

# 1 Introduction

Ottawa est une ville en plein essor, en particulier à l'ouest du centre-ville, où la Ville met en œuvre la phase I de la Ligne de la Confédération du futur réseau de train léger jusqu'à la station Tunney. Les quartiers avoisinants – Mechanicsville, Hintonburg, Village Wellington et parc Champlain – évoluent, et la rue Wellington Ouest est bourdonnante d'activités. Le caractère des quartiers, leur emplacement central et la proximité du transport en commun rapide en font des lieux de vie très recherchés. Le secteur subit des pressions de croissance découlant des projets de construction résidentielle d'ampleur variable. Dans le cadre d'un plan global de croissance plus durable pour Ottawa, la Ville favorise la croissance dans la zone désignée « centre polyvalent » composée du pré Tunney et de ses environs.

Ce Plan de conception communautaire (PCC) a été élaboré pour encadrer les changements futurs dans le secteur en périphérie de la station du pré Tunney, un secteur qui prend son nom du couloir de transport qui relie quatre quartiers bien établis et en pleine évolution. Il vise à orienter non seulement les aménagements privés, mais aussi les initiatives publiques de grande envergure qui amélioreront et appuieront la densification.

**1.0**  
INTRODUCTION

**2.0**  
CONTEXTE DU  
CHANGEMENT

**3.0**  
LE SECTEUR  
AUJOURD'HUI

**4.0**  
LE PLAN

**5.0**  
MISE EN ŒUVRE

# 1.1 Secteur à l'étude

Le secteur à l'étude initial pour le PCC de la rue Scott s'étend de l'avenue Northwestern au chemin Bayview, d'est en ouest sur la rue Scott, et de la limite nord du pré Tunney à la rue Wellington Ouest au sud (située juste à l'extérieur du secteur). Le secteur englobe le pré Tunney, le quartier Mechanicsville et une partie d'Hintonburg, du parc Champlain et du Village Wellington. Durant l'étude, il est ressorti que la limite sud du secteur devait s'étendre à la limite du secteur du PCC de la rue Wellington, pour englober des parties plus importantes d'Hintonburg et du Village Wellington, où aucun changement important n'est prévu. De plus, la limite nord a été modifiée pour englober des terres publiques, dont le parc Laroche et les terrains de la Commission de la capitale nationale (CCN) situés au nord de l'avenue Burnside, qui font en fait partie du quartier Mechanicsville.

Dans le secteur du PCC, qui a pour centre approximatif la station Tunney, des gens vivent et travaillent à environ 10 minutes de marche de la station (les résidents de l'extrémité est du secteur à l'étude se trouvent aussi à distance de marche facile de la station Bayview).

Le processus d'étude a permis de définir, à l'intérieur des limites modifiées du PCC, une zone où des améliorations physiques sont plus que souhaitables et, par conséquent, qui sera au cœur du PCC.



SECTEUR À L'ÉTUDE DU PCC

- CDP Area Boundary  
Limite du PCC
- CDP Focus Area  
Secteur d'intérêt du PCC

## 1.2 Qu'est-ce qu'un plan de conception communautaire?

Les plans de conception communautaire (PCC) visent à orienter les changements dans les secteurs d'Ottawa se prêtant bien à la croissance et aux améliorations, dont le secteur central, les centres-villes, les centres polyvalents, les collectivités en développement et les artères principales. Ils servent à transposer les politiques et les principes du Plan officiel à l'échelle communautaire. Les PCC sont élaborés en fonction du caractère unique de chaque communauté et présentent des occasions et des défis uniques en matière de gestion du changement.

Les PCC sont souvent créés pour répondre aux pressions en faveur du changement ou de la croissance dans un secteur donné et ils donnent l'occasion à toutes les parties d'intervenir et de participer aux discussions dès le début du processus sur la façon dont les aménagements et les améliorations futures peuvent se faire. Ils sont préparés dans un esprit de développement communautaire collectif et à l'aide d'un processus public ouvert et transparent.

Les PCC sont axés sur l'utilisation du sol et l'aménagement, mais abordent aussi les questions des transports et des éléments du domaine public, dont les parcs et les paysages de rue. Ils peuvent aussi donner lieu à des initiatives telles que des lignes directrices de conception, des modifications au zonage, une stratégie d'écologisation ou n'importe quelle stratégie requise pour régler l'aménagement physique du secteur d'étude. Les PCC sont approuvés par le Conseil municipal et peuvent être implantés dans le cadre d'un plan secondaire.

## 1.3 Comment utiliser ce PCC

Le PCC de la rue Scott est conçu à l'intention des organisations et des particuliers qui contribuent à orienter l'aménagement futur du secteur. On parle notamment des services municipaux, du Conseil municipal, des organismes fédéraux, des propriétaires fonciers, des propriétaires d'entreprise, des associations communautaires et des résidents. Plus précisément, il doit être utilisé aux fins suivantes:

- informer les propriétaires fonciers, les propriétaires d'entreprise, les entrepreneurs et le public en général au sujet de la vision du design urbain et des objectifs pour le secteur;
- servir de base à l'élaboration d'un plan secondaire en établissant des politiques concernant l'utilisation du sol, la forme bâtie, le domaine public et d'autres questions;
- servir de base pour modifier le Règlement de zonage de la Ville;
- orienter la planification et l'aménagement des biens-fonds fédéraux dans le secteur, soit le pré Tunney et les terrains gérés par la CCN;
- orienter la planification détaillée des projets d'immobilisations publics contenus dans le plan et les mises à jour au plan de la Ville pour les projets d'immobilisations;
- servir de document d'orientation pour planifier et modifier le règlement de zonage pour un site spécifique, le plan d'implantation, les demandes adressées au Comité de dérogation et les projets d'immobilisations.

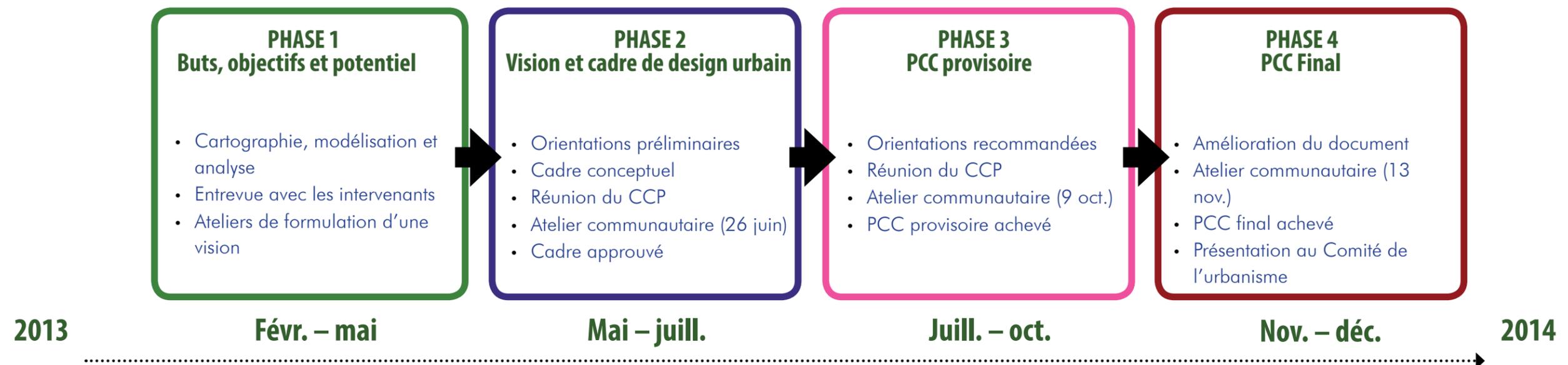
Ce PCC, un document d'orientation à volets multiples, se fonde sur les plans élaborés précédemment pour le secteur et complète d'autres lignes directrices générales en matière de conception qui ont été préparées par la Ville et qui peuvent s'appliquer au secteur. Les lignes directrices établies dans ce PCC prévaudront si elles diffèrent des lignes directrices déjà adoptées.

# 1.4 Processus de l'étude

L'étude du PCC de la rue Scott a commencé en février 2013, après un processus en quatre phases sur une période de 10 mois. Des représentants communautaires, des propriétaires fonciers et d'autres intervenants clés ont été rencontrés au début du processus pour connaître leurs points de vue sur les enjeux et les possibilités dans le secteur. Un Comité de consultation publique (CCP), composé de représentants des quartiers concernés et de l'association de la zone d'amélioration commerciale (ZAC) de Wellington-Ouest, a été formé et chargé de formuler des recommandations pour le PCC. Les consultations publiques menées à chaque phase du projet ont permis aux résidents, aux propriétaires d'entreprise, aux propriétaires fonciers et aux autres intervenants de fournir des

idées et des commentaires. Les ateliers communautaires des 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> mai et du 26 juin et les rencontres communautaires du 9 octobre et du 13 novembre en sont des exemples.

Un comité consultatif technique (CCT), composé de membres du personnel de divers services municipaux, d'OC Transpo, de la CCN et de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC), a aussi fourni des idées et des commentaires cruciaux à chaque grande étape du projet. De plus, l'équipe a régulièrement consulté divers organismes pour s'assurer que le PCC s'harmonisait aux autres initiatives en cours, et vice versa.



## 1.5 Ce qui a été dit

La participation active des résidents du secteur de la rue Scott a été cruciale à l'élaboration d'un plan de conception qui reflète la vision de la communauté et le Plan officiel de la Ville. Les résidents ont été invités à fournir des idées et des commentaires verbalement et à l'écrit lors d'un atelier de formulation d'une vision tenu en mai 2013 et de rencontres communautaires fort courues, en juin, en octobre et en novembre de cette année. En tout, plus de 300 résidents ont pris part au processus. La sélection de commentaires ci-dessous illustre les préoccupations et les aspirations exprimées par la population au début du processus.



JOURNÉE PORTES OUVERTES DU 2 MAI 2013

Nous sommes conscients que notre communauté changera, mais ne dénaturons pas nos quartiers, nous les aimons ainsi! La rue Scott n'est pas du tout conviviale pour les piétons et les cyclistes du pré. Le pré Tunney n'est pas invitant. Pour densifier les quartiers, faut-il construire beaucoup d'immeubles de grande hauteur? Le caractère éclectique et la polyvalence du quartier Mechanicsville doivent être préservés. Si la densification se concrétise, toute la communauté doit en profiter. Le parc Laroche est très achalandé, et il faut y construire de meilleures installations. Il n'est ni simple, ni plaisant de se rendre à pied aux stations de transport en commun. Nous avons besoin d'un plus grand nombre de commerces, comme une petite épicerie. Une fois le train léger en place, réduisez la largeur de la rue Scott et éliminez tous les autobus. Nous avons besoin de plus d'espaces verts. Il faut prévoir une hauteur de transition entre les tours dans le centre polyvalent, mais pas dans les quartiers. Beaucoup de gens traversent la rue Scott à la hauteur de l'avenue Carruthers, dont les enfants qui se rendent à l'école – il faudrait s'y sentir plus en sécurité. Pourquoi les terrains de la CCN ne sont-ils pas plus accessibles? Les loyers dans le secteur augmentent constamment. Il n'existe aucune règle précise aujourd'hui pour encadrer l'aménagement. La circulation sur l'avenue Parkdale est horrible, la circulation de transit a augmenté – avec la densification, il y aura encore plus de circulation. L'occasion d'aménager des voies cyclables sur l'avenue Holland a été manquée. Le secteur doit rester accueillant pour les familles. Ne construisez pas d'autres immeubles de 30 étages, comme sur l'avenue Parkdale. Ne nous attendons pas à des travaux d'aménagement au pré Tunney avant longtemps. Le couloir de verdure de la rue Scott devrait être du côté sud pour créer une zone tampon. Les plans d'aménagement devraient tenir compte des personnes qui se déplacent à pied, en vélo ou en transport en commun. Le zonage actuel dans les quartiers est correct. Nous avons besoin de meilleurs accès à la rivière pour les piétons et les cyclistes. Ne construisez pas en fonction des voitures, mais plutôt en fonction des gens.

