



**5.1** Planification et établissement des coûts du cycle de vie des rues

**5.2** Plan directeur de réfection des rues du centre-ville d'Ottawa

**5.3** Appliquer les mesures essentielles comme autant de priorités

**5.4** Évaluation environnementale du « Plan directeur » Le centre-ville en action

**5.5** Mesures de mise en œuvre

## 5 Mise en œuvre

La présente section décrit une stratégie de mise en œuvre qui guidera la réalisation de la vision d'avenir et des orientations stratégiques du projet *Le centre-ville en action*. Cette stratégie énonce *le Centre-ville en action* comme une série de projet et de mesures pouvant être réalisés, notamment quelques « grandes mesures ». Le processus général d'ÉE et les répercussions financières sont également abordés.

## 5.1 Planification et établissement des coûts du cycle de vie des rues

Le présent rapport sur le projet *Le centre-ville en action* propose une vision d'avenir et des orientations stratégiques qui guideront la réfection à long terme et par étapes des rues du centre-ville, tout en trouvant un juste équilibre dans l'attribution de l'espace dans ses emprises étroites. Tout au long du processus d'étude, il est devenu de plus en plus clair que le statu quo ne représentait pas une option pour répondre aux besoins futurs du centre-ville en pleine croissance et atteindre les objectifs élevés de fréquentation de la Ligne de la Confédération. Des modifications aux rues sont essentielles pour créer un environnement davantage favorable à la marche, au cyclisme et au transport en commun, pour soutenir et l'investissement de la Ville dans le TLR et en tirer profit, et pour mieux poursuivre le développement économique et le renforcement communautaire du centre-ville d'Ottawa.

Ce rapport propose un nouveau cadre décisionnel et conceptuel, une boîte à outils de planification et de conception, et une nouvelle série de conceptions potentielles de « rues complètes » applicables à divers contextes au centre-ville. De plus, une série de « projets témoins » a été préparée pour mieux imaginer comment les conceptions de rues complètes pourraient être mises en œuvre dans le cadre d'investissements faits dans la réfection des rues au cours des 5, 10 et 20 prochaines années.

Il convient toutefois de noter que certains tronçons de rues du centre-ville d'Ottawa sont destinés à un renouvellement de leur infrastructure dans le cadre du plan d'investissement quinquennal de la Ville. À l'heure actuelle, aucun tronçon n'a été désigné comme nécessitant une remise en état « intégrée de la chaussée, des conduites de distribution d'eau et des égouts ». Ce programme a mené à la réfection réussie de plusieurs rues importantes du centre de la ville, notamment des rues désignées principales traditionnelles et à thème, où de grandes améliorations du paysage de rue ont été réalisées dans le cadre d'un projet intégré général. Par conséquent, le financement de tout nouveau projet d'immobilisation de réfection de rue et toute autre intervention physique dans les rues du centre-ville d'Ottawa nécessiteront une intégration dans la planification et la priorisation des travaux d'immobilisation et de remise en état, conjuguée au soutien du Conseil municipal et à des solutions de financement à long terme. Dans ces conditions, il est important d'envisager la réfection des rues du centre-ville pour chercher

à atteindre la vision d'avenir du Centre-ville en action en menant une série de « projets » reliés entre eux. Certains de ces projets seront « prioritaires » et devront être financés et mis en œuvre en autonomie ou en coordination avec la réalisation de projets d'envergure comme la Ligne de la Confédération ou la désaffectation du Transitway. D'autres projets seront contributifs et pourront être réalisés par étapes, parfois au-delà du calendrier du Plan officiel de la Ville (20 ans).

La vision d'avenir établie par le projet *Le centre-ville en action* établit une nouvelle attente en matière de qualité de la conception des rues du centre-ville, qui devront être autant d'espaces publics fonctionnels, agréables et conçus efficacement. Compte tenu du fait que toutes les rues seront reconstruites au cours de leur cycle de vie, le projet *Le centre-ville en action* devrait avoir pour conséquence principale que les rues seront recrées avec un niveau de service adéquat, supérieur à celui minimal actuel pour répondre aux besoins futurs prévus des piétons, des cyclistes et des usagers du transport en commun en particulier.

Le tableau 5-1 fournit une comparaison entre le niveau de service « de base » actuel (fondé sur une enquête superficielle) et une nouvelle norme de paysage de rue « amélioré », proposée pour les rues du centre-ville d'Ottawa et qui correspondront aux priorités, aux valeurs et à la vision d'avenir du projet *Le centre-ville en action*. On peut obtenir des exemples récents de paysage de rue « amélioré » dans les projets de réfection des rues Preston, Bank, Somerset et Wellington Ouest.



Niveau de service actuel des paysages de rue du centre-ville d'Ottawa (traitement de base)	Niveau de service proposé des paysages de rue du centre-ville d'Ottawa (traitement amélioré)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trottoirs de béton de largeur classique</li> <li>• Passages pour piétons peints sur l'asphalte, places de stationnement</li> <li>• Supports pour vélos à anneau (rares)</li> <li>• Arbres de rue (le cas échéant) très dispersés dans des accotements asphaltés</li> <li>• Quantités limitées de mobilier urbain, normalement associé aux aménagements adjacents</li> <li>• Éclairage de rue et installation de régulation de la circulation sur de grands poteaux classiques d'aluminium gris ou de béton</li> <li>• Arrêt d'autobus classique pouvant être accompagné d'une poubelle</li> <li>• Normes d'accessibilité minimales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accroissement de la surface du trottoir et diminution de la surface de la chaussée (asphalte)</li> <li>• Surfaces caractéristiques pour les trottoirs, les passages pour piétons et les places de stationnement, souvent en pierre ou en béton texturé durable</li> <li>• Supports pour vélos à anneau (fréquents)</li> <li>• Arbres de rue avec plantation appropriée sous la chaussée et protecteurs</li> <li>• Bornes de protection afin de définir les limites des espaces publics</li> <li>• Mobilier urbain, notamment des bancs et des poubelles pour ordures et recyclage</li> <li>• Éclairage de rue caractéristique, incluant souvent des poteaux à hauteur de piéton ou à mi-hauteur ainsi que des bras de support</li> <li>• Installation de régulation de la circulation sur poteaux de couleur assortie</li> <li>• Arrêts d'autobus accompagnés de commodités comme des abribus, des bancs, des poubelles, etc.</li> <li>• Installations d'accessibilité et commodités</li> <li>• Œuvres d'art public</li> <li>• Possibilité de commodités particulières telles que panneaux d'orientation, éléments floraux et jardinières, prises de courant, Wifi, musique et kiosques temporaires, installés en partenariat avec des ZAC ou d'autres organismes</li> </ul>
<p>Exemples : rue Queen, rue O'Connor, rue Metcalfe, rue Albert et rue Slater, et rue Elgin au sud de la rue Lisgar</p>	<p>Exemples : rue Preston, rue Bank, rue Wellington Ouest, rue Somerset Ouest et rue Rideau à l'est de Dalhousie</p>



Tableau 5-1 : Niveau de service approprié de paysage de rue au centre-ville d'Ottawa

Les projets éventuels d'immobilisation pour la réfection des rues du centre-ville et les éléments qui s'y rapportent appartiennent souvent à l'une des catégories figurant sur le tableau Table 5-2. Ce tableau illustre le coût par mètre linéaire de la réfection des rues, comprenant une augmentation du niveau de service qui appuie la vision d'avenir définie pour le projet *Le centre-ville en action*.

Ces chiffres approximatifs permettent l'élaboration d'estimations budgétaires préliminaires d'une conception tronçon par tronçon et des coûts de la réfection éventuelle des rues du centre-ville d'Ottawa, ainsi que l'investissement supplémentaire qui serait associé à une reconstruction en vue d'obtenir un niveau de service approprié. Des projets et des priorités en matière de réfection peuvent être fixés dans le cadre des processus de planification à long terme des actifs de la Ville. Les dépenses imprévues et les indexations annuelles des coûts doivent être ajoutées au besoin.

Compte tenu des occasions de passer à l'action au centre-ville d'Ottawa (section 1.8) et des orientations stratégiques (section 2.3), le niveau de service « amélioré » répond aux besoins futurs, ce qui ne serait pas le cas du niveau de service « de base ». Il est important de prendre conscience des coûts supplémentaires, ou du « delta », de cette norme supérieure de conception des rues par rapport au traitement de base. Les coûts supplémentaires d'un traitement amélioré sont essentiellement liés aux éléments d'infrastructure à fournir en bordure de chaus-

sée et dans la zone piétonne. Plus les éléments intégrés dans un paysage de rue sont « améliorés », plus les coûts seront élevés et plus grande sera la différence par rapport aux normes classiques.

L'installation de lampadaires et d'une surface de trottoirs de qualité représente une grande partie des coûts supplémentaires dans la création de paysages de rue améliorés, par opposition aux lampadaires élevés classiques et aux trottoirs de béton d'une rue normale. Les coûts de conception et de construction de ces éléments de mise en valeur, pour un profil en travers avec trottoirs d'une largeur variant entre 3,0 et 3,25 m (comme le type de rue complète D5 de la section 3.6) s'élèvent à environ 2 100 \$/m. Il s'agit du coût linéaire pour les deux trottoirs, y compris les « méga-pavés », le sol de fondation, les bordures et tous les aspects du système d'éclairage de rue. À titre de comparaison, le coût du traitement de base s'élèverait à environ 950 \$/m. Le delta ou la différence est d'environ 1 150 \$/m. Bien que la différence de coût comparatif soit notable, la proportion relative des coûts globaux d'amélioration de la rue sont inférieurs et diminués au fur et à mesure qu'augmente la portée générale du projet de réfection en englobant davantage d'éléments (voir le tableau 5-2). Compte tenu des coûts de construction des « rues principales traditionnelles » récemment remises en état à Ottawa, le coût supplémentaire pour améliorer la qualité des lampadaires et des trottoirs, exprimé en pourcentage du coût global du projet, est d'environ :

Catégorie de projet de réfection de rue		Éléments d'infrastructure routière remis en état selon un traitement amélioré	Coût approximatif de conception et de construction par mètre linéaire (avec des trottoirs larges d'environ 3 m dans une emprise de 18 m)
1	Reconstruction totale coordonnée (en profondeur)	Services municipaux et publics, installation de régulation de la circulation, revêtement et sol de fondation, bordures et drainage, éclairage de rue, trottoirs et éléments du paysage de rue	\$14,000 à \$17,000
2	Réarrangement de la surface et aménagement paysager de la rue	Installation de régulation de la circulation, revêtement et sol de fondation, bordures et drainage, éclairage de rue, trottoirs et éléments du paysage de rue	\$8,500 à \$10,500
3	Paysage de rue uniquement	Nouveau revêtement, nouvelles bordures éclairage de rue, trottoirs et éléments du paysage de rue	\$4,500 à \$5,500

Nota : Les données relatives au coût sont fondées sur des analyses de soumissions réelles de construction visant des projets de réfection de rues « principales traditionnelles » au centre de la ville, comme le projet de réfection de la rue Wellington (de Western à Garland), de la rue Somerset Ouest (de Preston à Booth), de la rue Rideau (de Dalhousie à Chapel) et de la rue Bank (de l'autoroute 417 au canal), avec des dollars de 2013. Les coûts tiennent compte de la réfection de toute la largeur de l'emprise et de frais mineurs de reconstruction des services publics. Ils englobent une affectation de 25 pour cent pour les services de conception et de construction.

Tableau 5-2 : Catégories et coûts de réfection des rues du centre-ville

- > 6,8 à 8,2 % des projets coordonnés de reconstruction totale;
- > 11 à 13,5 % des projets de réfection de surface avec aménagement du paysage de rue.

Des éléments supplémentaires du paysage de rue peuvent être ajoutés l'investissement dans l'éclairage de rue décoratif et le revêtement des trottoirs, afin de compléter une conception améliorée de la rue. Ces éléments de conception/construction et leur coût approximatif à l'unité sont les suivants :

- > Arbres de rue et terreau de plantation, 6 000 \$;
- > Bancs, 2 500 \$;
- > Poubelles, 1 500 \$;
- > Bornes de protection, 1 500 \$;
- > Supports pour vélos à anneau, 1 000 \$.

Lorsqu'ils sont intégrés à la conception de rue à une fréquence conforme à la vision d'avenir pour les rues du centre-ville, ces éléments coûtent environ 1 700 \$/m. Si l'on aménage une bordure de chaussée améliorée, avec un éclairage de rue et un revêtement de trottoir de qualité, conjugué à des éléments supplémentaires de paysage de rue, le coût delta total ou la différence à verser pour passer d'un traitement de base à un traitement amélioré s'élève à environ 2 850 \$/m. Ce coût supplémentaire, exprimé en pourcentage du coût global du projet, est d'environ :

- > 17 à 20 % des projets coordonnés de reconstruction totale;
- > 27 à 34 % des projets de réfection de surface avec aménagement du paysage de rue.

En ce qui concerne les coûts de fonctionnement et d'entretien, il est important de noter que les rues du centre-ville d'Ottawa sont actuellement entretenues à un niveau de service élevé dans la hiérarchie de la Ville en matière de normes d'entretien des secteurs. Le coût d'entretien des rues construites selon un niveau

de service approprié pour le centre-ville ne devrait pas être supérieur à celui des rues construites au niveau de base précédent. Les coûts de cycle de vie peuvent être pris en charge grâce aux activités suivantes :

- > À chaque projet de réfection, fournir un manuel d'exploitation et d'entretien qui énumère les matériaux utilisés;
- > Lors de la soumission d'un projet de réfection, exiger la conservation de quantités supplémentaires de certains matériaux, aux fins de remplacement;
- > Utiliser des matériaux dont on peut retracer la source aux fins de remplacement (lorsque les matériaux mis en réserve ont été utilisés);
- > Sélectionner des matériaux durables adaptés aux dures conditions urbaines et climatiques du centre-ville d'Ottawa;
- > Concevoir les rues de manière à protéger les articles vulnérables, notamment en alignant les lampadaires, les arbres et les supports pour vélos dans la zone de la bordure, en prévoyant un décalage suffisant pour les opérations de déneigement en particulier.

Outre les considérations liées à la planification municipale du cycle de vie, des occasions de partage des coûts peuvent se présenter avec la CCN, compte tenu du rôle établi de la CCN dans le partage des coûts de construction, d'exploitation et d'entretien du boulevard de la Confédération, qui comprend des tronçons de la rue Wellington, de la rue Elgin et de l'avenue MacKenzie au centre-ville d'Ottawa. Il existe également des possibilités de financement privé ou de partage des coûts de tronçons de rues adjacents à des projets d'aménagement, en particulier ceux concernant de grandes façades donnant sur la rue (l'équivalent d'un quart d'îlot ou davantage). Ces possibilités doivent être examinées au cours du processus municipal d'approbation des projets d'aménagement. Par ailleurs, il existe des possibilités de partenariat de financement du coût du cycle de vie avec les ZAC ou d'autres partenaires communautaires actifs au centre-ville d'Ottawa, visant des éléments tels que les bannières, l'éclairage ou les plantations de saison, les installations artistiques, la promotion, etc.



## 5.2 Plan directeur de réfection des rues du centre-ville d'Ottawa

Tel que décrit à la section 1.5, le projet *Le centre-ville en action* a été mené selon une approche de « plan directeur » aux termes de la *Loi sur les évaluations environnementales* de l'Ontario. De plus, il est important de tenir compte des répercussions des coûts d'éventuels projets d'immobilisation, compte tenu des facteurs de coût présentés à la section 5.1. Par conséquent, il est nécessaire de transposer le projet *Le centre-ville en action* en nombreux « projets » individuels, grâce au processus de planification suivant :

1. Désigner chaque tronçon de rue du centre-ville tel que catégorisé individuellement dans le Plan des rues (figure 7).
2. Examiner les plans de vision d'avenir (volets sous-jacents de mobilité) s'appliquant à ces tronçons et aux tronçons adjacents de toute la rue.
3. Examiner les solutions de conception de rues complètes (section 3) pouvant le mieux répondre aux aspirations conceptuelles pour ce tronçon, dans le contexte de la rue entière.
4. Désigner le tronçon comme éventuel projet d'immobilisation individuel, compte tenu du fait que les tronçons adjacents pourraient être regroupés en projets individuels.

La liste qui en découle, ou le plan directeur, des projets potentiels figure dans le tableau 5-3. Puisque toutes les solutions de conception de rues complètes concernent l'emprise classique de 18,3 m des rues du centre-ville, les options s'appliquant aux rues plus larges ou faisant l'objet de projets en cours de réfection sont exposées en détail dans la colonne de « notes » du tableau.

Il est important de noter que cet exercice d'établissement d'un « plan directeur » et le tableau 5-3 qui en découle ne font que fournir une orientation de conception jumelée à quelques conceptions éventuellement applicables à n'importe quel tronçon de rue. La conception à retenir devra être décidée dans le cadre d'un processus plus précis de cadrage et de « conception fonctionnelle », utilisé à la

Ville d'Ottawa. Il s'agit d'un processus multidisciplinaire documenté par des analyses très détaillées et propres à chaque emplacement, et soumis à un exercice approprié de consultation des parties intéressées.

Tronçon	De	À	Longueur	Type de rue	Conceptions de rues complètes à prendre en compte	Notes
Albert	Elgin	Bay	1800m	Commerciale	D1, D3, D4, E	Intégrer une installation cyclable réservée dans au moins une direction. Voir le projet témoin 2.
Albert	Bay	Bronson	240m	De quartier du centre-ville	D1, D3, D4, E	Intégrer une installation cyclable réservée dans au moins une direction. Voir le projet témoin 2.
Albert	Bronson	Vers l'ouest	50m	De quartier du centre-ville	D1, D3, D4, E	Intégrer une installation cyclable réservée dans au moins une direction. Voir le projet témoin 2.
Bank	Wellington	Vers le sud	540m	Principale	A, B1, B2	
Bay	Wellington	Vers le sud	540m	De quartier du centre-ville	D1, D3, D4, E	Une seule voie de circulation automobile requise.
Besserer	Waller	Nicholas	150m	Commerciale	B1	Pas de stationnement requis.
Besserer	L'est	Waller	100m	De quartier du centre-ville	D3	Une installation cyclable pourrait ne pas être requise.
Bronson	Sparks	Gloucester	390m	De quartier du centre-ville	A	
Bronson	Gloucester	Vers le sud	30m	Principale	S.O.	À traiter dans le cadre du projet de réfection de la rue Bronson.
Colonel By	Rideau	Vers le sud	860m	Ceremonial	S.O.	
Dalhousie	Besserer	Vers le nord	120m	Principale	A	
Daly	Waller	Colonel By	400m	Commerciale	A	
Elgin	Wellington	Vers le sud	600m	De parcours d'honneur	N/A	Envisager la possibilité d'intégrer des places de stationnement du côté ouest de la rue, en utilisant des avancées de trottoir. Voir le projet témoin 8.
Gloucester	Elgin	Lyon	930m	Commerciale	D1, D3, D4	Pas d'installation cyclable requise.
Gloucester	Lyon	Bronson	430m	De quartier du centre-ville	D1, D3, D4	Pas d'installation cyclable requise.
Kent	Wellington	Sparks	90m	De parcours d'honneur	D1, D2, D3, D4	Pas d'installation cyclable requise.
Kent	Sparks	Gloucester	420m	Commerciale	D5	Pas d'installation cyclable requise.
Kent	Gloucester	Vers le sud	40m	De quartier du centre-ville	D5	Pas d'installation cyclable requise.
Laurier	Elgin	Lyon	940m	Commerciale	S.O.	Sous réserve de l'achèvement du projet pilote d'installation cyclable séparée.
Laurier	Lyon	Bronson	910m	De quartier du centre-ville	S.O.	Sous réserve de l'achèvement du projet pilote d'installation cyclable séparée.

Tableau 5-3 : Conceptions possibles pour des tronçons de rue du projet *Le centre-ville en action*



Tronçon	De	À	Longueur	Type de rue	Conceptions de rues complètes à prendre en compte	Notes
Laurier	Bronson	Vers l'ouest	80m	De quartier du centre-ville	C	Pas de stationnement requis.
Laurier	Waller	Elgin	590m	Commerciale	S.O.	Envisager la possibilité d'aménager des installations cyclables des deux côtés. Pas de stationnement requis.
Laurier	Easterly	Waller	210m	De quartier du centre-ville	B2	Voies cyclables séparées des deux côtés. Pas de stationnement requis.
Lyon	Wellington	Sparks	90m	De parcours d'honneur	S.O.	Traitement caractéristique d'une rue de parcours d'honneur.
Lyon	Sparks	Laurier	330m	Commerciale	D2, D3, D4, D5, E	
Lyon	Laurier	Vers le sud	110m	De quartier du centre-ville	D2, D3, D4, D5, E	
Mackenzie	Rideau	Vers le nord	45m	De parcours d'honneur	E, F	Voir le projet témoin 8.
Mackenzie King	Waller	Elgin	580m	Commerciale	S.O.	Installation bidirectionnelle au centre. Pas de stationnement requis.
Metcalfe	Wellington	Sparks	90m	De parcours d'honneur	D1, D2, D3, D4, D5, E	
Metcalfe	Sparks	Gloucester	430m	Commerciale	D1, D2, D3, D4, D5, E	Avec la configuration D1, tenir compte des répercussions d'une voie cyclable sur l'entrée du garage de stationnement entre les rues Queen et Albert.
Metcalfe	Gloucester	Vers le sud	30m	De quartier du centre-ville	D1, D2, D3, D4, D5, E	
O'Connor	Wellington	Sparks	90m	De parcours d'honneur	D1, D2, D3, D4, D5, E	
O'Connor	Sparks	Gloucester	430m	Commerciale	D1, D2, D3, D4, D5, E	Avec les configurations D2, D3 ou D4, prévoir l'interaction entre les arrêts d'autobus et la voie cyclable.
O'Connor	Gloucester	Vers le sud	30m	De quartier du centre-ville	D1, D2, D3, D4, D5, E	
Queen	Elgin	Lyon	925m	Modèle	A, B1, C	
Queen	Lyon	Bay	150m	Commerciale	A, B1, C	
Queen	Bay	Bronson	230m	De quartier du centre-ville	B1, C	
Queen Elizabeth	Mackenzie King	Vers le sud	560m	De parcours d'honneur	S.O.	
Rideau	Easterly	Sussex	520m	Principale	S.O.	Pris en compte dans le cadre du projet de réfection de la rue Rideau.
Slater	Elgin	Lyon	940m	Commerciale	D1, D3, D4, E	Intégrer une installation cyclable réservée dans au moins une direction.
Slater	Lyon	Bronson	400m	De quartier du centre-ville	D1, D3, D4, E	Intégrer une installation cyclable réservée dans au moins une direction.

Tableau 5-3 : Conceptions possibles pour des tronçons de rue du projet *Le centre-ville en action*



Tronçon	De	À	Longueur	Type de rue	Conceptions de rues complètes à prendre en compte	Notes
Slater	Bronson	Vers l'ouest	55m	De quartier du centre-ville	D1, D3, D4, E	Intégrer une installation cyclable réservée dans au moins une direction.
Sparks	Elgin	Lyon	890m	Piétonnière	S.O.	Envisager la possibilité d'aménager un espace partagé entre les piétons et les cyclistes.
Sparks	Lyon	Bay	150m	Commerciale	A	
Sparks	Bay	Bronson	220m	De quartier du centre-ville	D1, D3, D4	Pas d'installation cyclable requise.
Stewart	Easterly	Waller	85m	De quartier du centre-ville	E	Avec la configuration E, inclure une seule voie de circulation automobile.
Sussex	Rideau	Vers le nord	45m	De parcours d'honneur	S.O.	Pris en compte dans le cadre du projet de reconstruction de la promenade Sussex.
Transitway	Laurier	Nicholas	180m	Piétonnière	S.O.	À transformer en rue piétonnière après l'entrée en service de la Ligne de la Confédération.
Transitway	Waller	Laurier	170m	De quartier du centre-ville	B2	Avec la configuration B2, inclure des voies cyclables des deux côtés de la rue. Pas de stationnement requis.
Wellington	Sussex	Pont Portage	1.6km	De parcours d'honneur	S.O.	Similaire au type F, mais avec des voies de circulation automobile à double sens. Voir les projets témoins 6 et 8.
Wilbrod	Tabaret Hall Pathway	Transitway	70m	Piétonnière	S.O.	
William	George	Rideau	95m	Piétonnière	S.O.	

**Nota:** La longueur est déterminée par les limites du secteur à l'étude, tel que précisé à la section 1.3 du présent rapport.

Les « conceptions de rues complètes à prendre en compte » se rapportent simplement aux options de conception visant un tronçon de rue donné. La conception réelle doit être recherchée dans le cadre d'un processus spécifique de « conception fonctionnelle ».

**Tableau 5-3 :** Conceptions possibles pour des tronçons de rue du projet *Le centre-ville en action*



## 5.3 Appliquer les mesures essentielles comme autant de priorités

Dans les nombreux tronçons de rue figurant dans le tableau 3, il existe diverses possibilités de prendre d'importantes « mesures essentielles » qui ont été désignées comme des priorités lors de l'échange communautaire mené lors du projet *Le centre-ville en action*. Ces mesures ont été présentées à la section 4.1, et bon nombre d'entre elles ont été citées en exemple à la section 4.2. On peut obtenir plus d'information sur leur application dans le tableau 5-4 et ci-dessous.

Parmi ces mesures essentielles, les mesures suivantes sont isolées comme étant de priorité majeure, en raison de leur association étroite avec l'aménagement réussi et l'exploitation de la Ligne de la Confédération, parce qu'elles y ont contribué et en raison également des rues excédentaires résultant de l'investissement d'Ottawa dans le train léger.

### 1. Prévoir des trottoirs plus larges près des entrées des stations de transport en commun

On prévoit que plus de 5 000 personnes franchiront les portes des stations de transport en commun rapide aux heures de pointe du matin et de l'après-midi chaque jour de la semaine. Il est donc essentiel que des espaces suffisants et de qualité soient prévus sur les trottoirs, non seulement pour permettre aux piétons de circuler autour des stations, mais également pour se rendre à leur lieu de travail, à leur résidence ou à un autre endroit, ou en revenir, selon un schéma en éventail. Aujourd'hui, il n'est pas rare de voir des trottoirs larges d'à peine 2 m, voire moins. Par conséquent, la Ville devrait en priorité rechercher des occasions de réduire la capacité des voies de circulation automobile et/ou le stationnement sur voirie afin d'élargir les trottoirs aux endroits indiqués dans le tableau 5-3.

### 2. Transformer la rue Queen en rue modèle de transport en commun

La rue présentant le plus grand potentiel à court terme de réfection est la rue Queen, qui devrait être traitée en priorité. L'occasion est offerte avec la construction prévue de la Ligne de la Confédération, étant donné que deux des trois stations de cette ligne au centre-ville (Centre-ville Ouest et Centre-ville Est) auront des entrées donnant sur la rue Queen. Le projet témoin 1 constitue un excellent point de départ pour étayer le processus de conception fonctionnelle. Puisque l'occasion est donnée de reconstruire des tronçons de la rue Queen lors de la mise en œuvre du projet de la Ligne de la Confédération, il est important que la chaussée soit refaite à un niveau amélioré.

### 3. Redynamiser la rue Rideau pour en faire une rue principale

La rue Rideau présente également un potentiel à court terme de réfection prioritaire. La raison en est que la rue Rideau à l'est de la rue Dalhousie a déjà vu sa conception modifiée pour répondre à une demande plus axée sur les piétons, les cyclistes et les usagers du transport en commun, et que le processus de construction a déjà commencé. De plus, la réfection de la rue sera réalisée à proximité immédiate de la construction d'une station de la Ligne de la Confédération. Pour ce qui concerne le secteur entre Dalhousie et la promenade Sussex, une conception fonctionnelle a également été réalisée, et il est possible de procéder à des améliorations dans les cinq ans, dans le cadre d'un projet d'aménagement du paysage de rue relativement abordable. Il est également possible que ce tronçon de la rue Rideau soit redynamisé à un niveau amélioré, proportionné à la vision d'avenir du Centre-ville en action, lors des travaux de reconstruction autour des stations de la Ligne de la Confédération.

	Mesure essentielle	Mesure à long terme et calendrier	Portée	Type de réfection	Avantage immédiat possible
<b>A</b>	Prévoir des trottoirs plus larges près des entrées de station de transport en commun <b>*MESURE PRIORITAIRE*</b>	Élargir les trottoirs en même temps que l'ouverture de la Ligne de la Confédération	Dans les îlots d'interface du transport en commun, et sur les façades d'îlot donnant sur un passage piétonnier des entrées de station de la Ligne de la Confédération	Paysage de rue	Réaliser en partie dans le cadre du projet de Ligne de la Confédération, et prolonger les limites à l'aide de nouvelles bordures et de nouveaux trottoirs aménagés grâce à des réductions de voie ou de places de stationnement, sans déplacer les lampadaires existants
<b>B</b>	Transformer la rue Queen en rue modèle de transport en commun <b>*MESURE PRIORITAIRE*</b>	Reconstruire en tant que rue modèle de mobilité, idéalement en même temps que l'ouverture de la Ligne de la Confédération	De la rue Elgin à la rue Lyon (925 m)	Modification du revêtement de la chaussée	Profiter d'économies des coûts de construction si les travaux sont coordonnés avec la construction de la Ligne de la Confédération
<b>C</b>	Redynamiser les rues Albert et Slater <b>*MESURE PRIORITAIRE*</b>	Réadapter en rue complète, après l'ouverture de la Ligne de la Confédération	De la rue Elgin à l'avenue Bronson (1 300 m chacune)	Modification du revêtement de la chaussée	Aménager une installation cyclable temporaire, peut-être à l'aide de marques peintes sur la chaussée et de bordures temporaires ou de bornes de protection
<b>D</b>	Relier le centre-ville à la Basse-Ville	Rendre les carrefours favorables aux piétons, raccourcir les distances de traversée et ajouter des installations cyclables, en objectif à plus long terme	Croisements des rues Queen et Elgin, et des rues Elgin et Wellington, ainsi que les liens entre chacun	Modification du revêtement de la chaussée	Élargissement des trottoirs et mise en valeur des passages pour piétons, grâce à des réductions de voie
<b>E</b>	Remettre en état la rue Sparks	Refaire le revêtement / reprogrammer le revêtement de la chaussée afin de permettre le cyclisme et d'encourager les utilisations du sol axées sur la rue, en objectif à plus long terme	De la rue Elgin à la rue Lyon (925 m)	Paysage de rue	Modifier la réglementation afin de permettre le vélo en soirée et la fin de semaine, et exploiter en tant que rue « piétonnière » partagée.
<b>F</b>	Réaliser une boucle cyclable interprovinciale	Réaliser le chaînon manquant d'un parcours cyclable ininterrompu entre Ottawa et Gatineau, en objectif à plus long terme	Rue Wellington, entre l'avenue Mackenzie et le pont Portage, et avenue Mackenzie, entre la rue Murray et la rue Wellington (2 000 m au total)	Modification du revêtement de la chaussée	Permet de supprimer la voie centrale de virage (cinquième voie) et réorganiser la rue avec des voies cyclables le long de chaque bordure
<b>G</b>	Intégrer la ville et l'État d'un côté et de l'autre de la rue Wellington	Achever le traitement de paysage de rue le long du boulevard de la Confédération sur tout l'îlot reliant les rues latérales, en objectif à plus long terme	Îlots les plus au nord des rues Metcalfe, O'Connor, Kent et Lyon	Paysage de rue	Possibilité de traiter une rue à la fois
<b>H</b>	Embellir la rue Metcalfe	Caractériser la rue Metcalfe au centre-ville d'Ottawa en tant que rue municipale importante reliant la colline du Parlement au Musée de la nature	Rues Wellington et Gloucester (et vers le sud)	Modification du revêtement de la chaussée	Travailler avec les propriétaires afin d'explorer les améliorations possibles au paysage de rue durant le réaménagement des sites
<b>I</b>	Relier le centre-ville aux plaines LeBreton	Améliorer les liens des cyclistes et des piétons circulant sur Albert et Slater, de l'autre côté de l'avenue Bronson, dans le district de l'Escarpement, de manière à répondre aux besoins des aménagements prévus	Aux croisements des rues Bronson, Albert et Slater	Modification du revêtement de la chaussée	Construction de sentiers polyvalents sur les terrains adjacents aux emprises routières



Tableau 5-4: Potential Vital Moves and Quick Wins

	Mesure essentielle	Mesure à long terme et calendrier	Portée	Type de réfection	Avantage immédiat possible
<b>J</b>	Aménager des liens dans les îlots pour desservir les stations de transport en commun	Prévoir des politiques d'aménagement qui encouragent les propriétaires à aménager des liens dans les îlots menant aux stations de la Ligne de la Confédération, lorsque l'occasion se présente	Dans les îlots accueillant des stations de la Ligne de la Confédération, et aux endroits pouvant être reliés à ces parcours	Modifications à un terrain privé	Collaborer avec les propriétaires, lors du processus d'examen des projets d'aménagement, pour examiner leurs avantages financiers, et chercher à obtenir des servitudes temporaires sur des terrains privés vacants
<b>K</b>	Réadapter le pont Mackenzie King <b>*MESURE PRIORITAIRE*</b>	Améliorer le revêtement du pont de manière à encourager la marche et le vélo après l'ouverture de la Ligne de la Confédération, et rechercher des possibilités d'aménager une allée piétonne couverte	De la rue Nicholas à la rue Elgin (500 m)	Paysage de rue	Les améliorations pourraient être des mesures temporaires (jardinières, marques peintes sur la chaussée, etc.)
<b>L</b>	Redynamiser la rue Rideau pour en faire une rue principale <b>*MESURE PRIORITAIRE*</b>	Achever le projet d'immobilisation de réfection de la rue Rideau, en même temps que l'ouverture de la Ligne de la Confédération	De la rue Dalhousie à la promenade Sussex (32 5m)	Paysage de rue	Accroître la portée du projet de réfection de la rue Rideau, et/ou coordonner dans le cadre de la construction de la Ligne de la Confédération
<b>M</b>	Améliorer le carrefour Mackenzie King/Nicholas/Waller	Améliorer les liens des cyclistes et des piétons partant de la Côte-de-Sable et de l'Université d'Ottawa pour se rendre au centre-ville d'Ottawa et aux stations de la Ligne de la Confédération. Possibilité de coordination avec les plans de voie cyclable est-ouest	Pont Mackenzie King, rue Nicholas et rue Waller, où ils se croisent. Comprend également le trottoir nord du pont Mackenzie King, entre la rue Waller et la passerelle surplombant la rue Nicholas	Modification du revêtement de la chaussée	Réutiliser le Transitway existant comme espace piétonnier partagé, grâce à des barrières temporaires et des marques peintes sur la chaussée

Tableau 5-4: Mesures essentielles et avantages immédiats possibles

#### 4. Redynamiser les rues Albert et Slater

Les rues Albert et Slater sont également désignées prioritaires pour des travaux de réfection. Dès l'ouverture de la Ligne de la Confédération, la rue Slater sera en grande partie libérée du fardeau des autobus assurant le service du réseau régional de TRA du Transitway, et pourrait n'accueillir qu'un service local moins fréquent d'autobus. L'espace excédentaire pourra être réaffecté de manière à correspondre à la vision d'avenir du Centre-ville en action. Même si la rue Albert sert encore d'itinéraire de transit en direction ouest, son environnement piétonnier doit être mis en valeur afin de répondre aux besoins des usagers du transport en commun et des piétons. Alors que la réfection en rues complètes réaménagées

à un niveau amélioré correspondant aux projets témoins 2, 3 et 4 du Centre-ville en action est suggérée en aspiration à long terme, il est possible que des interventions à court terme soient menées immédiatement. Il pourrait notamment s'agir d'aménager des voies cyclables sur voirie, si le contexte s'y prête, tout en conservant les bordures, le système de drainage et l'infrastructure d'éclairage de rue. Un processus de conception fonctionnelle pourrait être lancé pour tester cette possibilité et pour permettre aux parties intéressées de participer.

## 5. Réadapter le pont Mackenzie-King

L'amélioration de l'environnement piétonnier et cyclable sur le pont Mackenzie-King (voir le projet témoin 7) constitue une autre priorité à court terme. Il est possible d'embellir et de protéger l'installation cyclable existante à l'aide de jardinières temporaires ou grâce à l'élargissement du terre-plein central, profitant ainsi de la largeur de la coupe en travers qui n'est plus réservée à la circulation des autobus. En outre, il serait judicieux d'examiner la possibilité d'aménager un lien couvert entre le Centre national des arts et le Centre des congrès d'Ottawa, grâce à une collaboration avec ces installations et la CCN. Un processus de conception fonctionnelle pourrait être lancé, compte tenu des éventuelles limitations structurelles de charge du pont.



## 5.4 Évaluation environnementale du « Plan directeur » Le centre-ville en action

Le processus d'ÉE de portée générale exige que la Ville détermine et atténue les répercussions des grands projets d'infrastructure sur tous les aspects de l'environnement. Les exigences de l'Ontario en matière d'ÉE pour les projets d'infrastructure municipale sont respectées par le biais des dispositions sur les évaluations environnementales municipales de portée générale (ÉE de portée générale) de la Municipal Engineers Association (MEA), selon lesquelles on retrouve quatre (4) catégories. On peut décrire de la manière suivante les projets municipaux routiers :

- > Annexe A (activités opérationnelles ou d'entretien courantes ou d'urgence, avec conséquences sur l'environnement habituellement minimales)
- > Annexe A+ (projets approuvés préalablement, bien qu'il faille aviser les membres du public avant leur mise en œuvre)
- > Annexe B (comprend généralement des améliorations ou des travaux mineurs d'agrandissement d'installations existantes, avec des risques d'effets néfastes pour l'environnement et nécessité pour le promoteur de soumettre son projet à un examen environnemental approfondi préalable, comprenant une consultation avec les parties concernées)
- > Annexe C (projets impliquant généralement la construction d'installations ou la réalisation d'importants travaux d'agrandissement, que le promoteur est tenu de soumettre au processus intégral de planification de l'évaluation environnementale)

Les dispositions applicables sur les ÉE de portée générale sont déterminées par un examen minutieux des « annexes des projets » figurant dans le document de la MEA, plus précisément l'annexe concernant les projets municipaux routiers. Bon nombre des projets potentiels de réfection des rues du centre-ville (visant les tronçons présentés au tableau 3) satisferaient aux critères d'un projet de type no 20, qui englobe les interventions suivantes :

*« reconstruction ou élargissement d'une voie ou d'une installation linéaire revêtue reconstruite (p. ex. : voies réservées aux véhicules multioccupants) qui n'aura plus la même fonction, la même utilisation, la même capacité ou le même emplacement une fois le projet achevé (p. ex. : voies supplémentaires, voie centrale continue). »*

Tel serait le cas pour toute situation où l'espace acquis au profit de la marche, du vélo et du transport en commun a entraîné la réduction du nombre de voies de circulation automobile. À titre d'exemple, si un projet concernait la réduction du nombre de voies de circulation et l'aménagement d'installations cyclables sur voirie, il est probable que ce projet correspondra à cette définition en raison du changement d'« utilisation » de la rue et/ou de la réduction de la « capacité » d'accueil des véhicules, malgré la hausse de capacité d'accueil des cyclistes. Chaque cas devra être évalué individuellement en faisant preuve d'un jugement professionnel solide. Dans le cas des projets de type no 20 dont le coût de construction excède 2,4 millions de dollars (comprenant uniquement les éléments de revêtement de la rue, même si les services municipaux et publics sont renouvelés simultanément), il faudrait procéder à une évaluation relevant de l'annexe C. Si le coût du projet est évalué à moins de 2,4 millions de dollars, il faudrait procéder à une évaluation relevant de l'annexe B. Les coefficients de coût figurant dans le tableau 2 aident à prévoir les coûts de construction. Il convient de noter que les coûts des services de conception et de construction ne doivent pas être pris en compte lors de l'évaluation des valeurs des projets, aux fins des ÉE de portée générale.

Dans certaines circonstances, les rues peuvent être remises en état simplement par l'ajout d'éléments de paysage de rue (c.-à-d. un projet de type 3 comme indiqué dans le tableau 3), en conservant les bordures et l'infrastructure municipale. De tels projets satisferaient aux critères d'un projet de type no 11 dans le document de la MEA, en tant que « travaux de paysage de rue (lampadaires décoratifs, bancs, aménagement paysager, etc.) ne faisant pas partie d'un autre projet ».

En tant que Plan directeur, ce document est destiné à satisfaire aux exigences des phases 1 et 2 du processus d'ÉE municipale de portée générale visant les projets routiers. Il s'agit notamment de déterminer les problèmes et les possibilités, et de choisir des solutions privilégiées. La phase 1 est terminée parce que le document *Le centre-ville en action* désigne efficacement le problème ou la possibilité (rééquilibrer l'attribution de l'espace dans les emprises des rues du centre-ville).

La phase 2 est terminée parce que le document *Le centre-ville en action* désigne, évalue et sélectionne une solution privilégiée. La solution privilégiée par le Plan directeur consiste à remettre en état, par étapes et à long terme, les rues du centre-ville d'Ottawa tout en respectant les objectifs de la vision d'avenir et des orientations stratégiques. Ce plan est préféré au statu quo, qui a été moins populaire. Les exigences du processus de planification et de conception de l'ÉE de portée générale relatives à la consultation des parties intéressées ont également été respectées.

L'une des exigences particulières de la phase 2 du processus d'ÉE de portée générale consiste à désigner et à évaluer les répercussions du Plan directeur (et de tous les projets) sur l'environnement naturel, social et économique du centre-ville d'Ottawa. Les conditions environnementales actuelles sont inventoriées dans les appendices du document *Le centre-ville en action*. Les « critères de mobilité » décrits à la section 3 du présent rapport servent de critères principaux de cette évaluation. Les résultats d'évaluation sont fournis dans le tableau 5-5, à droite. Un classement « élevé » signifie que le Plan directeur offre un niveau important de satisfaction des critères.

<b>Critères de mobilité (section 3.1)</b>		Classement des critères: Élevé ● Moyen ● Faible ○		<b>Status Quo</b>	<b>Projets du Plan directeur</b>
<b>Mobilité des piétons</b>	Un niveau de service élevé pour les piétons	○	●	○	●
	Des trottoirs et des passages piétonniers agréables à utiliser	○	●	○	●
	Des plantations durables	●	○	●	●
	Une famille de lampadaires, de mobilier et de commodités	○	●	○	●
	Une signalisation et des panneaux d'orientation clairs	○	●	○	●
	Des axes piétonniers reliant et traversant les bâtiments	●	○	●	●
	Des bâtiments contribuant à créer un domaine public visuellement stimulant	○	●	○	●
	Un réseau d'espaces ouverts accessibles au public	○	●	○	●
	Des œuvres d'art public ajoutant un intérêt aux environnements piétonniers	●	○	●	●
	Des points d'accès et carrefours facilement identifiables	●	○	●	●
	Une accessibilité intégrée pour tous	●	○	●	●
	Des servitudes piétonnières permettant une meilleure mobilité	●	○	●	●
<b>Mobilité des cyclistes</b>	Un réseau intégré de voies cyclables	○	●	○	●
	Des carrefours sécurisés et avec priorité	○	●	○	●
	Des aires de stationnement et des commodités pour vélos abondantes et faciles à trouver	○	●	○	●
	Des postes de partage de vélos à des endroits stratégiques	●	○	●	●
<b>Mobilité des usagers du transport en commun</b>	Un transport par autobus efficace et fiable	●	○	●	●
	Une desserte optimisée entre tous les modes et toutes les stations de la Ligne de la Confédération	○	●	○	●
	Une meilleure intégration des arrêts d'autobus et des voies cyclables	○	●	○	●
	Une mise en valeur des aires d'arrêts d'autobus et des commodités qui s'y trouvent	●	○	●	●
<b>Mobilité des automobilistes</b>	Des vitesses de circulation réduites pour la sécurité et le confort des usagers des autres modes de transport	○	●	○	●
	Un accès adéquat aux parcs de stationnement, aux aires de chargement, aux autobus affrétés et aux postes de taxis	●	○	●	●
	Une capacité et un niveau de service adéquats	●	○	●	○
	Un réseau équilibré de rues à sens unique et à double sens	●	○	●	○
	Une interaction sécurisée entre les points d'accès des véhicules et les trottoirs	○	●	○	●



Tableau 5-5 : Évaluation des projets du « Plan directeur » *Le centre-ville en action*

Cette évaluation permet de conclure que les projets inclus dans le plan *Le centre-ville en action* présenteront des résultats élevés par rapport aux critères de mobilité, sauf deux qui concernent la mobilité des véhicules automobiles. La mobilité des piétons est améliorée grâce à l'aménagement de trottoirs plus larges, qui permettent d'accroître le niveau de service offert, et à la présence de mobilier urbain cohérent et d'arbres de rue. La mobilité des cyclistes est améliorée grâce à l'intégration d'installations cyclables dans les emprises du centre-ville, et celle des usagers du transport en commun est améliorée grâce à l'intégration d'un service d'autobus bénéficiant de points d'accès au réseau de la Ligne de la Confédération.

Le critère relatif à « un accès optimisé aux aires de stationnement et de chargement, aux autobus affrétés et aux postes de taxi », sous la catégorie Mobilité des véhicules, revêt une importance particulière pour l'essor économique du centre-ville d'Ottawa. Ce critère reconnaît la nécessité des espaces de service en bordure des rues du centre-ville pour soutenir une variété d'utilisations du sol de plus forte densité, comme des bureaux, des commerces de détail, des immeubles d'appartements, des hôtels, des institutions et des attractions touristiques. Dans le cadre de l'évaluation découlant de la phase 2 du processus d'ÉE de portée générale, il était nécessaire de déterminer les répercussions de la réfection des rues du centre-ville sur l'espace de service en bordure des rues. La méthodologie employée consistait à évaluer la longueur d'îlot totale du secteur à l'étude disponible pour une viabilisation en bordure de rue, à l'exclusion des rues où aucun espace n'est prévu en bordure (p. ex. : rue Wellington, rue Rideau, rue Bank, pont Mackenzie King, pont de l'avenue Laurier), et à tenir compte de l'espace perdu par l'empiètement des entrées privées ou des bornes d'incendie par exemple.

L'analyse permet de conclure qu'aucune réduction importante de l'espace de viabilisation disponible en bordure de rue n'est à prévoir si toutes les rues du secteur à l'étude sont reconstruites selon la manière prévue dans *Le centre-ville en action*. De plus, la disposition des rues encouragée dans *Le centre-ville en action* créerait une zone permanente de viabilisation en bordure de rue sur au moins un côté de la plupart des rues, dont l'utilisation ne serait pas compromise par la circulation

d'heure de pointe. Cette zone pourrait en fait servir d'espace, en journée, pour le stationnement, le chargement, les taxis et les autobus affrétés.

La conception des rues complètes du projet *Le centre-ville en action* a bien tenu compte de la nécessité de maintenir l'accessibilité des rues du centre-ville à des véhicules de types et de formats divers, notamment la mobilité et l'accessibilité des véhicules d'urgence (SMU), des autobus de la ville, des véhicules d'entretien et des camions de livraison. La mobilité aux carrefours a fait l'objet d'une attention particulière. La largeur du « goulot » de bordure à bordure selon la conception de rues complètes aux carrefours varie de 8,55 à 11,8 m. Les gros véhicules comme les véhicules d'urgence et les camions ont une largeur n'excédant pas habituellement 2,6 m. En cas de voie bloquée ou de situation d'urgence, en fonction de l'emplacement du véhicule ou de l'obstacle, la largeur disponible pourrait permettre le passage simultané de deux gros véhicules et d'un véhicule de promenade, même dans une configuration de largeur minimale.

Pour ce qui est des deux critères liés à la mobilité des véhicules et qui n'ont pas obtenu un classement « élevé », (« Capacité et niveau de service adéquats » et « Réseau équilibré de rues à sens unique et à double sens »), il s'avère que les projets du Plan directeur *Le centre-ville en action* réduiraient progressivement l'espace attribué exclusivement aux véhicules dans les emprises municipales, tout en respectant un niveau de service acceptable et dans le contexte du Plan directeur des transports et du Plan officiel de la Ville.

Outre ces critères fondamentaux, le Plan directeur a été évalué au regard des orientations stratégiques du projet *Le centre-ville en action* et des critères supplémentaires suivants, servant habituellement à la réalisation d'études d'ÉE de portée générale :

- > Conformité à la Politique d'aménagement
- > Conformité au Plan directeur des transports



- > Compatibilité avec l'utilisation du sol adjacente
- > Qualité de vie de la collectivité
- > Compétitivité économique
- > Tourisme
- > Conservation du patrimoine
- > Environnement visuel
- > Bruit et qualité de l'air
- > Végétation
- > Qualité de l'eau de surface
- > Faune urbaine

À tous les points de vue, le Plan directeur et ses projets individuels éventuels satisfont les critères. Compte tenu de ce qui précède, après l'acceptation du projet *Le centre-ville en action* en tant que Plan directeur approuvé, les projets susceptibles d'avoir des répercussions plus grandes (projets de l'annexe C, notamment tous les projets de réfection de rue correspondants) devront faire l'objet des dernières phases du processus d'ÉE de portée générale (phases 3 – Options de conception, et 4 – Rapport d'étude), notamment la consultation obligatoire des parties intéressées et la présentation d'un rapport de projet environnemental, avant que ne puissent débiter la conception définitive et la construction. Tous les autres projets (projets relevant des annexes A, A+ et B) seront approuvés et ne devront satisfaire qu'aux exigences de consultation supplémentaire ou d'émission d'avis (selon les cas) avant le lancement des travaux de construction.



## 5.5 Mesures de mise en œuvre

En plus d'avoir respecté les dispositions des deux premières étapes du processus d'ÉE de portée générale, le projet *Le centre-ville en action* a permis de désigner toute une gamme de mesures qui, une fois mises en œuvre dans le cadre d'une stratégie globale, permettront la réalisation à long terme et progressive de la vision d'avenir des rues du centre-ville d'Ottawa. Ces mesures sont ainsi regroupées :

- > Politiques et considérations administratives
- > Normes et lignes directrices
- > Exploitation et entretien
- > Programmes et diffusion
- > Surveillance

Un plan d'action *Le centre-ville en action* correspondant est proposé sous forme récapitulative dans le tableau 5-6. Ce plan propose des orientations quant à la complexité et à la priorisation des mesures, des activités à mener pour lancer et exécuter la mesure, et un calendrier ciblé. Il reconnaît par ailleurs l'importance des associations communautaires, des associations d'amélioration commerciale et d'autres intervenants dans la mise en œuvre de la présente étude

## Plan d'action du Centre-ville en action

N°	Mesure recommandée	Principales activités	Chef de file				Ressources et catégorie de complexité	Priorité	Calendrier prévu		
			Ville	Communauté de commerces	Secteur privé	Autre			0 - 2 ans	3 - 5 ans	5 ans et +
							Élevée ● Moyenne ◐ Faible ○				

### A) POLITIQUES ET CONSIDÉRATIONS ADMINISTRATIVES

	Fixer à 3 m (dont 1,1 m pour le mobilier, 1,3 m dégagé et 0,6 m pour la façade des bâtiments) la largeur minimale de trottoir pour les rues du secteur central	Intégrer dans le Plan officiel, le PDT et le Plan de la circulation piétonnière des exigences de largeur minimale de trottoir	✓				●	●	✓	
	Ajouter au Plan officiel un énoncé de politique clair, fondé sur la vision d'avenir et les orientations stratégiques du rapport sur <i>Le centre-ville en action</i> , qui fasse partager l'intention de la Ville de restaurer les rues du centre-ville afin de répondre aux besoins de mobilité et de favoriser le confort des piétons, des cyclistes et des usagers du transport en commun, comme autant de priorités essentielles.	Modifier en conséquence le Plan officiel, dans le cadre de l'examen quinquennal réalisé par la Ville	✓				◐	●	✓	
	Modifier la politique actuelle sur les servitudes de trottoir afin de créer une hiérarchie de servitudes et de faire en sorte que l'espace privé rendu disponible pour les piétons réponde aux objectifs de mobilité et de design urbain	Modifier en conséquence le Plan officiel, Annexe 1 (Hiérarchie des routes et emprises), dans le cadre de l'examen quinquennal réalisé par la Ville	✓				◐	●	✓	
	Intégrer les recommandations visant les améliorations au réseau cyclable sur voirie, fournies dans le Plan de vision d'avenir sur le cyclisme du projet <i>Le centre-ville en action</i>	Modifier le Plan sur le cyclisme de la Ville d'Ottawa, en conjonction avec sa révision en cours, et investir dans des projets pilotes destinés à lancer la création de nouvelles installations cyclables	✓				◐	●	✓	
	Créer un réseau actualisé de couloirs prioritaires au transport en commun au centre-ville d'Ottawa, qui tienne compte des services d'autobus prévus après l'ouverture de la Ligne de la Confédération	Actualiser la désignation de « couloirs prioritaires au transport en commun » dans l'annexe du Plan officiel sur le réseau de transport en commun rapide, dans le cadre de l'examen quinquennal réalisé par la Ville	✓			✓	○	●	✓	
	Lors du cadrage des projets de renouvellement de l'infrastructure touchant des rues du centre-ville d'Ottawa, demander l'avis des directions et des divisions de la Ville responsables de la planification du transport, de la circulation et de l'ingénierie, de la planification communautaire, du design urbain et de l'approbation des projets d'aménagement	Intégrer ce protocole dans la fonction de gestion des actifs	✓				○	○	✓	
	Au moment de la planification et de la conception des projets d'infrastructure touchant des rues du centre-ville, créer des groupes de travail communautaires constitués de techniciens, d'employés en planification et conception communautaire ainsi que d'intervenants de la collectivité	Intégrer ce protocole dans les mandats des projets	✓	✓			○	●	✓	



Tableau 5-6 : Plan d'action du projet *Le centre-ville en action*

N°	Mesure recommandée	Principales activités	Chef de file				Ressources et catégorie de complexité	Priorité	Calendrier prévu		
			Ville	Communauté de commerces	Secteur privé	Autre			0 - 2 ans	3 - 5 ans	5 ans et +
	Mener un processus de planification/conception fonctionnelle pour les projets de réfection des rues du centre-ville, avant d'entreprendre les tâches de conception détaillée	Lors du cadrage des projets, déterminer la nécessité ou non d'entreprendre ce processus de planification/conception fonctionnelle en « deux étapes ». Mener ce processus soit dans le cadre de l'ÉE lorsqu'elle est nécessaire, ou au cours d'un exercice de planification de secteur, le cas échéant	✓				●	●	✓		
	Créer un mécanisme de prise de décisions au niveau des gestionnaires, concernant la planification du transport, de la circulation et de l'ingénierie, de la planification communautaire, du design urbain, pouvant servir lorsque les processus de planification et de conception des rues exigent une prise de décision au sujet de solutions de conception fonctionnelle	Envisager la possibilité de créer une entité de « prise de décisions sur la conception des rues », constituée de gestionnaires membres de l'administration	✓				●	●	✓		
	Obtenir l'avis du Comité d'examen du design urbain de la Ville sur les projets importants d'infrastructure dans les rues du centre-ville	Confirmer cette exigence dans le mandat du Comité, et fournir l'occasion de présenter les projets lors des étapes de conception fonctionnelle et de conception détaillée	✓				●	○	✓		
	Lors de l'examen des projets d'aménagement, exiger, comme condition d'approbation, que la zone de trottoir de la rue adjacente soit analysée au regard des niveaux de service futurs offerts aux piétons, et qu'elle soit reconstruite	Intégrer des conditions spécifiques dans l'accord de plan d'implantation et veiller à ce que la Ville reçoive une estimation précise des coûts de reconstruction du trottoir de la rue adjacente	✓				○	●	✓		
	Mettre en place au centre-ville un système coordonné de liens traversant les îlots, afin de faciliter les déplacements à destination et en provenance des stations de la Ligne de la Confédération	Au cours du processus d'approbation des projets d'aménagement, collaborer avec les promoteurs en vue d'intégrer la conception de liens traversant les îlots	✓				●	●			✓

## B) NORMES ET LIGNES DIRECTRICES

	Élaborer une série de normes de paysage de rue urbain, touchant des sujets tels que la plantation d'arbres de rue, les types de lampadaire et les décalages, les surfaces et tous les éléments de mobilier urbain	Appliquer les normes de paysage de rue lors de l'examen des projets d'aménagement ou lors de travaux d'immobilisation	✓				●	●	✓		
	Élaborer une stratégie et des lignes directrices détaillées pour l'amélioration des façades des édifices du secteur central, focalisée sur la création de paysages de rue accordant la priorité aux piétons	Entreprendre une étude détaillée sur l'amélioration des façades	✓				●	●	✓		
	Le long des îlots d'interface du service d'autobus et de la Ligne de la Confédération, établir des normes de conception des trottoirs, afin de prévoir assez d'espace et de capacité pour les volumes élevés de circulation piétonnière attendus	Une fois déterminé l'emplacement des stations de la Ligne de la Confédération, évaluer les exigences de capacité de circulation des parcours piétonniers reliant les arrêts d'autobus aux stations, conjointement avec OC Transpo	✓		✓		●	●	✓		

Tableau 5-6 : Plan d'action du projet *Le centre-ville en action*

N°	Mesure recommandée	Principales activités	Chef de file				Ressources et catégorie de complexité	Priorité	Calendrier prévu		
			Ville	Communauté de commerces	Secteur privé	Autre			0 - 2 ans	3 - 5 ans	5 ans et +
	Désigner les arrêts d'autobus prioritaires et chercher à obtenir un espace suffisant sur la bordure de la rue pour permettre l'installation de commodités pour les clients, notamment des abris	Qu'OC Transpo poursuive son plan de transport par autobus suivant l'ouverture de la Ligne de la Confédération, désigne l'emplacement des arrêts d'autobus, élabore des normes de conception des arrêts et cherche à obtenir un espace suffisant sur la bordure de la rue	✓			✓	●	●	✓		
	Élaborer une famille intégrée de lampadaires et de mobilier urbain, qui tienne compte de la typologie des rues du projet <i>Le centre-ville en action</i>	Réviser la Politique sur l'éclairage des rues de la Ville et créer un programme sur le mobilier urbain axé sur le centre-ville	✓				●	●	✓		

### C) EXPLOITATION ET ENTRETIEN

	Reconnaître le fait que les rues présentant les infrastructures hors sol les plus complexes et raffinées devront faire l'objet d'une obligation de diligence accrue en matière d'entretien	Prévoir des budgets de fonctionnement et d'entretien appropriés	✓			✓	○	●	✓		
	Élaborer une série normalisée d'éléments d'infrastructure de rue (lampadaires, mobilier, pavés de pierre, etc.) au centre-ville d'Ottawa, si le contexte s'y prête, afin de réduire les coûts d'inventaire	Désigner les éléments pouvant être normalisés	✓			✓	○	●	✓		
	Examiner les places de stationnement sur voirie actuelles des autobus affrétés, les zones de chargement et de montée à bord/descente du centre-ville d'Ottawa, et élaborer une stratégie cohérente tenant compte du stationnement des autobus affrétés	Créer un groupe de travail constitué de représentants de la Direction de l'exploitation et de l'entretien des stationnements de la Ville d'Ottawa, de la CCN et des ZAC	✓			✓	○	●		✓	
	Lors de la réfection des rues, préparer un « manuel d'exploitation et d'entretien » qui donne le détail des éléments et des matériaux de conception du projet	Intégrer cette exigence dans le mandat portant sur la conception de la consultation	✓			✓	○	●	✓		

### D) PROGRAMMES ET DIFFUSION

	Développer le programme de comptage des piétons de manière à inclure des comptes à mi-îlot et à tous les passages piétonniers	Désigner les rues prioritaires où les comptes sont les plus instructifs. Fournir les comptes pour étayer tous les projets de planification/conception de l'infrastructure des rues	✓				○	○	✓		
	Élaborer et mettre en place des projets de priorité aux piétons qui permettent d'offrir un niveau de service élevé aux piétons	Créer un groupe de travail chargé de déterminer les possibilités et d'élaborer, mettre en œuvre et surveiller des projets	✓			✓	●	●	✓		
	Élaborer et mettre en place une stratégie d'orientation axée sur les déplacements des piétons et des cyclistes vers les stations de la Ligne de la Confédération et les destinations importantes d'une ville et d'une capitale	Collaborer avec la CCN, les ZAC et les chauffeurs de la Ligne de la Confédération en vue de concevoir le programme	✓	✓			○	●		✓	

Tableau 5-6 : Plan d'action du projet *Le centre-ville en action*



N°	Mesure recommandée	Principales activités	Chef de file				Ressources et catégorie de complexité	Priorité	Calendrier prévu		
			Ville	Communauté de commerces	Secteur privé	Autre			0 - 2 ans	3 - 5 ans	5 ans et +
	Créer un programme de restauration ambulante qui encourage les activités dans la rue et le transport actif	Réviser le programme de la Ville récemment approuvé afin d'en assurer la cohérence avec la vision d'avenir du projet <i>Le centre-ville en action</i>		✓			○	○	✓		
	Encourager la diffusion de l'art public dans le secteur central	Réviser le programme actuel d'art public et estimer la pertinence de l'étendre aux projets du secteur privé	✓		✓		◐	○	✓		
	Créer un programme d'embellissement de toutes les rues du centre-ville, qui sollicite la participation de la CCN, des associations d'entreprises et communautaires, et des propriétaires individuels	Créer un groupe de travail chargé de déterminer les critères et les méthodes de financement de ce programme	✓		✓		○	◐		✓	
	Étendre la portée du programme de vélopartage Bixi en aménageant de nouveaux postes destinés aux usagers de la Ligne de la Confédération	Collaborer avec la CCN en vue de déterminer de nouveaux emplacements viables près des points d'accès de la Ligne de la Confédération	✓			✓	○	◐		✓	
	Offrir aux employés de la Ville, aux associations communautaires, aux ZAC et aux autres intervenants des possibilités de formation et de renforcement des capacités, afin de promouvoir les objectifs du projet <i>Le centre-ville en action</i>	Élaborer un programme de formation et établir un lien avec tous les intervenants éventuels	✓	✓	✓	✓	○	●	✓		
<b>E) SURVEILLANCE</b>											
	Veiller à ce que les commodités installées aux stations de transport en commun et aux arrêts d'autobus du centre-ville répondent aux besoins des usagers du transport en commun	Surveiller le niveau de service des autobus du centre-ville après l'entrée en service de la Ligne de la Confédération, et interroger les usagers	✓			✓	○	○			✓
	Veiller à ce que le nombre justifié de places de stationnement sur voirie soit disponible pour répondre aux besoins des commerces et des résidents du centre-ville	Actualiser l'étude sur le stationnement dans le secteur central après l'entrée en service de la Ligne de la Confédération	✓				○	○			✓
	Réviser le plan du projet <i>Le centre-ville en action</i> tous les cinq ans, au moment de la révision du Plan officiel	Intégrer la révision du plan du projet <i>Le centre-ville en action</i> dans les tâches à accomplir	✓				◐	◐			✓

Tableau 5-6 : Plan d'action du projet *Le centre-ville en action*

