

- 1.1 Contexte et objet de l'étude
- 1.2 Ligne de la Confédération
- 1.3 Secteur à l'étude et contexte
- 1.4 Objectifs de l'étude
- 1.5 Facteurs entourant l'évaluation environnementale
- 1.6 Processus d'étude et communications
- 1.7 Aspirations du centre-ville
- 1.8 Occasion de passer à l'action au centre-ville d'Ottawa

## 1 Introduction



Cette section décrit le contexte, le but, les objectifs de l'étude, le secteur concerné ainsi que le processus mis en place pour réaliser l'étude *Le centre-ville en action*. On y retrouve également un argument irréfutable associant la revitalisation des rues du centre-ville à l'amélioration de la prospérité et de la compétitivité économique du secteur central d'Ottawa... un centre-ville plus durable et une ville plus dynamique.

## 1.1 Contexte et objet de l'étude

*Le centre-ville en action* est une étude sur le design urbain et le transport qui vise à déterminer des moyens de créer des rues dynamiques, diversifiées, sûres et accessibles pour les piétons, les cyclistes et les usagers du transport en commun, en cherchant à ramener un équilibre parmi les usagers de la rue et en améliorant la qualité des paysages de rue, tout en tenant compte des opérations commerciales et d'urgence qui requièrent la circulation des automobiles. Cette étude permettra d'informer la Ville sur la manière d'exploiter au mieux les possibilités transformatrices issues de la mise en œuvre du projet de train léger d'Ottawa (TLRO) et d'autres projets d'infrastructure importants menés au centre-ville.

L'objectif général de la Ville est de rendre plus agréable et pratique l'expérience des piétons, des cyclistes et des usagers du transport en commun, qu'ils soient résidents ou visiteurs et quels que soient leur âge ou leurs capacités, en améliorant la qualité environnementale du domaine public grâce à des commodités et à des installations enrichissant le paysage de rue. Cet objectif consiste également à obtenir un espace approprié dans le réseau d'emprises routières du centre-ville. *Le Centre-ville en action* permettra en outre de rechercher des moyens d'intégrer harmonieusement les futures stations de la Ligne de la Confédération au niveau de la rue et d'offrir un cadre propice aux divers projets de planification et d'ingénierie proposés au centre-ville.

Cette étude s'appuie sur les directives fournies dans le Plan officiel de la Ville d'Ottawa, sur les recommandations de la Stratégie de design urbain du centre-ville d'Ottawa de 2004, sur le Plan directeur des transports, sur le Plan de la circulation piétonnière, sur le Plan sur le cyclisme d'Ottawa ainsi que sur toute une série d'autres études et projets.

De plus, le Conseil municipal constate qu'une ville prospère et efficace doit faire de la marche, du cyclisme et du transport en commun des modes de transport prioritaires. À long terme, le centre-ville deviendra plus concurrentiel au plan économique lorsqu'il sera plus facile à fréquenter à pied, plus viable et plus durable. Cette thématique se reflète dans le Plan officiel de la Ville et dans les principes directeurs de Choisir notre avenir, le plan à long terme de la capitale nationale.

### Études connexes précédentes dans le contexte immédiat du secteur à l'étude

- > Choisir notre avenir (Ville d'Ottawa), 2012
- > Énoncé de vision et principes directeurs concernant la rue Rideau (Ville d'Ottawa), 2011
- > Étude de design urbain de la rue Rideau (Ville d'Ottawa), 2007
- > Tunnel de transport en commun au centre-ville d'Ottawa (TTCCVO) (Ville d'Ottawa), 2011
- > Train léger sur rail (TLR) d'Ottawa (Ville d'Ottawa), en cours
- > Stratégie de design urbain du centre-ville d'Ottawa (Ville d'Ottawa), 2004
- > Plan de conception communautaire du centre-ville (Ville d'Ottawa), 2012
- > Plan de conception communautaire du district de l'Escarpement (Ville d'Ottawa), 2008
- > Projet pilote de voies cyclables séparées (Ville d'Ottawa), 2011
- > Étude sur la réduction des voies de l'avenue King Edward (Ville d'Ottawa), projet presque achevé
- > Stratégie municipale de gestion du stationnement (Ville d'Ottawa), 2009
- > Programme intégré de mobilier urbain (Ville d'Ottawa), 2009
- > Réfection de l'avenue Bronson (Ville d'Ottawa), travaux prévus en 2012-2013
- > Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa, dans le cadre du programme Ottawa, on va de l'avant (Ville d'Ottawa), 2009
- > PCC du couloir de TLR Carling-Bayview (Ville d'Ottawa), en cours
- > Horizon 2067 : le plan de la capitale du Canada (CCN), en cours
- > Plan directeur des terrains urbains de la capitale (CCN), en cours
- > Plan de secteur du cœur de la capitale du Canada (CCN), 2005
- > Étude sur la vocation du mail de la rue Sparks (CCN), en cours
- > Étude de design urbain : promenade Sussex, rue Rideau et promenade Colonel By (CCN), 2009

Le présent rapport, qui définit les changements éventuels pouvant contribuer à rétablir l'équilibre entre tous les usagers des rues du centre-ville d'Ottawa, comprend les sections suivantes :

- > La section 1 décrit le contexte, l'objet et les objectifs de l'étude;
- > La section 2 est une présentation d'un nouveau cadre décisionnel en matière de conception des rues et décrit la vision d'avenir, les orientations stratégiques, le plan des rues et les plans d'avenir qui orienteront la modification de la conception des rues du centre-ville d'Ottawa;
- > À la section 3, une boîte à outils de conception des rues et des solutions de conception de rues complètes sont proposées, et exposent en détail les lignes directrices destinées à améliorer l'environnement du centre-ville pour les piétons, les usagers du transport en commun, les cyclistes et les gens de passage;
- > La section 4 décrit les mesures essentielles et les projets témoins de rues idéales au centre-ville en fin de projet, mettant l'accent sur les éventuels projets physiques qui pourraient améliorer la sécurité, la mobilité et la qualité du milieu urbain au centre-ville;
- > La section 5 décrit une stratégie de mise en œuvre qui permettrait d'aider la Ville d'Ottawa et ses intervenants à obtenir les résultats attendus;
- > Les appendices fournissent le contexte et une analyse détaillée des conditions observées au centre-ville d'Ottawa, notamment en ce qui concerne le cadre stratégique, les conditions actuelles, les emprises routières, le niveau de service offert aux piétons, etc.



## 1.2 Ligne de la Confédération

Le projet de train léger d'Ottawa, connu sous l'appellation de « Ligne de la Confédération », représente un investissement estimé à 2,1 milliards de dollars destiné à améliorer le réseau de transport en commun d'Ottawa et devrait entrer en opération en 2018. Cette ligne permettra d'améliorer la mobilité des piétons, des cyclistes et des usagers du transport en commun au centre-ville d'Ottawa. Dans ce contexte et en réaction à plusieurs résolutions et rapports du Conseil, l'étude *Le centre-ville en action* a été réalisée en vue de coordonner les projets de design urbain, au niveau de la rue, menés aux emplacements des stations de transport en commun de la Ligne de la Confédération. Parmi les points saillants du projet de la Ligne de la Confédération directement concernés par l'étude *Le centre-ville en action*, mentionnons :

- > L'aménagement d'un tunnel souterrain pour le train léger, qui permettra d'atténuer les embouteillages observés avec le transport en commun rapide par autobus et de rendre le paysage de rue plus attrayant au centre-ville;

- > Trois stations de la Ligne de la Confédération seront construites au centre-ville, tel qu'illustré à la figure 1-1. Il s'agit de la station Centre-ville Ouest (rue Queen, entre les rues Lyon et Kent), de la station Centre-ville Est (rue Queen, à l'angle de la rue O'Connor) et de la station Rideau (rue Rideau, entre la promenade Colonel By et la rue William);
- > Le nombre d'autobus d'OC Transpo sera réduit au centre-ville, pour passer d'environ 2 600 à 600 passages quotidiens;
- > Il sera possible de transformer la rue Queen en couloir de transport en commun avec priorité aux piétons;
- > Le volume des autobus sur la rue Albert, la rue Slater et le pont Mackenzie King sera considérablement réduit, offrant ainsi des possibilités de donner une autre vocation à ces axes. Cette nouvelle vocation, abordée à la section 2 du présent rapport, encourage les modes de transport actifs et améliore le design urbain, créant ainsi un environnement intégrateur pour tous les groupes d'âge et tous les niveaux de capacités.

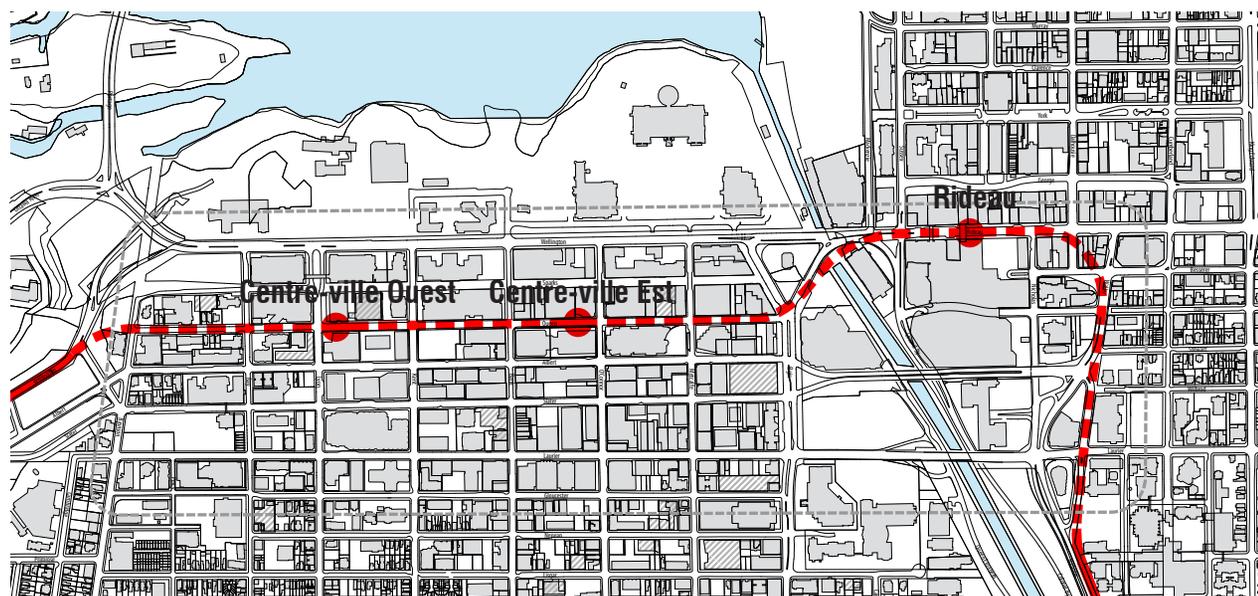


Figure 1-1 : Stations de transport en commun par train léger proposées au centre-ville d'Ottawa

## 1.3 Secteur à l'étude et contexte

Le principal **secteur à l'étude** est constitué du quartier des affaires du secteur central (au nord de la rue Gloucester, entre Bronson et le canal Rideau) et comprend un tronçon de la rue Rideau, le Centre Rideau ainsi que le Centre des congrès d'Ottawa. Ce secteur englobe les trois stations de TLR prévues au centre-ville d'Ottawa : la station Centre-ville Ouest, la station Centre-ville Est et la station Rideau.

Le **contexte d'étude** plus général comprend les secteurs entourant le centre-ville (secteur médian du centre-ville, secteur de l'Escarpement, rue Rideau, cité parlementaire et parties de l'Université d'Ottawa, du marché By et des plaines LeBreton). Ces secteurs ont fait l'objet, dans le passé, récemment et encore aujourd'hui, d'une multitude de plans, de projets et de stratégies. .

Les limites de l'étude sont illustrées à la figure 1-2.

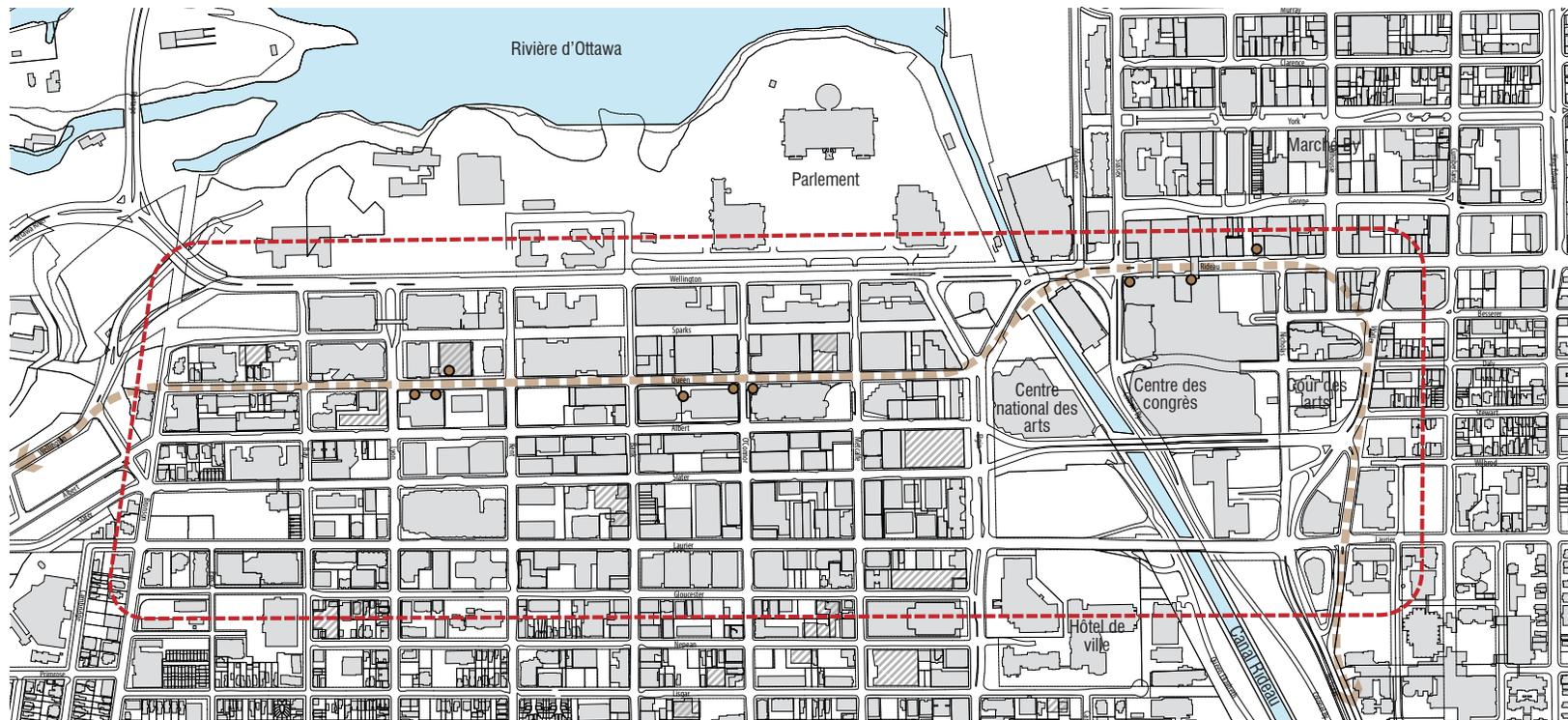
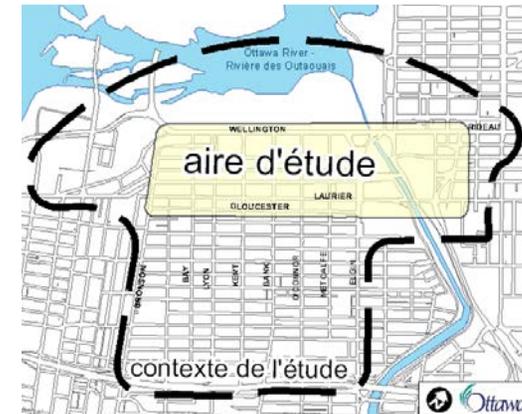


Figure 1-2 : Secteur à l'étude et contexte



## 1.4 Objectifs de l'étude

L'objectif général de l'étude consiste à suivre un processus de planification et de conception ouvert et consultatif, qui puisse mener à une stratégie intégrée de design urbain et de transport applicable au futur réseau routier du centre-ville d'Ottawa, et qui permette d'exploiter les possibilités de lien au niveau de la rue avec les trois stations de la Ligne de la Confédération proposées au centre-ville. Cette stratégie visera à obtenir un équilibre spatial et fonctionnel parmi les usagers de la rue, conformément au souhait de la Ville de voir ses rues devenir autant d'espaces publics très convoités et d'itinéraires de mobilité efficaces, faisant des moyens de transport actifs et du transport en commun des modes de transport prioritaires. L'étude devrait favoriser certaines « mesures » novatrices que la Ville pourrait adopter au centre-ville d'Ottawa.

Les principaux objectifs sont les suivants :

- > **Conditions observées dans le secteur à l'étude:** Pour étudier l'utilisation du sol, le design urbain, les politiques en matière de transport et d'environnement, les conditions physiques, les projets menés, les possibilités et les contraintes qui influenceront sur les diverses solutions intégrées de design urbain et de mobilité à évaluer.
- > **Rechercher des pratiques exemplaires:** Rendre compte sur l'ensemble des connaissances entourant la transformation d'autres centres-villes en secteurs plus favorables à la marche, au cyclisme et au transport en commun, effectuée grâce à des solutions intégrées de design urbain et de transport, en mettant en valeur celles applicables au contexte d'Ottawa.
- > **Coordonner les résultats avec ceux d'autres études, projets et enquêtes:** Déterminer d'autres projets et études pertinents menés au centre-ville, puis inciter les requérants au dialogue afin de trouver des objectifs communs et d'intégrer les activités qui s'y prêtent.
- > **Proposer un cadre stratégique de mobilité et de conception:** Imaginer un nouveau centre-ville d'Ottawa, fait de rues, d'itinéraires, d'édifices

et d'espaces publics reliés entre eux, qui permettent d'obtenir un caractère urbain souhaitable et un équilibre favorable aux piétons, aux cyclistes et aux usagers du transport en commun, compte tenu des futures stations du TLR, des possibilités connexes au niveau du sol et des modifications de débit de transport.

- > **Recommander des solutions en matière de conception:** Proposer une série de solutions particulières en matière de conception des rues, qui permettront à la Ville d'achever le réseau de mobilité recommandé, notamment une série de projets et de méthodes recommandés à mettre en œuvre.
- > **Prévoir une stratégie de mise en œuvre:** Prévoir un cadre stratégique de mise en œuvre qui servira de plan pour la Ville et les parties intéressées dans la construction proprement dite du réseau de mobilité et dans les activités connexes d'orientation des autres organismes et du secteur privé, y compris des recommandations relatives aux conceptions ou aux études ultérieures.
- > **Prévoir un processus d'étude partagé:** Soumettre les résultats de l'étude dans le cadre d'un processus ouvert et partagé, qui puisse être compris et approuvé par les représentants élus, le personnel de la Ville et divers intervenants de la collectivité, des entreprises et des organismes.

## 1.5 Facteurs entourant l'évaluation environnementale

L'un des objectifs de l'étude *Le centre ville en action* consiste à désigner les projets d'immobilisation susceptibles d'être menés. Certains de ces projets pourraient être soumis au processus d'évaluation environnementale (ÉE) municipale de portée générale de 2011. L'ÉE municipale de portée générale est un document approuvé de planification qui décrit le processus que doivent suivre les requérants afin de satisfaire aux exigences de la *Loi sur les évaluations environnementales*. Les projets relèvent de l'annexe A, B ou C, en fonction de leur effet sur l'environnement. À titre d'exemple :

- > Aménagement du paysage de rue ne faisant pas partie d'un autre projet (annexe A+);
- > Construction d'éléments localisés d'amélioration (annexe A);
- > Parc en bordure de route (annexe A);
- > Reconstruction ou élargissement d'une route ou d'une installation linéaire asphaltée (p. ex. : voies pour véhicules multioccupants) dont la fonction, l'utilisation, la capacité ou l'emplacement sera différent de l'installation concernée (p. ex. : voies supplémentaires, voie centrale de virage continue) (annexe B si le budget est inférieur à 2,4 millions de dollars, annexe C si le budget est supérieur à 2,4 millions de dollars).

L'étude a été entreprise en tant que « Plan directeur » afin de tenir compte des premières phases du processus d'ÉE, tel que défini par le processus d'évaluation environnementale municipale de portée générale modifié en 2011. Deux approches ont été envisagées pour mener l'ÉE :

**Approche 1** – Le Plan directeur serait réalisé selon un niveau d'évaluation élargi, ce qui nécessiterait des enquêtes plus détaillées à l'échelle des projets afin de satisfaire aux exigences de l'ÉE municipale en matière de documentation, dans le cas des projets relevant des annexes B et C et désignés dans le Plan directeur. Aucune possibilité de demande d'arrêté en vertu de la partie II pour les projets du Plan directeur ou individuels.

**Approche 2** – Le Plan directeur serait produit au terme des phases 1 et 2 du processus d'ÉE municipale de portée générale, si le niveau d'enquête, de consultation et de documentation est suffisant pour satisfaire aux exigences des projets relevant de l'annexe B. Les projets relevant de l'annexe C devraient cependant franchir les phases 3 et 4 avant qu'un rapport d'étude environnementale ne soit rédigé puis soumis à l'examen du public. Le Plan directeur en tant que tel, contrairement aux projets qui y sont désignés, ne peut faire l'objet d'une demande d'arrêté en vertu de la partie II.

Puisque l'objectif principal de l'étude *Le centre-ville en action* vise à fournir une stratégie ainsi qu'une orientation générale et conceptuelle pour les projets devant être menés, la seconde approche a donc été retenue.

La section 5 du présent rapport fournit une évaluation des solutions de rechange en matière de réseau routier.



## 1.6 Processus d'étude et communications

L'approche de travail globale adoptée pour cette étude était fondée sur une philosophie de travail d'équipe, impliquant le personnel de la Ville, l'équipe de consultation et les intervenants. Il était par ailleurs très important de maximiser la productivité, d'encourager les prises de décision et de compter au besoin sur une expertise spécialisée. C'est pourquoi une structure de travail divisant les participants en trois groupes a été retenue pour la présente étude : le Comité de gestion de projet, le Groupe de travail du Centre-ville en action et l'Équipe de ressources du Centre-ville en action. Cette structure a servi de plateforme permettant la participation du grand public.

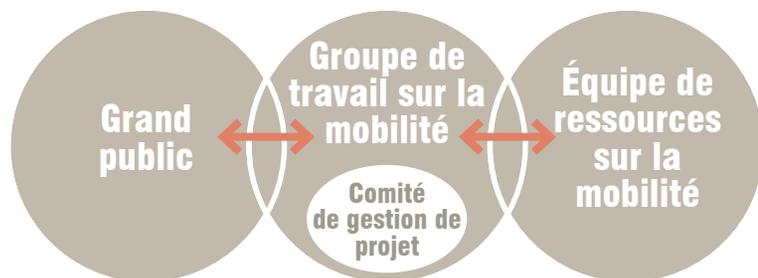


Figure 1-3 : Structure de communication

### Comité de gestion de projet

Le Comité de gestion de projet (CGP) était chargé de tenir la Ville informée, de traiter les questions en suspens, de prendre des décisions en matière de conception, de discuter de stratégie concernant l'étude et de surveiller la portée des travaux. Ce comité était composé du gestionnaire de projet de la Ville responsable de l'étude, d'autres membres clés du personnel de la Ville et des principaux membres de l'équipe de consultation.

### Groupe de travail du centre-ville en action

Le Groupe de travail du centre-ville en action a aidé la Ville à réaliser l'étude en proposant ses commentaires et des solutions aux problèmes. Les membres de ce groupe étaient également chargés de transmettre l'information obtenue à l'organisation dont ils relevaient et, inversement, de soumettre les questions ou les préoccupations de leur organisation aux autres membres du groupe de travail.

Principal groupe de consultation ayant contribué à orienter l'étude, il était notamment constitué de conseillers municipaux ainsi que de représentants de services clés de la Ville, d'organismes gouvernementaux comme la Commission de la capitale nationale (CCN) ou le ministère des Transports de l'Ontario, de zones d'amélioration commerciale (ZAC), d'associations communautaires, de groupes d'intérêts, de propriétaires et de groupes divers.

### Équipe de ressources du centre-ville en action

L'Équipe de ressources du centre-ville en action a été constituée dans le but de rassembler un groupe diversifié de personnes susceptibles d'être intéressées par le sujet et souhaitant aborder toute une gamme de thèmes et de sujets d'ordre technique liés à l'étude. Des membres de l'Équipe de ressources ont eu l'occasion de commenter les projets et les produits livrables, et de faire part de leurs connaissances et de leurs conseils techniques ou particuliers lors de décisions clés prises tout au cours de l'étude, comme le demande le Groupe de travail du centre-ville en action.

L'Équipe n'était pas tenue d'assister aux réunions prévues dans le cadre de l'étude mais a été chargée de former une réserve de ressources, dans laquelle le Groupe de travail du centre-ville en action et les chargés d'étude ont puisé pour faire avancer l'étude et résoudre les problèmes lorsqu'ils survenaient. Les communications ont essentiellement été transmises par voie électronique, notamment des courriels et des révisions des produits livrables. L'Équipe a également été chargée de recueillir et de diffuser l'information et les réactions entourant les activités liées à l'étude.

### Participation du grand public

Le processus de consultation de l'étude Le centre ville en action a été suivi conformément à la Politique d'avis publics et de consultation du public de la Ville. Les commentaires du public ont été recueillis tout au long de ce processus à l'aide des fiches de commentaires, par courriel, par téléphone, sur les blogues diffusés sur le site Web et lors d'échanges directs. De nombreux conseils et commentaires ont été émis, et aucune objection à l'étude n'a été formulée.

Le processus de consultation, mené d'août 2011 à février 2013, a fait appel à diverses stratégies pour faire participer les membres du public, notamment un Sommet sur la mobilité, la création d'une page Web consacrée au projet ([www.ottawa.ca/downtownmoves](http://www.ottawa.ca/downtownmoves)), une liste d'envois par courriel (sur laquelle figuraient plus de 300 personnes), des réunions individuelles ainsi que des présentations faites lors de forums sur le sujet et de réunions de divers comités de la Ville. Des avis d'événements publics ont été diffusés à l'aide de la liste d'envois par courriel ainsi que dans les journaux locaux (Metro) et les quotidiens (Le Droit) au moins deux semaines à l'avance.

Par ordre séquentiel, les séances de consultation suivantes ont été organisées :

- > La première **réunion du Groupe de travail**, organisée le 4 octobre 2011, a permis d'informer les parties intéressées sur les objectifs et les résultats attendus de l'étude. Les participants ont contribué à déterminer le secteur d'étude et les objectifs détaillés du Centre-ville en action. Cet événement a été suivi le 5 octobre 2011 d'une **visite à pied** du centre-ville d'Ottawa en compagnie des membres du Groupe de travail et de l'Équipe du projet.
- > Un **Sommet sur la mobilité**, qui avait lieu les 2 et 3 novembre 2011, a permis de réunir des experts nationaux et internationaux, des dirigeants locaux, des employés de la Ville et divers intervenants venus écouter les échanges et faire part de leur expérience. Trois conférences publiques proposées par Gil Peñalosa (8-80 Cities), Andrew Wiley-Schwartz (Service des transports de la Ville de New York) et Ken Greenberg (Greenberg Consultants Inc.) ont attiré plus de 400 personnes, qui ont eu l'occasion d'échanger avec les orateurs, le personnel de la Ville et les membres de l'Équipe du projet, et d'en savoir un peu plus sur l'étude.
- > Un **atelier** d'une journée, tenu le 3 novembre 2011, a été suivi par une cinquantaine d'intervenants de divers services de la Ville et d'organismes gouvernementaux, ainsi que par des représentants d'organisations communautaires et d'affaires ou de groupes d'intérêts. Les participants ont collaboré pour discuter de l'étude et ont fait part de leurs commentaires.



Figure 1-4 : Premier atelier sur *Le centre-ville en action*

- > La deuxième **réunion du Groupe de travail**, organisée le 6 décembre 2011, a suscité des échanges entourant la vision d'avenir, les principes et les orientations conceptuelles du projet *Le centre-ville en action*. Au cours de cette réunion, les membres du Groupe de travail ont également fait part de leurs commentaires sur la liste préliminaire de « mesures » à prendre au sujet du centre-ville d'Ottawa et du cadre conceptuel préliminaire.
- > La première **réunion portes ouvertes** s'est déroulée le 18 janvier 2012. Environ 75 participants ont assisté à l'événement et ont pu en apprendre davantage sur les objectifs de l'étude, les orientations stratégiques et la manière de prendre part au projet. Les participants ont également eu l'occasion de s'engager aux côtés de l'Équipe du projet et de faire part de leurs commentaires sur la manière de rééquilibrer l'utilisation des rues du centre-ville d'Ottawa par leurs divers usagers. Un bulletin avait à l'époque été diffusé.
- > Le second **atelier** a eu lieu le 19 avril 2012. Environ 30 membres du Groupe de travail et de l'Équipe de ressources ayant participé à cet atelier ont fait

part de leurs commentaires sur la vocation des rues du centre-ville d'Ottawa et sur les coupes transversales provisoires des rues Albert, Slater, Queen, Metcalfe et Wellington.

- > La troisième **réunion du Groupe de travail** a eu lieu le 29 mai 2012. Pour l'occasion, les participants ont été initiés à une nouvelle approche de conception des rues, à un plan des rues du centre-ville et à cinq plans d'avenir complémentaires et cartes de superposition fonctionnelle. Les intervenants ont pu faire part de leurs commentaires au cours de la réunion et après coup, par courriel et au téléphone.
- > La seconde **réunion portes ouvertes**, organisée le 13 juin 2012, a attiré environ 65 participants. Elle avait pour objectif principal de faire connaître la nouvelle approche de conception des rues, le Plan des rues du centre-ville et les cinq plans d'avenir complémentaires et cartes de superposition fonctionnelle qui les accompagnent. Des images des rues du centre-ville avant et après le projet ont pu être présentées grâce aux éléments fournis par les cartes de superposition fonctionnelle.
- > La dernière **réunion du Groupe de travail** s'est déroulée le 28 novembre et 2012 a été suivie par 33 participants. Les membres du Groupe de travail ont pu discuter de la stratégie de mise en œuvre, de l'examen de la Politique sur les servitudes piétonnières, du Mémoire sur la conversion de voies à sens unique en rues à double sens, et faire part de leurs commentaires sur la structure générale du rapport *Le centre-ville en action*.
- > La dernière **réunion portes ouvertes** a eu lieu le 17 janvier 2013.
- > De plus, deux présentations au Comité d'examen du design urbain de la Ville d'Ottawa ainsi que diverses réunions individuelles entre des parties intéressées, des employés de la Ville d'Ottawa et des organisations communautaires concernées ont eu lieu pendant la période d'étude.
- > Des dépliants d'information sur chaque réunion portes ouvertes ont été rédigés et proposés en ligne.

La Ville d'Ottawa et son équipe de consultants tiennent à remercier tout particulièrement les membres du Groupe de travail, de l'Équipe de ressources et les participants du grand public, qui ont donné de leur temps pour ce projet et qui ont fait part de leurs commentaires précieux pour l'étude *Le centre-ville en action*.



Figure 1-5 : Dernière réunion portes ouvertes



Figure 1-6 : Présentation au Comité d'examen du design urbain

## 1.7 Aspirations du centre-ville

Le processus d'étude a permis de mener pendant une année des discussions à l'échelle de la ville au sujet de l'avenir du centre-ville d'Ottawa. Grâce à ce dialogue et à partir des analyses du design urbain et du transport qui y ont contribué, on a pu imaginer de quelle manière le projet de la Ligne de la Confédération pourrait déclencher une transformation du centre-ville. Les images ci-dessous et sur la page suivante illustrent quelques-unes des aspirations les plus importantes de nombreux intervenants. Certaines de ces images s'inspirent de thèmes déjà exprimés dans la Stratégie de conception urbaine du centre-ville d'Ottawa, en plus de certains nouveaux thèmes présentés. Ces aspirations constituent un point de départ pratique pour la représentation d'une vision d'avenir au centre-ville d'Ottawa et pour l'élaboration d'un nouveau cadre de design urbain et de transport permettant d'aller de l'avant.

Tout au cours des consultations publiques menées pour le projet *Le centre-ville en action*, les intervenants engagés dans le processus ont désigné des possibilités de créer un centre-ville plus enviable. Voici quelques-uns des enjeux les plus souvent évoqués:



Les trottoirs sont trop étroits dans certains îlots de la ville!

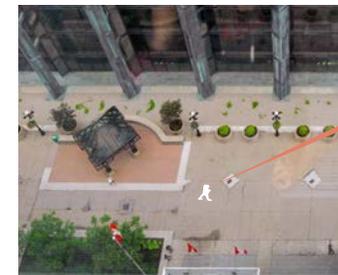


(source de l'image : CC Flickr utilisateur melanieandjohn)

Nous aimerions accéder plus facilement aux liens traversant les îlots!

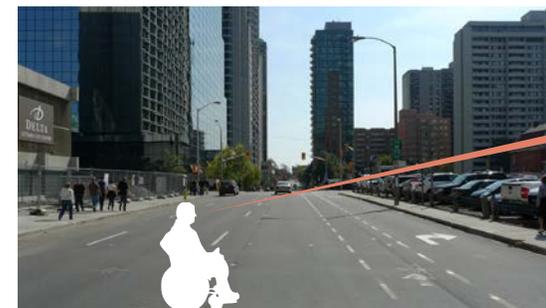


Nous voulons de nouveaux espaces verts, surtout dans l'extrémité ouest!



Il faudrait animer davantage la rue Sparks.

(source de l'image : CC Flickr utilisateur Xiaozhuli)



Toutes les rues à sens unique et à plusieurs voies entraînent une augmentation de la vitesse des véhicules.



Nous voulons de meilleurs liens piétonniers entre le marché By et le centre-ville.



Il faut davantage de pistes cyclables nord-sud.

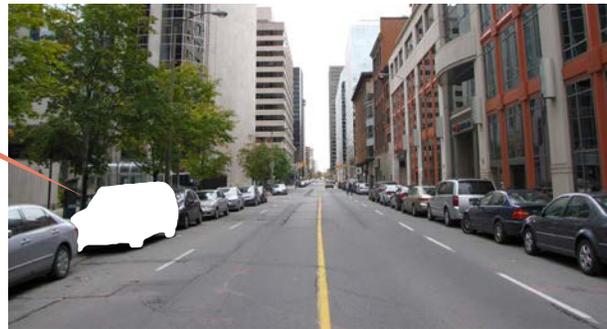


Il manque d'action au centre-ville en soirée et la fin de semaine!



(source de l'image : CC Flickr utilisateur Sebastien\_)

Les commerces doivent conserver l'accès au stationnement sur voirie et aux aires de chargement et de taxi.



Il faut de meilleurs liens cyclables reliant les extrémités est et ouest du centre-ville.



(source de l'image : © 2012 Google)

## 1.8 Occasion de passer à l'action au centre-ville d'Ottawa

Comme dans n'importe quelle ville, la réussite sociale, culturelle et économique du centre-ville d'Ottawa servira toujours de baromètre pour la réussite de l'ensemble de la ville. La mesure de la réussite est un exercice en perpétuelle évolution reposant sur des indicateurs variant sans cesse. La recherche de la réussite exige une attention toute particulière à la planification urbaine et nécessite un investissement considérable, et une intervention peut à l'occasion être utile. Dans le cas du centre-ville d'Ottawa, la Ligne de la Confédération constitue une intervention opportune qui permettra de modifier le paysage urbain et d'élever les critères de mesure de la réussite. Cet investissement remarquable de la part de tous les paliers de gouvernement est réalisé par parallèlement à diverses autres tendances et initiatives observées dans les grandes villes nord-américaines en matière de planification urbaine et de transports, et dans la conception au centre-ville de rues sûres et « complètes ». Voici quelques considérations prises en compte à cet égard.

### Le centre-ville d'Ottawa est un moteur économique

Le centre-ville contribue grandement au dynamisme économique général d'Ottawa, même s'il ne représente que 0,9 pour cent de la superficie urbanisée ou 0,1 pour cent de toute la superficie de la ville d'Ottawa. Comme le précise le *Rapport annuel sur le développement de la Ville d'Ottawa* de septembre 2012, le district commercial à lui seul (où l'on retrouve certaines zones du secteur à l'étude à l'ouest de la rue Elgin) accueille 43 pour cent des espaces à bureaux commerciaux de la ville, soit une surface de 1,44 million de m<sup>2</sup>, avec des taux d'inoccupation de 5 à 7 pour cent, parmi les plus faibles dans les grandes villes d'Amérique du Nord. Le secteur central, tel que défini dans le Plan officiel (qui comprend des parties du marché By situées à l'extérieur du secteur à l'étude) produit plus de 100 000 emplois, et ce nombre devrait, selon le Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance de la Ville, passer à environ 125 000 d'ici à 2031. Les emplois au centre-ville continueront d'être dominés par le gouvernement fédéral, qui a manifesté son intention de continuer de faire du centre-ville d'Ottawa l'un de ses principaux carrefours administratifs dans la région de la capitale nationale. Le centre-ville constitue également le cœur social et culturel de la ville et offre de nombreux atouts de niveau national et international. Cette activité économique

intense et la participation permanente du secteur privé permettent d'investir dans la qualité et le niveau de service des rues et des espaces publics du centre-ville d'Ottawa.

### Le centre-ville d'Ottawa comme nouveau lieu de résidence

Alors qu'à peine 10 900 résidents habitent aujourd'hui le secteur central, on y observe depuis quelques années une augmentation d'activité dans les aménagements résidentiels. La population du secteur central d'Ottawa devrait en fait atteindre 20 000 résidents d'ici à 2031. La Ville signale que 1 500 nouveaux résidents s'y sont installés dans la seule période allant de 2007 à 2011. Ainsi, il est prévu que la surface utile résidentielle passera de 371 600 m<sup>2</sup> (2001) à 1,11 million m<sup>2</sup> (2031). La population du centre-ville est variée tant sur le plan de l'âge que de l'origine ethnique, avec un quart de résidents dans la vingtaine et un quart d'immigrés internationaux, comme l'indique l'Institut urbain du Canada dans son rapport de 2012 intitulé *The Value of Investing in Canadian Downtowns*. Cette population jeune, diversifiée et urbaine, est moins dépendante de l'automobile, soutiendra le marché naissant du transport actif et du transport en commun, et sera favorable à la création de rues complètes qui tiennent compte de tous les usagers, de tous âges et de toutes capacités.

### Le centre-ville d'Ottawa de moins en moins dépendant de l'automobile

Le Plan directeur des transports (PDT) de la Ville présente une vision d'avenir durable en matière de transport au centre-ville d'Ottawa, qui prévoit une réduction de la dépendance à l'automobile privée comme moyen de se déplacer dans le secteur ou de le traverser. Il s'agit non seulement d'une vision d'avenir mais d'un constat face aux tendances. De 2005 à 2011, la part modale de l'automobile à l'heure de pointe du matin dans les déplacements vers le centre-ville d'Ottawa a chuté de 34 à 29 pour cent, tandis que la part modale du transport en commun augmentait pour passer de 45 à 51 pour cent (2011, Enquête origine-destination, Ville d'Ottawa et R.A. Malatest/HDR/David Kriger). En 2011, environ 76 pour cent des déplacements quotidiens enregistrés (24 heures) qui avaient pour origine et destination le secteur central d'Ottawa étaient effectués sans véhicule motorisé (28 000 déplacements quotidiens au total par tous les modes de transport). En



2031, alors que la Ligne de la Confédération aura été en service depuis près de quinze ans, on comptera 16 450 déplacements supplémentaires en transport en commun entrant dans le secteur central d'Ottawa à l'heure de pointe du matin (Ville d'Ottawa, Bureau de mise en œuvre du réseau ferroviaire, 2012). Pendant la même période, seulement 1 450 déplacements supplémentaires sont prévus en automobile. Ces statistiques appuient le projet d'améliorer la capacité et le niveau de service des déplacements à pied et à vélo au centre-ville, tout en conservant un niveau de service approprié pour les automobilistes.

### **Le centre-ville d'Ottawa peut donner l'exemple en matière de transport actif et de collectivité plus sûre et plus saine**

Les liens entre santé publique et transport ont été étudiés en détail au cours des dernières années par des organismes tels que Santé Canada ou la Fondation des maladies du cœur et de l'AVC. Ces organismes signalent que trois Canadiens adultes sur cinq sont considérés comme étant en surpoids ou obèses, et qu'un quart des enfants et des adolescents canadiens sont concernés par ce problème. L'obésité est liée à d'autres problèmes de santé, comme le diabète, les maladies du cœur et les AVC, autant de problèmes qui feront augmenter les coûts de soins de santé. Les taux d'obésité sont en augmentation depuis trente ans, et il a été démontré que le risque d'obésité diminue considérablement à chaque kilomètre parcouru à pied chaque jour et augmente pour chaque heure passée chaque jour dans une voiture. Il est évident que les investissements faits à Ottawa pour la création de rues complètes et d'infrastructures de transport actif, et que l'amélioration de l'habitabilité et de la santé de la collectivité qui en résultera, profiteront grandement aux secteurs les plus peuplés comme le centre-ville d'Ottawa, endroit idéal où donner l'exemple.

### **Les rues du centre-ville d'Ottawa justifient un solide investissement municipal**

Les propriétés du centre-ville d'Ottawa rapportent environ 18 pour cent des recettes municipales d'impôt foncier, qui s'élèvent à quelque 1,37 milliard de dollars (budget de 2013, <http://ottawa.ca/fr/presentations>). Ces chiffres sont issus d'une

étude comparative publiée par l'Institut urbain du Canada (*The Value of Investing in Canadian Downtowns*, 2012), qui portait sur tout le « secteur central », notamment des parties de la Basse-Ville, le centre-ville, les plaines LeBreton et la Côte-de-Sable, des zones hors du secteur d'étude. On compte environ 30 km de rues municipales dans le secteur d'étude, qui génèrent des recettes en taxes municipales dont le taux est beaucoup plus élevé que dans d'autres rues de la ville. Cette situation justifie très fortement un investissement à long terme dans les rues du centre-ville d'Ottawa, tant sur le plan des immobilisations que du fonctionnement ... une raison de passer à l'action.

### **Au centre-ville d'Ottawa, des rues qui permettent le déplacement efficace de plus de gens, d'une manière plus sûre et plus durable, dans un même espace**

Actuellement, pendant l'heure de pointe du matin en semaine, on estime que les déplacements à destination, en provenance et à l'intérieur du centre-ville d'Ottawa sont effectués par 28 710 personnes utilisant 22 810 automobiles, par 36 020 usagers du transport en commun, par 2 590 cyclistes et par 8 340 piétons (rapport sur l'Enquête origine-destination de 2011 de TRANS). Une proportion beaucoup plus grande de personnes se déplace à destination, en provenance et à l'intérieur du centre-ville d'Ottawa en utilisant des moyens de transport durables plutôt qu'une automobile privée. Et pourtant, l'espace accordé aux véhicules excède de loin celui dont disposent les piétons sur les trottoirs ou autobus et les cyclistes sur la chaussée. Maintenant que les rues du centre-ville et les places de stationnement ont presque atteint leur capacité maximale, ce moyen de déplacement pourra difficilement évoluer davantage, et la demande future en transport devra donc être satisfaite avec le transport en commun, la marche et le vélo. La nouvelle Ligne de la Confédération permettra de doubler la capacité du transport en commun rapide au centre-ville d'Ottawa. Elle permettra d'éviter de satisfaire cette demande future dans les rues du centre-ville, libérant ainsi de l'espace sur la chaussée pour améliorer la circulation des piétons et des cyclistes.

Après la mise en service de la Ligne de la Confédération, on observera une nouvelle demande importante d'espace piétonnier, en particulier à proximité des entrées des stations de transport en commun. On estime que, en 2021, 46 840 usagers entreront dans les trois stations du centre-ville ou en sortiront (heure de pointe du matin en semaine) (source : Services de transport en commun, OC Transpo). Alors que les usagers du transport en commun représenteront la majorité des piétons circulant au centre-ville, même les conducteurs automobiles et leurs passagers deviendront autant de piétons sur une partie de leurs déplacements au centre-ville. Compte tenu de la hausse massive prévue dans l'utilisation des transports actifs, nécessaire pour soutenir la croissance et l'activité au centre-ville d'Ottawa, l'emprise limitée dans ce secteur pourrait être utilisée plus efficacement si on prévoyait l'espace nécessaire au déplacement des piétons, des cyclistes et des véhicules de transport public plutôt qu'à celui des véhicules privés.

### **Les rues du centre-ville d'Ottawa sont des espaces publics**

En traversant le cœur de la capitale nationale, les rues du centre-ville d'Ottawa forment l'un des espaces publics les plus fréquentés du secteur central, offrant une occasion extraordinaire de créer un lieu dynamique et accessible qui favorise la vitalité, le bien-être, la sécurité et le sentiment d'appartenance à la collectivité. Bien qu'elles servent de parcours à plus de 100 000 travailleurs et à 7,8 millions de touristes, les rues du centre-ville d'Ottawa pourraient être réaménagées en lieux d'interaction plus accueillants, où des personnes de tous âges et de toutes capacités peuvent accéder à des commerces, à des institutions ainsi qu'à des activités récréatives et culturelles qui contribuent à la diversité et à la particularité de notre environnement, et qui créent un paysage de rue plus agréable. Cette vocation fondamentale des rues du centre-ville d'Ottawa, abordée dans l'étude *Le centre-ville en action*, constitue le cadre créant au centre-ville d'Ottawa un contexte de capitale d'envergure internationale. L'étude *Le centre-ville en action* appuie toute une gamme de plans et de politiques préalablement approuvés, notamment le *Plan officiel*, la *Stratégie de conception urbaine du centre-ville d'Ottawa* (2004), le *Plan de conception urbaine du centre-ville* (2013) et le *Plan de la capitale du Canada* de la Commission de la capitale nationale.

**En résumé**, l'investissement dans la Ligne de la Confédération justifie la poursuite des aspirations de la Ville dans la réfection et la dynamisation des rues du centre-ville. Si on la conjugue aux enjeux économiques, sociaux et culturels cumulés, la situation est très favorable à la prise de mesures progressives mais déterminantes. Le projet *Le centre-ville en action* s'appuiera sur ces fondations en encourageant des déplacements plus sains, plus sûrs, plus attrayants et plus durables à destination, en provenance et au cœur de la capitale nationale, dans un réseau de rues complètes et efficaces.



