Toutefois, il serait prudent de contacter les entreprises de services publics avant l'approbation du plan d'implantation, afin de confirmer la capacité et la possibilité de viabiliser l'aménagement proposé.

Images :

- Réseau existant de distribution d'eau (Source : Delcan) (Légende sur l'image : conduite d'eau principale, égout domestique, égout pluvial, égout unitaire)

- Réseau existant d'égouts domestiques et unitaires (Source : Delcan) (Légende sur l'image : conduite d'eau principale, égout domestique, égout pluvial, égout unitaire)

- Réseau existant d'égouts pluviaux et unitaires (Source : Delcan) (Légende sur l'image : conduite d'eau principale, égout domestique, égout pluvial, égout unitaire)





4.3.2 PRISE EN COMPTE DE LA FORME BÂTIE

Le Plan de district du district de l’Escarpeement cherche à établir une nouvelle référence en matière d’aménagement de densité élevée à Ottawa, qui inclue le caractère du profil élevé de la collectivité mais qui soit plus favorable à la marche, qui tienne mieux compte des rues et qui donne lieu à une forme d’aménagement plus attrayante visuellement.

La stratégie appliquée aux nouveaux aménagements dans le district de l’Escarpeement comporte deux volets. Tout d’abord, les nouveaux aménagements doivent se distinguer de ceux traditionnels en dalles. La densité passera d’une répartition ramassée observée dans les quartiers de tours à une forme verticale plus fine de « tour en pointe ». Ce volet aidera à préserver les vues et la lumière du jour, à limiter les effets d’ombre, à protéger la vie privée et à supprimer les murs pleins et les façades inactives. En second lieu, au pied de ces tours, on retrouvera une assise solide, d’échelle et d’articulation favorable aux piétons, qui contribuera à définir et à animer les rues, et qui limitera l’impact des structures plus hautes. La combinaison de tours en pointe et de socles (support des bâtiments) a été appliquée avec succès dans de nombreuses autres villes et est réputée créer des environnements où il fait bon vivre et qui s’intègrent bien aux aménagements de profil bas existants.

Éléments fonctionnels de construction

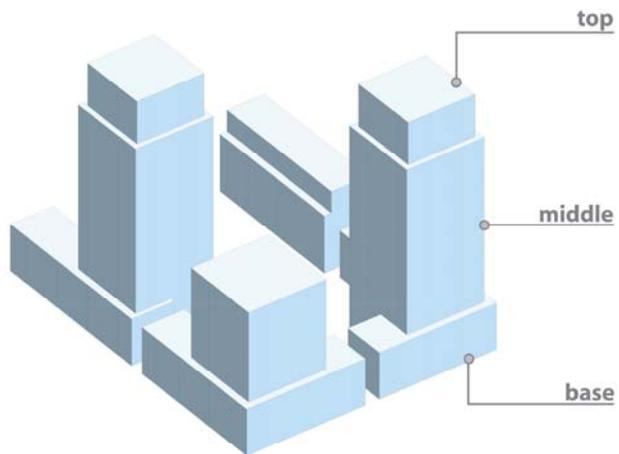
Étant donné la forte présence de grands bâtiments dans le district de l’Escarpeement, il convient de porter une attention particulière à la création de structures bien proportionnées, qui s’intègrent aux environs et qui contribue à l’image positive du district.

À cette fin, les nouveaux bâtiments devraient normalement être constitués de trois parties :

- support

- milieu
- sommet

Image : Éléments fonctionnels d'une tour (Légende sur l'image : support, milieu, sommet)



Support

Le support d'un bâtiment, généralement connu sous le nom de socle, aide à intégrer la tour à l'aménagement existant et à définir les rues et les espaces des environs. Le support offre la possibilité de créer un environnement à l'échelle des piétons au niveau de la rue et peut également servir à atténuer les répercussions de la viabilisation du site et de l'accès des véhicules.

Image : Vancouver, support de bâtiment



Les lignes directrices qui suivent doivent être appliquées au support des nouveaux bâtiments :

- Les supports comptent habituellement de trois à six étages.
- Les socles entourés de maisons en rangée représentent la solution à privilégier pour définir le support d'un bâtiment et pour l'intégrer aux aménagements de plus petite échelle. Cet aspect est essentiel pour s'assurer que tous les nouveaux aménagements soient adaptés à ceux existants de faible hauteur.
- Un accès en rez-de-chaussée aux unités individuelles doit être aménagé systématiquement sur les façades de rues et de ruelles, afin d'animer les voies publiques et de rendre les nouveaux aménagements favorables à la marche.
- Les unités en rez-de-chaussée doivent être organisées à même la façade du support afin de réduire l'échelle du socle et de réintégrer un grain plus fin dans les façades de rue.
- Bien que le support ou le socle d'un bâtiment entoure généralement la tour, il peut être approprié de mettre le support en retrait à la jonction de la tour et du sol.
- Dans le cas des supports hauts de six étages, il est recommandé d'effectuer un retrait ou un changement de matériaux après le quatrième étage.

Milieu

La partie médiane d'un immeuble de grande hauteur comprend l'élément vertical le plus important de la tour. Par sa position, sa hauteur et son orientation, elle définit l'échelle et la proportion du bâtiment ainsi que son incidence sur le secteur environnant. Les édifices plus élancés peuvent contribuer à maximiser les vues sur l'ensemble et depuis le secteur, à réduire l'impact des ombrages et à accroître les possibilités d'éclairage naturel dans les unités.

Image : Vancouver, milieu de bâtiment



Les lignes directrices qui suivent doivent être appliquées à la partie médiane des nouveaux bâtiments :

- Idéalement, le milieu d'une tour doit permettre un retrait de son support. Il est par contre possible de créer une bonne transition entre le milieu de la tour et son support malgré l'absence de retrait physique, en appliquant diverses techniques de conception : création d'un écart dans la façade, utilisation de divers matériaux ou création d'une articulation perpendiculaire à l'endroit où le milieu s'unit au support.
- L'utilisation de balcons est encouragée pour créer un espace résidentiel d'agrément privé et un intérêt visuel.
- Les murs pleins ne devraient pas être autorisés.
- Les balcons sous la forme de loggias et/ou intégrés dans la façade des bâtiments devraient être sérieusement envisagés.
- La variété des matériaux est encouragée afin d'offrir une plus grande variété conceptuelle.

Sommet

Le sommet de la tour est l'endroit où le milieu arrive à son point le plus élevé et où se forme l'image du bâtiment, vu de loin (créant la « silhouette » du quartier). Un sommet bien conçu peut contribuer à offrir une silhouette impressionnante et à créer l'identité de la ville.

Image : Vancouver, sommet de bâtiment



Les lignes directrices qui suivent doivent être appliquées au sommet des nouveaux bâtiments :

- Le sommet des tours doit être défini par un léger retrait des trois à six derniers étages, une différence d'articulation ou l'utilisation d'un élément architectural.
- Les équipements mécaniques doivent être intégrés dans la conception du sommet, de manière à ce qu'ils s'harmonisent au style du bâtiment.

Création d'une expérience positive au niveau du sol

La manière avec laquelle les bâtiments sont associés au niveau du sol et les domaines public et privé se rencontrent fait partie intégrante de la perception que l'observateur a du fonctionnement de la rue. Dans les rues commerciales, les bâtiments doivent favoriser l'interaction entre les espaces piétonniers et l'intérieur des bâtiments, tandis que dans les milieux résidentiels les bâtiments doivent autant que possible offrir plus d'intimité et servir de zones tampons du domaine public. L'intégration des aires de stationnement et de services publics est un volet important de cette interaction et peut avoir un impact sur la contribution d'un édifice à son environnement.

Image : Évolution d'anciennes pratiques : condition au sol offrant une mauvaise relation avec la rue. District de l'Escarpement, Ottawa.



Pourquoi est-ce important?

La relation entre les bâtiments et la rue a une incidence importante sur la sécurité et le confort des piétons.

Une bonne relation avec la rue aide à distinguer clairement les aires publiques des aires privées, à définir avec plus de certitude les activités pouvant être appropriées et à délimiter les endroits où la marche devrait non seulement être acceptée mais encouragée. Les édifices transparents et ouverts au rez-de-chaussée favorisent la sécurité en augmentant le niveau d'activité et en mettant « les yeux sur la rue ».

Image : Promotion d'une meilleure conception : comment le traitement des unités d'habitation en rez-de-chaussée peut avoir une incidence positive sur la rue, Vancouver.



Dans les rues commerciales, ce sentiment de confort peut être obtenu en créant des liens homogènes et transparents entre le trottoir public et les espaces intérieurs. Dans les rues résidentielles, la même chose est possible en construisant des entrées donnant directement dans les unités et en aménageant de petits jardins en guise d'aires d'agrément privées.

Dans le cas des structures plus grandes, une relation avec la rue qui tienne compte des socles et des retraits appropriés peut contribuer à réduire la différence d'échelle et à atténuer l'impact de la hauteur des aménagements plus importants.

Image : Promotion d'une meilleure conception : comment un rez-de-chaussée commercial peut contribuer à l'animation d'une rue, Vancouver.



Les aires de stationnement regroupées et dissimulées aident à limiter les conflits piétons-véhicules et à créer plus de possibilités d'activités et d'interaction piétons-bâtiments sur la rue.

Comment y parvenir?

Les stratégies qui suivent s'appliquent à mise en relation des bâtiments avec le sol :

Stratégies générales :

- Les bâtiments doivent être en retrait de 3 à 3,5 mètres de la limite de terrain afin de permettre l'aménagement paysager de la rue, la plantation d'arbres et la construction de larges trottoirs.
- Les bâtiments doivent présenter une façade animée à l'aide de fenêtres, de terrasses surélevées ou de balcons et de halls d'entrée faciles à distinguer.

Stratégies commerciales :

- Dans les secteurs désignés à utilisation commerciale en rez-de-chaussée, la hauteur séparant chaque étage doit être d'au moins 4 mètres.
- L'accès aux commerces de détail et aux restaurants doit donner directement sur la rue.
- Les traitements paysagers à l'aide de matériaux inertes qui prolongent les trottoirs publics sont encouragés le long des façades commerciales.

Stratégies résidentielles :

- Le rez-de-chaussée des unités résidentielles ne doit pas être à plus de 1,2 mètre du niveau du trottoir afin de permettre de l'intimité.
- Le hall d'entrée doit être accessible depuis la rue la plus fréquentée donnant sur le bâtiment.

- Le retrait des unités résidentielles en rez-de-chaussée doit être utilisé pour créer de petits jardins privés ou des terrasses.
- D'autres éléments d'aménagement paysager, comme des arbres, des petits arbustes, des garde-fous bas ou des murets, doivent être utilisés pour délimiter clairement le domaine public et l'espace résidentiel privé.

Stratégies visant la viabilisation et le stationnement :

- Les services publics et les aires de stationnement doivent être accessibles depuis une rue secondaire et depuis un point éloigné de l'entrée principale des piétons.
- Les aires de services publics et de stationnement doivent être jumelées autant que possible afin de limiter leur impact sur la façade des bâtiments.
- Les éléments de stationnement et de viabilisation ne doivent pas nuire à l'animation de la rue par la création de murs aveugles ou de fausses façades.
- Si l'aire de stationnement est aménagée à l'intérieur du socle, il faut veiller à l'envelopper dans des utilisations actives d'aspect simple qui maintiennent une activité et permettent d'avoir « les yeux sur la rue ».

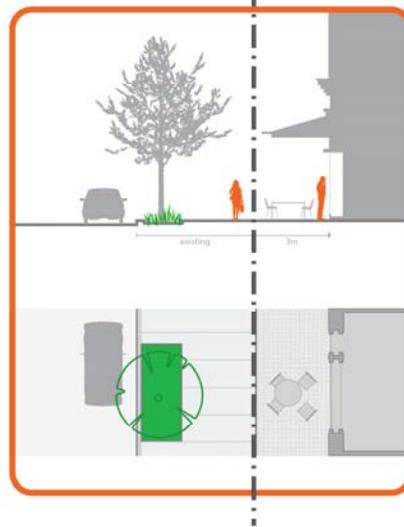
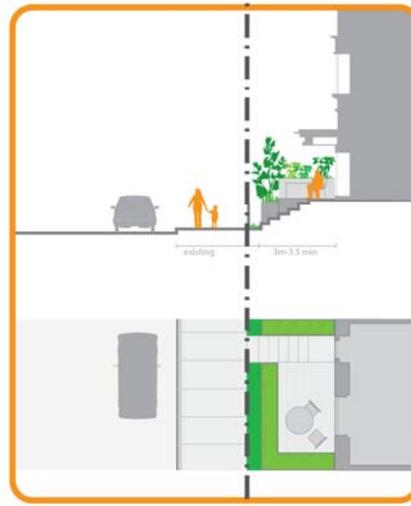
Images :

- Vancouver, café-terrasse; section et plan de la première stratégie (texte sur l'image : existant)

- Vancouver, zone résidentielle de densité moyenne; section et plan de la deuxième stratégie (texte sur l'image : existant)



Vancouver



Distance de séparation

L'établissement d'une distance appropriée entre les tours représente une stratégie importante pour assurer des aménagements de grande qualité, qui contribuent à préserver les vues et l'intimité, et à atténuer les répercussions des grandes structures sur la lumière du jour et les forces du vent pour les piétons notamment.

Dans de nombreuses villes canadiennes, comme Toronto et Vancouver, une distance minimale de 24 ou 25 mètres a été imposée entre les tours. Toutefois, dans une ville comme Ottawa – aux îlots moins profonds et aux rues moins larges – une telle mesure serait prohibitive. Par conséquent, il est recommandé que la distance minimale entre les tours du district de l'Escarpement soit de 20 mètres, soit la distance entre des bâtiments de chaque côté d'une rue normale d'Ottawa.

Images :

- *Illustration de distance de séparation (texte sur l'image : distance minimale entre deux tours)*
- *Évolution d'anciennes pratiques : un espace inadéquat entre des bâtiments limite la pénétration de la lumière du jour et les vues, et a une incidence négative sur l'environnement du secteur. District de l'Escarpement, Ottawa.*
- *Promotion d'une meilleure conception : une bonne distance entre les tours peut atténuer les répercussions tout en contribuant à créer une silhouette plus impressionnante au plan visuel. Coal Harbour, Vancouver.*



Surface de plancher

La surface de plancher, conjuguée aux normes de distance minimale et aux exigences d'implantation, est cruciale pour éviter l'effet « canyon » créé par les longues rangées d'édifices placés côte à côte. Cet effet canyon est caractéristique de bon nombre des aménagements résidentiels à forte densité d'Ottawa créés au cours des 30 dernières années, et son impact sur les rues et les espaces ouverts de la ville ne s'est pas avéré positif. Plus récemment, la surface de plancher un partout sur le territoire municipal a été réduite progressivement, pour passer de 1 000 m² à tout juste 500 m², ou même moins dans certains cas. Pour les commodités tant résidentielles que piétonnes, les surfaces de plancher ne doivent pas, idéalement, excéder 750 m² au total, avec une longueur ou une largeur maximale de 35 mètres.

Images :

- *Évolution d'anciennes pratiques : Bâtiments à grande surface de plancher avec peu de distance de séparation. District de l'Escarpement, Ottawa.*
- *Promotion d'une meilleure conception : exemple de surface de plancher de dimension appropriée, avec des tours suffisamment espacées. Coal Harbour, Vancouver.*



Hauteur des bâtiments

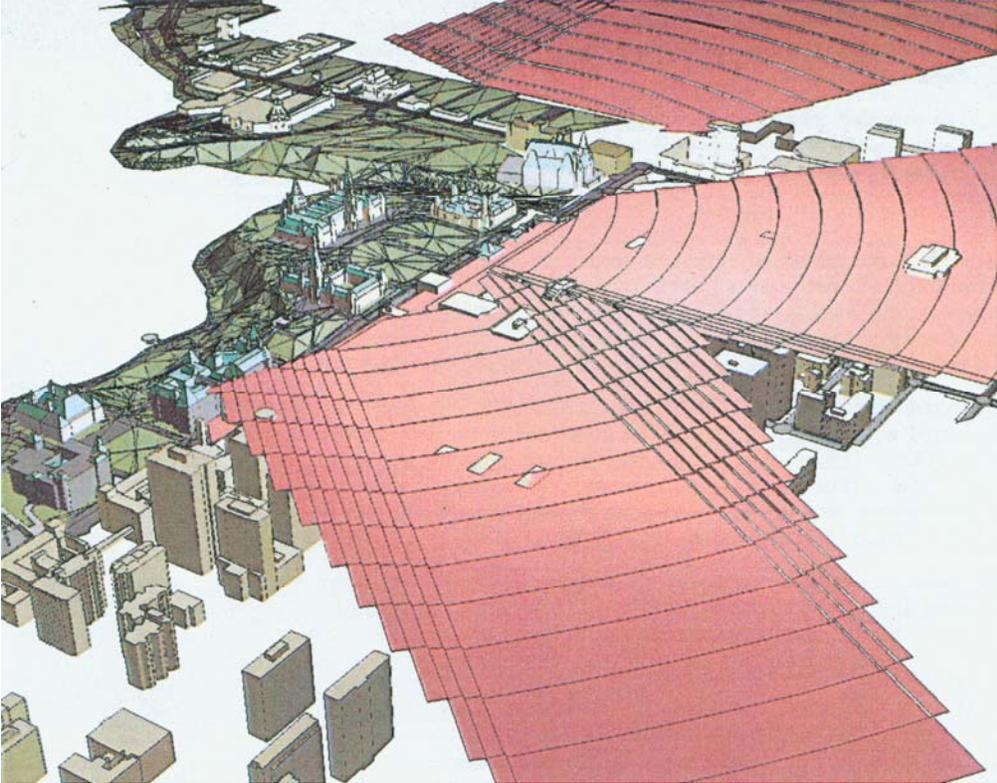
Les règlements de hauteur de bâtiment destinés à protéger l'intégrité visuelle des structures les plus symboliques d'Ottawa – les édifices du Parlement et la flèche de la Tour de la Paix – ont été mis en place à Ottawa en 1910 et appliqués jusqu'au début des années 1970, époque où ils furent révisés afin de mieux tenir compte de l'environnement urbain en pleine mutation et de la topographie de la région.

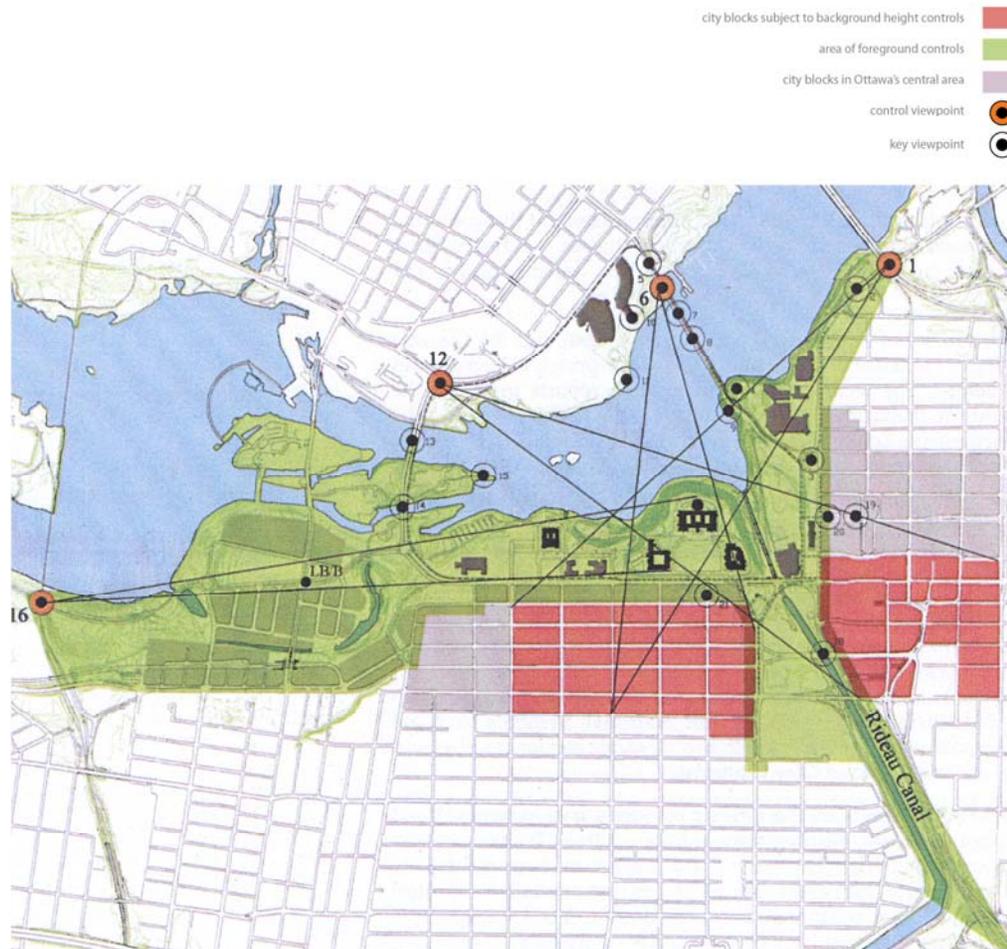
Au début des années 1990, en réponse à une proposition de nouvelle tour à bureaux pouvant avoir des répercussions sur la « silhouette » protégée, la Ville d'Ottawa unissait ses forces à celles de la Commission de la capitale nationale pour entreprendre une étude détaillée visant la protection et la mise en valeur de l'intégrité visuelle et de la primauté visuelle des édifices du Parlement. L'Étude sur les vues d'Ottawa (1993) a donc constitué le fondement technique et méthodologique des mesures actuelles de protection des vues qui contrôlent la hauteur des bâtiments d'arrière-plan, les empêchant de voiler la silhouette des symboles nationaux. Les recommandations de l'étude sont intégrées au Plan officiel actuel de la Ville d'Ottawa et au Règlement de zonage visant le secteur central, ainsi qu'à la politique de planification de la CCN.

Bien que le district de l'Escarpement échappe aux contrôles officiels de hauteur établis par la CCN et la Ville d'Ottawa, tout nouvel aménagement dans ce secteur devra tenir compte des critères de contrôle et chercher à s'intégrer dans les formes bâties adjacentes.

Images :

- *Plans de contrôle de hauteur d'avant-plan central et d'arrière-plan latéral*
- *Contrôle de hauteur d'arrière-plan et d'avant-plan (Légende sur l'image : îlots de la ville soumis à des contrôles de hauteur d'arrière-plan, aire des contrôles d'avant-plan, îlots du secteur central d'Ottawa, point de vue de contrôle, point de vue clé)*





Le plan de hauteur à droite a été défini par un certain nombre d'aménagements récents réalisés dans la zone et est le reflet du caractère du secteur.

Conformément aux aménagements existants dans le secteur, il est recommandé que la hauteur autorisée des bâtiments sur Bay soit de 72 mètres au maximum. Plus à l'ouest, les bâtiments diminueront de hauteur vers Bronson, pour n'atteindre que 56 mètres à proximité des biens communaux de la haute-ville et des logements patrimoniaux au sud d'Albert.

L'îlot ceinturé par la rue Sparks, la rue Queen, l'avenue Bronson et la rue Bay (y compris le district de conservation du patrimoine de la colline de la cathédrale) doit être protégé de tout projet d'aménagement intercalaire inapproprié pouvant nuire au caractère historique actuel de l'îlot. Le regroupement de belles églises historiques dans cet îlot confère un caractère particulier au lieu, que l'on ne retrouve pas dans de nombreux autres secteurs à l'extérieur du marché. Cette série de propriétés historiques impressionnantes constitue un atout très précieux qui doit être préservé et entretenu.

Dans le secteur LeBreton, il conviendra d'être prudent dans le lancement de tout projet d'aménagement le long de la limite sud, car ils auront un effet direct sur les quartiers adjacents déjà constitués au sud. Le long de cette limite, la hauteur et l'échelle des nouveaux aménagements devraient créer une transition vers les quartiers résidentiels existants.

Si les auteurs de demandes d'aménagement dans le district de l'Escarpement souhaitent construire des édifices d'une hauteur dépassant celles énoncées dans le présent plan, les données spécifiques de ces demandes doivent

être examinées et approuvées dans le contexte de l'étude sur les « vues d'Ottawa », réalisée pour la Commission de la capitale nationale et la Ville d'Ottawa et qui porte sur « l'intégrité visuelle et la primauté symbolique des édifices du Parlement et d'autres symboles nationaux », comme le prennent en compte le Plan officiel et le Règlement général de zonage de la Ville d'Ottawa, tel que modifié. Ces demandes doivent également respecter toute exigence et/ou ligne directrice de conception architecturale ou de plan de conception communautaire visant le district de l'Escarpement.

Les augmentations de hauteur et de densité jugées pertinentes lors de l'examen mentionné ci-dessus peuvent être prises en compte par la Ville en vertu de l'article 37 de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, en vue d'obtenir des avantages communautaires déterminés.

Images :

- Le Gardens par Charlesfort
- Le Laurier par Richcraft

- Plan de hauteur
- Plan de hauteur – section (texte sur l'image : hauteur de bâtiment proposée)



Architecture

La manière de juger le district de l'Escarpement est en grande partie attribuable à l'architecture des bâtiments : leur apparence et leur convivialité. Au fur et à mesure que la zone se développe, chaque bâtiment ou proposition – quelle qu'en soit la dimension – doit faire l'objet d'une grande attention quant à sa contribution au contexte général et à l'image globale du district de l'Escarpement.

Avec le développement et la densification du secteur, l'architecture des bâtiments doit continuer de viser l'excellence. Les concepteurs de nouveaux bâtiments doivent également être attentifs à leur impact sur l'environnement, au contexte local, au patrimoine environnant et à l'image générale de la zone. Les nouveaux bâtiments doivent refléter des idées conceptuelles contemporaines tout en contribuant à la cohérence du secteur et à la création d'un sentiment d'appartenance au lieu.

Les lignes directrices qui suivent doivent être prises en compte dans la construction de nouveaux bâtiments :

- Encourager la diversité architecturale afin de créer une image dynamique et contemporaine du secteur;
- Promouvoir la qualité durable des bâtiments;
- Les articulations horizontales et verticales sont encouragées pour les bâtiments afin d'offrir des variations sur les façades longues et/ou hautes;
- Offrir la possibilité d'intégration d'œuvres d'art public au bâtiment;
- La variété de matériaux et de couleurs est encouragée pour permettre une variation dans la conception;
- Les balcons sous la forme de loggias et/ou intégrés devraient être envisagés pour articuler et moduler les façades.

Image :

-Collage de lignes directrices d'architecture



4.4 ENDROITS PROPICES À DES CHANGEMENTS

Bien qu'une grande partie du district de l'Escarpement soit complètement aménagée ou fasse l'objet de zonages propres à des sites, de nombreux secteurs devaient faire l'objet de changements. Compte tenu de notre analyse, le plan de droite désigne les changements prévus dans le secteur d'étude. Il met également en évidence les considérations particulières qui pourraient être nécessaires. Les niveaux prévus de changement sont différenciés selon les catégories suivantes :

Changements probables

Zones dans lesquelles des changements sont prévus en raison de possibilités offertes par le zonage actuel et/ou des pressions d'aménagement. Il s'agit des plaines LeBreton-Sud, à proximité de parcelles sous-utilisées, et des terrains de l'ancienne Ottawa Technical High School.

Changements improbables : zonage actuel maintenu

Ces secteurs sont actuellement aménagés à pleine capacité et sont peu sujets au changement, ou ont déjà fait l'objet d'une désignation de zonage propre à des sites afin de permettre une forme appropriée d'aménagement.

Nouveaux espaces ouverts / mise en valeur d'espaces ouverts

Le Plan de district du district de l'Escarpement désigne une série d'espaces ouverts nouveaux et/ou mis en valeur et d'ajouts au réseau actuel d'espaces ouverts de la ville.

Considérations d'ordre patrimonial

Secteurs à désignation patrimoniale mais convenant à certaines formes de réaménagement adapté. Cette catégorie comprend le district de conservation du patrimoine de la colline de la cathédrale et certaines propriétés au sud de la rue Albert. Tout changement effectué dans ces secteurs ne doit être autorisé que dans le contexte d'une stratégie détaillée s'appliquant à un îlot et destinée à protéger l'intégrité des structures patrimoniales existantes.

Changements probables avec considérations d'ordre patrimonial

Le réaménagement du 453-463, Slater visant à permettre des densités supérieures à celles actuellement observées pourrait être autorisé dans le cadre d'un accord passé entre les propriétaires des terrains patrimoniaux adjacents. Cet accord aurait pour but de permettre le transfert des droits d'aménagement de ces terrains et de garantir la tenue de projets coordonnés et adaptés.

L'illustration de droite désigne les endroits où les changements les plus importants sont prévus.

Image : Carte des changements (Légende sur l'image : changement probable, zonage existant à conserver, considération patrimoniale particulière, mise en valeur d'espaces ouverts existants et nouveaux, changement possible, changement probable avec considérations d'ordre patrimonial, objet principal de l'étude, zone d'influence, zone d'impact d'ÉE du TTCCVO)

