



PLANS D'AMÉNAGEMENT AXÉS SUR LE TRANSPORT EN COMMUN (AATC)

Stations Train, St-Laurent, Cyrville



TABLE DES MATIÈRES

1.0	Contexte	6	3.0	principe utilisé pour la planification des aménagements axés sur le transport en commun	11
1.1	Objectif	6	3.1	Limites du Plan.....	12
1.2	Portée.....	7	3.2	Secteurs d'exclusion	12
1.3	Interprétation et application.....	7	3.3	Quartiers stables	12
1.4	Processus de consultation	7	3.4	Secteurs d'influence	13
2.0	Contexte stratégique	8	3.5	Secteurs d'aménagement et horizon estimatif	13
2.1	Déclaration de principes provinciale.....	8	3.6	Atteinte de la densité favorable au transport en commun	14
2.2	Plan officiel d'Ottawa	8	3.7	Densité des projets d'aménagement au stade de l'approbation	14
2.3	Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa.....	9	3.8	Zonage en fonction de la densité	15
2.4	Plan directeur de l'infrastructure de la Ville d'Ottawa	9	3.9	Illustrations de la densité des AATC	15
2.5	Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa	9	4.0	Vision pour l'aménagement axé sur le transport en commun	16
2.6	Plan sur le cyclisme d'Ottawa.....	10	4.1	Principes directeurs des aménagements axés sur le transport en commun	16
2.7	Lignes directrices en matière d'aménagement axé sur le transport en commun de l'Ontario.....	10	5.0	Mobilité	17
2.8	Lignes directrices sur les aménagements axés sur le transport en commun d'Ottawa	10	5.1	Piétons.....	18
2.9	Lignes directrices d'esthétique urbaine d'Ottawa pour les habitations de grande hauteur.....	11	5.2	Cyclisme.....	18
			5.3	Réseau de rues.....	19
			5.4	Transport en commun.....	19

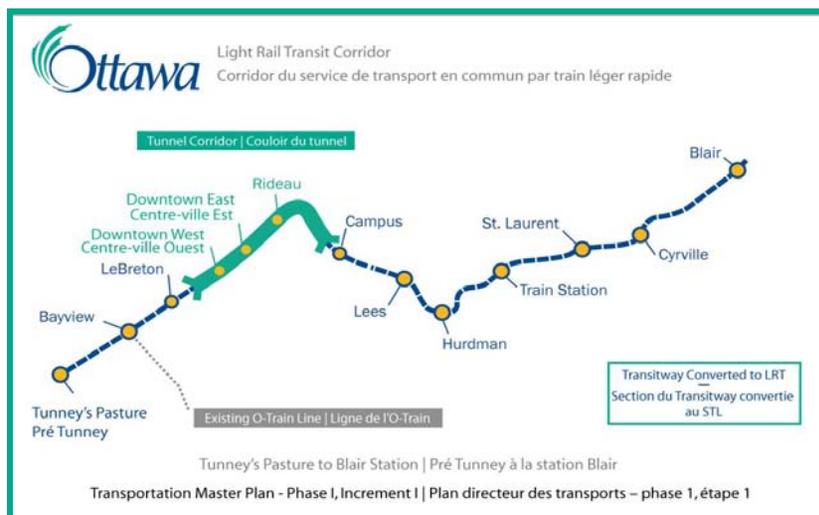
6.0	Utilisation des terrains.....	20	10.1.2	Réseau pour piétons, secteur Train.....	35
6.1	Secteurs à usage polyvalent.....	20	10.1.3	Réseau de pistes cyclables, secteur Train.....	37
6.2	Rues à façades actives	20	10.1.4	Réseau de rues, secteur Train.....	39
7.0	Plans verts	21	10.1.5	Le plan vert du secteur Train.....	40
7.1	Paysage de rue.....	22	10.1.5	Le plan vert du secteur Train.....	41
7.2	Parcs publics	22	10.1.6	Cadre d'utilisation des terrains, secteur Train	43
7.3	Aires d'agrément extérieures privées	22	10.1.7	Densité et hauteur maximales d'immeubles, secteur Train	45
8.0	Orientation en matière de conception urbaine	24	10.2	Secteur d'aménagement axé sur le transport en commun – St-Laurent	49
9.0	étude globale de la viabilisation des aatc.....	28	10.2.1	Utilisation des terrains existants du secteur St-Laurent - contexte51	
9.1	Alimentation en eau	29	10.2.2	Réseau pour piétons, secteur St-Laurent.....	51
9.2	réseau séparatif	29	10.2.3	Réseau de pistes cyclables, secteur St-Laurent	54
9.3	Entretien des égouts pluviaux	30	10.2.4	Réseau de rues – secteur St-Laurent.....	56
9.4	Sercices d'électricité	30	10.2.5	Plan vert, secteur St-Laurent.....	58
9.5	Transport	31	10.2.6	Cadre d'utilisations des terrains, secteur St-Laurent	60
9.6	Bruit et vibration.....	31	10.2.7	Densités et hauteur maximales, secteur St-Laurent.	63
10.0	Plans d'aménagement axés sur le transport en commun : Concepts et politiques.....	33	10.3	Secteur d'aménagement axé sur le transport en commun, secteur Cyrville.....	67
10.1	Aménagement axé sur le transport en commun – secteur Train	33	10.3.1	Utilisation actuelle des Terrains, secteur Cyrville - Contexte	69
10.1.1	Utilisation actuelle des terrains dans le secteur Train Contexte	35			

10.3.2	Réseau pour piétons, secteur Cyrville.....	69	Annexe H : Échéancier des plans d'aménagement	120
10.3.3	Réseau de pistes cyclables de Cyrville	72	Annexe I : Station St-Laurent – plan du secteur Sud-ouest de la station (sous pli séparé)	123
10.3.4	Réseau de rues de Cyrville	74	Annexe J : Coupe transversales des rues	124
10.3.5	Cadre d'utilisation des terrains de Cyrville.....	76		
10.3.6	Plan vert de Cyrville	79		
10.3.7	Densité et Hauteur maximales des immeubles, secteur Cyrville	82		
11.0	Mise en œuvre	86		
11.1	Approbation des demandes d'aménagement	86		
11.2	Projets d'immobilisation futurs et financement.....	88		
11.3	Suivi et modifications du plan D'AATC.....	89		
Annexe A : tables de Densité		85		
Annexe B : Images illustrant le rapport espace-plancher minimal et/ou le nombre d'unités par hectare.....		86		
Annexe C : Étude globale de viabilisation sur les aménagements axés sur le transport en commun (AATC) dans les secteurs de station de TLR (sous pli distinct).....		88		
Annexe D : Sommaire des coûts d'Infrastructure Costs		88		
Annexe E: Projets d'installations piétonnières		89		
Annexe F : Projets d'installations cyclables		101		
Annexe G : Carte des pistes cyclables.....		119		

1.0 CONTEXTE

En janvier 2010, le Conseil municipal a approuvé le concept fonctionnel du couloir du train léger sur rail d'Ottawa (TLRO) de Pré Tunney à la station Blair. À cette date, le Conseil municipal a également approuvé les estimations de coûts, s'élevant à 2,1 milliards de dollars, pour le projet et avait demandé au personnel de commencer les études et évaluations appropriées et de mettre au point les processus nécessaires à la progression du projet de train léger sur rail (TLR).

Le TLRO circulera de Pré Tunney à la station Blair. Le réseau comprend 12,5 km de nouvelles voies, 13 stations et un tunnel qui traverse le centre-ville



Dix des 13 stations sont des stations de transport rapide par autobus qui seront converties ou reconstruites pour les adapter au train léger sur rail et les autres trois sont des nouvelles stations souterraines dans le secteur centre-ville. La phase de l'avant-projet sommaire a commencé en septembre 2010 et s'est achevée à l'automne 2011.

La phase de conception finale se déroulera au cours des prochaines années et la mise en service du réseau est prévue au printemps 2018.

En prévision de pressions qui seront exercées pour l'aménagement de terrains à proximité des stations du TLR, le Conseil municipal a déterminé des secteurs prioritaires pour la création de plans d'aménagement axé sur le transport en commun (AATC). Conformément à la directive du Conseil, la planification pour ces secteurs prioritaires se traduira par l'aménagement de quartiers densifiés bien conçus où les résidents peuvent vivre, travailler, magasiner et jouer à proximité, exécuter facilement leurs activités quotidiennes, avoir accès à un excellent service de transport en commun et soutenir les entreprises locales.

1.1 OBJECTIF

Les plans d'aménagement axé sur le transport en commun (plans d'AATC) ouvrent la voie à un aménagement favorable au transport en commun ou « densifié » dans les secteurs prioritaires situés près des stations de train léger sur rail (TLR) futures. Les plans élaborent une vaste stratégie de croissance qui contribuera à la création de communautés favorables au transport en commun. L'un des premiers objectifs des plans d'AATC est de promouvoir l'utilisation du réseau public de transport en commun en employant des stratégies d'urbanisme efficaces pour aménager et concevoir les quartiers autour des stations. Les plans d'AATC serviront à orienter la création de milieux de vie exceptionnels tout en permettant d'intensifier la densité résidentielle et la densité d'emplois là où il convient de le faire dans les secteurs d'étude.

Les plans d'AATC comprennent des cartes et des dessins qui indiquent les voies empruntées par les piétons et les cyclistes dans leurs déplacements, le réseau routier et l'aménagement du domaine public. Les plans d'AATC comporteront aussi des illustrations afin de démontrer la forme que prendrait éventuellement l'aménagement envisagé ainsi que l'emplacement de liens piétonniers et les aménagements paysagers améliorés.

1.2 PORTÉE

Les plans d'AATC sont des politiques approuvées par le Conseil municipal et sont semblables aux plans de conception communautaire. Les plans d'AATC constituent un outil de gestion de la croissance et de l'évolution d'un secteur précis autour d'une station du TLR future. Les plans ont été préparés dans un délai très court et pourraient ne pas contenir tous les éléments d'un plan de conception communautaire décrits à la section 2.5.6 du Plan officiel. Bien que les éléments des plans d'AATC puissent varier de temps à autre, ces derniers incluront toujours des orientations cruciales sur la densité, l'utilisation du sol et les formes bâties souhaitées, l'aménagement du domaine public, la construction d'installations, la mobilité et la viabilisation d'un secteur d'AATC donné.

1.3 INTERPRÉTATION ET APPLICATION

Les plans d'AATC s'appliquent à plusieurs étapes du processus de planification et d'aménagement municipal et seront utilisés par de nombreux groupes. Les plans orienteront les promoteurs à l'étape des demandes d'aménagement et de leur examen, y compris les demandes de modification proposées du Plan officiel ou du Règlement de zonage ou d'évaluation de plans de lotissement ou d'implantation. Il incombera aux professionnels de la planification de la Ville de coordonner l'examen et la mise en œuvre des propositions contenues dans les plans d'AATC. Les services de la Ville, comme les Services d'infrastructure et le Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance, se serviront des plans pour documenter la prise de décisions, l'acquisition, la conception ou l'aménagement de projets d'immobilisation et de croissance, notamment le renouvellement des infrastructures routières, les initiatives d'aménagement paysager des rues, la réfection des trottoirs et des sentiers et l'aménagement de parcs publics.

À l'étape de l'examen des projets d'aménagement, les plans d'AATC fourniront des renseignements aux promoteurs, au personnel, aux

associations communautaires et au public relativement aux autres politiques approuvées par le Conseil municipal, notamment le Plan officiel, les plans secondaires, les plans de conception communautaire et les lignes directrices d'esthétique urbaine (p. ex. les Lignes directrices sur les aménagements axés sur le transport en commun, les Lignes directrices d'esthétique urbaine pour les habitations de grande hauteur, les Directives d'esthétique urbaine pour l'aménagement des grandes artères). Les plans d'AATC ne visent pas à reproduire les nombreuses politiques d'esthétique liées à la croissance élaborées dans d'autres documents de politique.

En cas de divergence entre ces documents, lorsqu'un plan d'AATC comporte plus de précisions ou de détails, l'information la plus détaillée aura préséance. Les promoteurs et le personnel de la Ville devraient pouvoir démontrer que leur proposition est conforme à l'objectif des plans d'AATC.

1.4 PROCESSUS DE CONSULTATION

La consultation pour les plans d'AATC a exigé la collaboration de nombreuses parties intéressées dans un délai très court. Des groupes de parties intéressées ont été formés et ont participé à des étapes clés du processus de planification des plans d'AATC. Ces groupes comprenaient les conseillers municipaux des quartiers visés, des propriétaires du secteur et un Comité consultatif technique (CCT) composé, entre autres, de membres du personnel de la Ville, de partenaires de différents paliers de gouvernement et de représentants des services publics. Des groupes communautaires et les membres des Comités consultatifs de la Ville ont également été consultés individuellement à des étapes clés du projet.

Les groupes de parties intéressées ont participé à la collecte et à l'analyse de données, à l'examen des concepts d'aménagement préliminaires et à l'examen des plans d'AATC définitifs. Les parties intéressées ont aussi été rencontrées tout au long du processus de planification, au besoin. Les membres du public ont été consultés dans le cadre d'une séance portes ouvertes tenue pendant le projet.

2.0 CONTEXTE STRATÉGIQUE

Les plans d'AATC ont été conçus avec comme objectif la densification de l'utilisation des terrains autour des futures gares du TLR dans le but de favoriser le transport en commun dans les communautés organisées autour des nouvelles stations du TLR. La densité cible est d'environ 200 à 400 personnes (résidents et emplois combinés) par hectare brut dans chaque secteur du plan d'AATC. Dans le cadre de la préparation des plans d'AATC, la priorité a été accordée à l'amélioration de l'accès aux stations de transport en commun pour les piétons et les cyclistes, ainsi qu'au respect des normes élevées de conception urbaine des espaces publics et privés. Outre ces objectifs premiers, les plans mettent en œuvre les priorités stratégiques du Conseil municipal en matière de transport et de mobilité et ont été préparés conformément aux politiques et aux lignes directrices municipales et provinciales favorables au transport en commun.

Les priorités stratégiques du Conseil municipal liées aux plans d'AATC sont :

- **TM2 - Maximiser la densité autour des stations de transport en commun** (*planifier des quartiers bien conçus et compacts où la population locale pourra vivre, travailler, faire ses achats et se divertir à proximité et où elle pourra s'acquitter facilement de ses obligations quotidiennes, avoir accès à un réseau de transport en commun viable et encourager les commerces locaux*).
- **TM3 - Prévoir l'infrastructure requise pour soutenir les choix de la population en matière de déplacements** (*donner plus de choix aux résidents en matière de déplacements en soutenant des initiatives liées aux circuits, au transport en commun rapide, à la marche et au cyclisme*).

Les orientations stratégiques et des lignes directrices de la Ville et du gouvernement provincial font partie intégrante de la conception et des recommandations des plans d'AATC, ainsi que des exigences

en matière de conception et de mise en œuvre propres au contexte. Les points saillants de ces documents sont présentés ci-après et sont essentiels au succès des secteurs d'AATC. Il faudra se référer à ces documents et à d'autres politiques pertinentes qui ne sont pas mentionnées spécifiquement, ainsi qu'aux exigences de ce plan en matière de conception et de mise en œuvre.

2.1 DÉCLARATION DE PRINCIPES PROVINCIALE

La Déclaration de principes provinciale (DPP) établit les critères en matière d'utilisation et d'aménagement du sol appropriés tout en protégeant les questions d'intérêt provincial, de santé et sécurité publiques et de qualité du milieu naturel. Elle appuie l'amélioration de la gestion et de la planification de l'utilisation du sol, qui contribue à l'accroissement de l'efficacité du système de planification de l'utilisation du sol.

La DPP établit l'orientation générale à l'appui de l'aménagement axé sur le transport en commun, y compris des formes d'aménagement et d'utilisation du sol efficaces et un éventail et une combinaison appropriés d'utilisations du sol et de possibilités d'accès aux logements, en plus de l'établissement de densités minimales cibles. La DPP encourage les formes d'utilisation du sol qui prévoient l'utilisation efficace de l'infrastructure municipale, réduisent les trajets de véhicules et appuient l'utilisation du transport en commun. La DPP exige également qu'une plus grande attention soit accordée aux formes compactes et à la diversité des utilisations du sol dans les secteurs qui sont bien desservis par le transport en commun.

2.2 PLAN OFFICIEL D'OTTAWA

Le Plan officiel (PO) d'Ottawa établit l'orientation générale à l'appui de la densification de l'utilisation du sol et de l'amélioration de l'esthétique urbaine dans les secteurs situés à proximité des stations de transport en commun rapide. Le PO fournit des directives sur la planification des secteurs d'AATC, notamment en fixant des cibles de densification, en établissant des secteurs prioritaires de

conception, en augmentant les modes de transport actif, comme le cyclisme et la marche, et en réduisant les tarifs de stationnement

Les politiques liées à l'aménagement favorable au transport en commun ont été modifiées dans le cadre des études d'AATC afin qu'elles correspondent avec la gamme de zones d'utilisation du sol déterminées dans les limites du plan d'AATC. Dans certains cas, les zones d'utilisation du sol ont été modifiées pour accroître les combinaisons d'utilisation du sol, par exemple en ajoutant la possibilité d'aménagement résidentiel. Les modifications apportées au PO par suite des études d'AATC sont présentées sommairement ci-après.

2.3 PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS DE LA VILLE D'OTTAWA

Le Plan directeur des transports (PDT) de la Ville d'Ottawa définit les installations, les services et les politiques de transport que la Ville mettra en place afin de desservir une population qui, selon les projections, atteindra 1,14 million de personnes en 2031. Il fournit une orientation aux programmes de transport quotidien de la Ville et une base de planification budgétaire qui est conforme aux politiques de gestion de la croissance du Plan officiel de la Ville. Le PDT contient des lignes directrices pour la préparation des plans d'AATC aux fins de l'élaboration de politiques de « transport actif » qui préconisent la marche et la bicyclette comme moyens de transport souhaitables, non seulement sur le réseau routier, mais également sur les sentiers polyvalents.

2.4 PLAN DIRECTEUR DE L'INFRASTRUCTURE DE LA VILLE D'OTTAWA

Le Plan directeur de l'infrastructure (PDI) explique que les services d'infrastructure, les grands projets d'expansion pour la distribution de l'eau, le traitement des eaux usées et la régulation des eaux

pluviales et le rôle de la Ville dans la protection du fonds de ressources naturelles indispensables aux puits et aux fosses septiques des particuliers, sont fournis durant la période de planification afin de servir une population qui, selon les projections, atteindra 1,14 million de personnes en 2031. Il établit l'orientation pour les programmes d'infrastructure quotidiens de la Ville qui sont conformes aux politiques de gestion de la croissance du Plan officiel de la Ville. Le PDI contient des lignes directrices pour la préparation des plans d'AATC afin d'assurer la prestation de services appropriés au niveau estimatif de densification des aménagements.

2.5 PLAN DE LA CIRCULATION PIÉTONNIÈRE D'OTTAWA

Le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa définit une vision et un cadre d'action pour la circulation des piétons qui comprend la planification, la conception et la mise sur pied d'installations piétonnières. Ce plan vise également à mettre en œuvre des mesures et des politiques pour améliorer l'intégration de la circulation piétonnière, en tant que mode de transport de recharge et viable, au système de transport d'Ottawa. Les principaux objectifs du Plan de la circulation piétonnière sont les suivants :

- accroître le nombre de déplacements à pied dans la Ville;
- contribuer à l'élaboration des principes généraux de l'aménagement futur de manière à favoriser la création d'un environnement piétonnier de qualité;
- promouvoir la marche à Ottawa.

Ces objectifs visent principalement l'aménagement d'un réseau intégré d'espaces piétonniers conviviaux directement reliés aux installations de transport en commun, qui s'intègre au potentiel piétonnier de la communauté et l'améliore. Le Plan de la circulation

piétonnière appuie les plans d'AATC en fournissant des lignes directrices de planification et de conception favorables aux piétons, des lignes directrices en matière de sécurité et d'accessibilité et une orientation pour l'aménagement de passages pour piétons sécuritaires et pratiques. Le Plan de la circulation piétonnière contient également des directives relatives à l'aménagement d'espaces d'agrément propices aux piétons, d'enseignes de localisation et d'éclairage à l'échelle des piétons.

2.6 PLAN SUR LE CYCLISME D'OTTAWA

L'un des principes clés du Plan sur le cyclisme d'Ottawa est de rendre la Ville mieux adaptée aux cyclistes et de s'assurer que toutes les rues sont conçues et entretenues d'une manière qui prend en compte les besoins des cyclistes ainsi que ceux des autres usagers de la route. Les principaux objectifs du Plan sur le cyclisme d'Ottawa sont présentés sommairement ci-après :

- tirer parti des projets de cyclisme actuels en reliant et en agrandissant les installations cyclables existantes de la Ville;
- améliorer la sécurité des cyclistes de tous niveaux et de tous âges;
- tripler le nombre de déplacements par bicyclette chaque année dans la Ville, pour le faire passer de 4 500 (2001) à 12 000 d'ici 2021.

Le Plan sur le cyclisme appuie les plans d'AATC en recommandant l'intégration du transport en commun et du cyclisme comme moyens de transport complémentaires et en fournissant les renseignements sur les voies cyclables existantes et planifiées dans les secteurs visés par les plans d'AATC et à proximité de ceux-ci.

2.7 LIGNES DIRECTRICES EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT AXÉ SUR LE TRANSPORT EN COMMUN DE L'ONTARIO

Le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) a publié des lignes directrices exhaustives qui font la promotion de l'utilisation du transport en commun au moyen de pratiques d'aménagement du territoire, de conception urbaine et d'exploitation axées sur les transports en commun. Ces lignes directrices appuient la planification des AATC en formulant des recommandations en matière de densification de l'aménagement du territoire, de conception communautaire, de création de rues complètes et d'amélioration de l'accès au transport en commun pour les piétons et les cyclistes. Elles contiennent également des liens utiles vers des ressources complémentaires connexes. Les principes de conception des lignes directrices du MTO font partie intégrante de l'approche de conception et de planification des plans d'AATC.

2.8 LIGNES DIRECTRICES SUR LES AMÉNAGEMENTS AXÉS SUR LE TRANSPORT EN COMMUN D'OTTAWA

Les Lignes directrices sur les aménagements axés sur le transport en commun (AATC) définissent l'AATC comme un aménagement de densité moyenne à élevée qui comprend diverses utilisations des sols, est situé à une courte distance de marche d'un arrêt ou d'une station du réseau de transport en commun rapide et est conçu de manière à favoriser l'usage du transport en commun. Les lignes directrices sur les aménagements axés sur le transport en commun visent à faciliter l'évaluation, la promotion et la réalisation des aménagements voulus pour favoriser le transport en commun à Ottawa. Les lignes directrices serviront aux fins suivantes :

- aménager des secteurs aux utilisations et aux densités variés qui profitent autant aux usagers du transport en commun qu'à la communauté locale;

- veiller à ce que les formes bâties soient conçues de manière à favoriser l'utilisation du transport en commun et à assurer la sécurité des piétons, des cyclistes, des automobilistes et des espaces de stationnement;
- créer des espaces publics de qualité qui procurent un accès direct, pratique, sécuritaire et attrayant au réseau de transport en commun.

Les lignes directrices sur les AATC doivent servir de référence pour la préparation et l'approbation des plans d'aménagement et des paysages de rue dans les secteurs des AATC approuvés.

2.9 LIGNES DIRECTRICES D'ESTHÉTIQUE URBAINE D'OTTAWA POUR LES HABITATIONS DE GRANDE HAUTEUR

Les Lignes directrices d'esthétique urbaine pour les habitations de grande hauteur s'appliquent aux bâtiments de grande hauteur (dix étages ou plus) ainsi qu'aux habitations de grande hauteur de projets mixtes. Les lignes directrices sont utilisées pour l'examen des demandes d'aménagement, afin de favoriser et de réaliser l'aménagement adéquat d'habitations de grande hauteur, et représentent des références utiles pour la conception des aménagements commerciaux de grande hauteur. Les principaux objectifs des lignes directrices d'esthétique urbaine sont :

- tenir compte de la compatibilité et de la relation entre les immeubles de grande hauteur et leur contexte existant ou prévu;
- coordonner et intégrer le stationnement, les services, les services publics et le transport en commun dans la conception des immeubles et de leur emplacement;
- encourager une variété d'utilisations et d'espaces ouverts, qui contribuent à la commodité de la vie urbaine;

- créer des rues à échelle humaine et favorables à la marche, et des espaces publics attrayants qui contribuent à rendre les quartiers agréables à vivre, sûrs et sains;
- encourager la construction d'immeubles de grande hauteur qui offrent des vues sur la silhouette de la ville et qui mettent en valeur son orientation et son image;
- promouvoir les aménagements qui, par leur conception, correspondent à l'environnement physique et au microclimat

Les Lignes directrices d'esthétique urbaine pour les habitations de grande hauteur doivent servir de référence dans la préparation et l'approbation des plans d'aménagement des secteurs d'AATC.

3.0 PRINCIPE UTILISÉ POUR LA PLANIFICATION DES AMÉNAGEMENTS AXÉS SUR LE TRANSPORT EN COMMUN

Les plans d'AATC ont été préparés en prévision du réaménagement et de la densification à long terme autour des stations du train léger sur rail (TLR). Les densités et les combinaisons d'utilisations permises pourraient faire en sorte que secteurs d'AATC s'apparentent à de petits centres-ville. Les plans d'AATC constituent le cadre de planification de l'utilisation du sol qui permet aux centres de croître et d'évoluer en réponse aux pressions du marché et aux améliorations publiques.

Les recherches documentaires au sujet de plusieurs municipalités canadiennes et américaines dotées de réseaux de train léger ont révélé qu'il existe des thèmes communs, mais des approches différentes en matière de planification des AATC. En particulier, la distance de marche jusqu'au transport en commun rapide variait entre 400 mètres et 800 mètres (de 5 à 10 minutes), et la population

cible requise pour favoriser le transport en commun à l'intérieur de ces distances de marche était différente. La densité moyenne de la population cible sélectionnée pour les plans d'AATC va de 200 à 400 personnes par hectare brut, pour une distance de marche de 800 mètres. Voici quelques-uns des éléments courants et essentiels de la planification des AATC :

- accorder la priorité aux déplacements des piétons et des cyclistes dans le secteur d'AATC et améliorer la liaison avec la communauté avoisinante;
- veiller à ce que les aménagements plus denses soient situés près des stations de transport en commun;
- prévoir une planification souple qui permet différentes utilisations de terrains;
- améliorer le domaine public.

Les plans d'AATC ont été préparés en combinant ces éléments essentiels aux solutions « faites à Ottawa ». La meilleure approche en matière de densification des AATC consiste à préserver les aménagements existants, à permettre leur agrandissement, lorsque souhaité, et à mettre en place un cadre réglementaire qui favorise la diversification des utilisations du sol et la densification avec le temps. La création d'utilisations futures du sol en réponse aux pressions du marché dans la plupart des zones des secteurs d'AATC est un autre principe important.

Les plans d'AATC sont étayés par l'Étude globale de la viabilisation des AATC (annexe C), dans lequel figure une analyse des capacités de l'infrastructure existante, une estimation des besoins en matière de viabilisation et des coûts connexes et des recommandations sur la réalisation par étapes des améliorations d'après les aménagements prévus à court terme (dans un délai d'environ 20 ans) et à long terme (dans plus de 20 ans).

3.1 LIMITES DU PLAN

Les limites du secteur d'étude des AATC ont été établies en fonction d'une distance de marche d'environ 800 mètres (10 minutes) à partir des stations du réseau de transport en commun. Cette distance a été calculée selon la longueur des trottoirs et des voies piétonnières publics et en tenant compte des formes d'utilisation du sol existantes, des éléments physiques et des voies de raccordement piétonnières et cyclables existantes et planifiées.

Les limites des plans d'AATC sont plus étendues que la distance de marche de 600 mètres mentionnée dans les lignes directrices d'AATC d'Ottawa. L'augmentation des limites, qui sont passées de 600 mètres à 800 mètres, est attribuable à une combinaison de facteurs, y compris l'existence du couloir de l'autoroute 417 qui sépare les secteurs d'AATC et l'existence de la forme d'utilisation du sol. Chaque secteur d'AATC a une superficie d'environ 100 hectares.

3.2 SECTEURS D'EXCLUSION

Dans les secteurs d'AATC, des propriétés choisies sont désignées comme des « secteurs dont la densification n'est pas envisagée ». Ces secteurs comprennent des terrains déjà aménagés dont la densité favorise le transport en commun, des terrains dont la densité ne favorise pas le transport en commun, mais est stable (et qui seront probablement peu soumis à des pressions de réaménagement dans un avenir prévisible) ou des terrains qui sont protégés en raison de leur valeur patrimoniale ou environnementale. Le nombre de personnes (résidents) et d'emplois (employés) des secteurs d'exclusion est inclus dans le calcul de la densité des secteurs d'AATC.

3.3 QUARTIERS STABLES

Certains secteurs compris dans les limites des plans d'AATC comprennent des regroupements d'aménagements résidentiels à plus faible densité. À l'exception, notamment, de projets

d'aménagement intercalaire de moindre importance et de l'ajout d'une deuxième unité à des maisons existantes, ces secteurs sont désignés dans les plans d'AATC comme des « quartiers stables ». Les études d'AATC n'ont pas planifié la densification des aménagements favorables au transport en commun futurs pour ces secteurs, mais leur population a été prise en compte dans le calcul de la densité des plans d'AATC. Les projets d'aménagement intercalaire et de réaménagement à petite échelle dans les quartiers stables ne sont pas assujettis aux cibles minimales de densité des secteurs d'AATC, établies par le Plan officiel.

3.4 SECTEURS D'INFLUENCE

Près des secteurs d'AATC se trouvent des propriétés pouvant faire l'objet de réaménagements futurs. Bien qu'elles ne fassent pas partie des plans d'AATC, ces propriétés sont considérées comme étant des « secteurs d'influence » pour les AATC, qui pourraient être des secteurs de choix pour des aménagements intercalaires ou des réaménagements à plus haute densité dans l'avenir, bien que la distance de marche ou la distance de déplacement à bicyclette jusqu'au réseau de transport en commun soit plus longue. Dans bien des cas, le zonage existant des propriétés situées dans les secteurs d'influence permet déjà une variété d'utilisations de terrains dont la densité est favorable au transport en commun. La densification des secteurs d'influence sera prise en compte par la Ville en fonction de leur intégration au reste de la communauté et de leur facilité d'accès au réseau de transport en commun.

3.5 SECTEURS D'AMÉNAGEMENT ET HORIZON ESTIMATIF

Les secteurs d'aménagement comprennent les terrains vacants, les aménagements intercalaires comme les parcs de stationnement plus importants et les secteurs aménagés existants qui pourraient faire l'objet de réaménagement dans l'avenir. Près de la moitié des

terrains des secteurs d'AATC sont considérés comme disponibles à l'aménagement ou au réaménagement en fonction de densification favorables au transport en commun. Cela s'explique principalement par le couloir de l'autoroute 417, les emprises de route existantes, le corridor ferroviaire et le corridor de transport en commun rapide ainsi que par les terrains protégés sur le plan environnemental. Les terrains vacants, les aménagements intercalaires et les espaces consacrés à la construction d'édifices qui, selon les propriétaires, pourraient être réaménagés sont considérés comme étant disponibles en tout temps, mais leur aménagement peut prendre plusieurs années.

Deux horizons de base ont été utilisés dans l'analyse du potentiel de densité : un horizon à court terme et un horizon à long terme. L'horizon à court terme correspond aux 20 prochaines années et coïncide en général avec l'année de l'horizon de planification du Plan officiel et des plans directeurs. La majorité des aménagements prévus à court terme toucheront des terrains vacants et des aménagements intercalaires, étant donné qu'ils sont plus faciles à aménager. Les secteurs dans lesquels des édifices en place (plus récents) doivent être démolis aux fins de réaménagement sont considérés comme étant disponibles surtout à plus long terme.

Les autres terrains sont désignés comme étant des « secteurs à très long terme » et aucune densité ne leur a été attribuée étant donné qu'il s'agit principalement d'échangeurs d'autoroute et d'emprises résiduelles d'autoroute. Il faudrait apporter des modifications importantes à la circulation routière actuelle dans la Ville, aux niveaux de service et aux procédures d'entretien des autoroutes avant d'aménager les secteurs à très long terme. L'aménagement de terrains désignés comme à très long terme est considéré comme trop lointain et n'a pas encore été planifié. À l'avenir, la Ville pourrait aller de l'avant avec les plans d'aménagement favorables au transport en commun dans ces secteurs.

Dans les diagrammes de l'annexe F, les terrains vacants, les aménagements intercalaires et les terrains à réaménager à court terme sont indiqués en rouge et les terrains à réaménager à long terme, en bleu. Ces plans ne sont pas normatifs et ne prévoient pas à quel moment l'aménagement ou le réaménagement sera réalisé.

Ils visent à faciliter le calcul de la capacité de densification favorable au transport en commun à court et à long terme.

3.6 ATTEINTE DE LA DENSITÉ FAVORABLE AU TRANSPORT EN COMMUN

La densité favorable au transport en commun est généralement définie comme le nombre de personnes (emplois et résidents) par hectare travaillant ou vivant dans la communauté qui se trouve dans l'environnement immédiat des stations de transport en commun rapide. La « densité de population » cible dans les plans d'AATC d'Ottawa se situe dans une fourchette de 200 à 400 personnes par hectare brut. Bien que les propriétés situées dans les secteurs d'AATC soient en majorité déjà aménagées, la densité de population dans bon nombre d'édifices existants est trop faible pour favoriser le transport en commun. La densité moyenne par hectare brut des secteurs d'AATC en 2012 varie entre 50 et 60 personnes par hectare brut.

Pour déterminer si la densité favorable au transport en commun peut être atteinte au moyen d'aménagements intercalaires et du réaménagement des secteurs d'AATC, trois estimations de densité de population ont été effectuées. La première estimation, qui établissait la densité cible totale de l'ensemble des secteurs d'AATC à long terme, reposait sur l'hypothèse de projets de densification favorables au transport en commun de toutes les propriétés, sauf les terrains désignés comme à très long terme, les secteurs d'exclusion et les quartiers stables mentionnés précédemment. Cette estimation indique la population totale prévue dans les secteurs d'AATC et est utilisée dans l'Étude globale de la viabilisation des AATC pour déterminer les besoins ultimes en matière d'infrastructure. Dans la deuxième estimation, la densité potentielle de la totalité des terrains vacants, des aménagements intercalaires et des terrains sous-aménagés est évaluée. Ce scénario sert à prévoir le nombre de résidents qui vivront sur les terrains considérés comme pouvant être facilement disponibles à l'aménagement à court terme. Dans la troisième estimation, l'accroissement de la densité est mesuré d'après les aménagements qui devraient être réalisés pour répondre à la demande du marché à court terme.

À l'annexe A, il est démontré qu'il est possible d'atteindre à long terme la limite supérieure de la fourchette de densité favorable au transport en commun de 200 à 400 personnes par hectare brut. Il y est également démontré qu'il existe suffisamment de terrains désignés à court terme (terrains vacants, aménagements intercalaires et terrains sous-aménagés) disponibles pour permettre l'ajout d'environ 10 000 personnes dans chaque secteur d'AATC au cours des 20 prochaines années. Toutefois, sauf si le taux estimatif d'adoption des aménagements par le marché augmente, les secteurs d'AATC ne devraient pas atteindre la densité cible minimale favorable au transport en commun de 200 personnes par hectare brut au cours des 20 prochaines années. Il ne faut pas oublier que, bien qu'il semble plus facile de réaménager certaines propriétés à plus court terme, la croissance devrait, selon les estimations, se faire progressivement sur plusieurs années.

Fait à noter, les visiteurs ne sont pas pris en compte dans les estimations susmentionnées de la densité de population favorable au transport en commun, étant donné que certaines utilisations (p. ex., la gare VIA Rail, le stade de baseball) attirent des personnes qui ne sont ni des employés ni des résidents. À l'heure actuelle, il est estimé que la majorité de ces visiteurs se déplacent en automobile. Au fil du temps, le nombre des visiteurs qui ont recours au transport en commun devrait toutefois augmenter, au fur et à mesure de l'accroissement de la densité.

3.7 DENSITÉ DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT AU STADE DE L'APPROBATION

La densité favorable au transport en commun correspond au nombre de personnes vivant et travaillant dans le secteur d'AATC. La densité favorable au transport en commun cible représente par conséquent le nombre de personnes par hectare brut, étant donné qu'elle s'applique à l'ensemble du secteur d'AATC. L'aménagement des terrains varie en fonction de chaque site, ce qui se traduit par une densité nette par hectare étant donné que les rues et les terrains non aménageables sont exclus.

Dans chaque secteur d'AATC, près de la moitié des terrains sont des terrains disponibles à l'aménagement ou au réaménagement. Par conséquent, pour une fourchette de densité cible du secteur d'AATC de 200 à 400 personnes par hectare (densité brute), la densité moyenne propre à chaque site (densité nette) devrait correspondre environ au double de la densité brute cible. Cela signifie que la densité pour chaque site devra se situer en moyenne dans une fourchette de 400 à 800 personnes par hectare net pour que la densité cible de 200 à 400 personnes par hectare brut soit atteinte.

Il est prévu que la densité de certains sites se situera à l'extérieur des limites supérieures ou inférieures de la fourchette de densité nette cible, pour répondre au contexte. En particulier, la densité pourrait être plus forte dans les propriétés situées plus près des stations de TLR. L'aménagement par phases des propriétés plus grandes est permis, sous réserve de l'approbation du plan du site, lorsque toutes les phases sont indiquées sur un plan de site enregistré et que chaque phase respecte la densité minimale requise ou la dépasse

3.8 ZONAGE EN FONCTION DE LA DENSITÉ

La mise en œuvre du zonage des AATC régit les principaux facteurs des aménagements favorables au transport en commun, y compris la densité minimale et la hauteur maximale des édifices. Le but est d'atteindre une densité globale favorable au transport en commun tout en construisant en général les édifices de plus forte densité et de plus grande hauteur à proximité des stations de TLR, et des édifices de densité et de hauteur moindres à la périphérie.

La fourchette de densité minimale des secteurs d'AATC permettrait d'atteindre la densité favorable au transport en commun dans les secteurs d'AATC même si toutes les propriétés étaient aménagées en fonction de la densité minimale permise. La densité minimale estimative (résidents et employés) selon le zonage des secteurs d'AATC est d'environ 200 à 250 personnes par hectare brut.

3.9 ILLUSTRATIONS DE LA DENSITÉ DES AATC

Les illustrations (p. ex. la figure 1) visent à indiquer à quoi ressembleraient les aménagements dont la densité favorable au transport en commun se situe à la limite supérieure de la fourchette de 200 à 400 personnes par hectare brut (voir la section 10). Des édifices résidentiels et non résidentiels ont été conçus aux fins de leur inclusion dans les illustrations des AATC et la superficie des divers édifices a été calculée. Il est possible, grâce aux moyennes statistiques du nombre de personnes par appartement (résidentiel) et du nombre de personnes par mètre carré des utilisations non résidentielles, de traduire la superficie des édifices en densité de population. Dans le tableau 1 figurent les taux types de densité dans les utilisations aux fins résidentielles et d'emploi. La densité moyenne par unité ou édifice a été divisée par la superficie des édifices conceptuels d'après une combinaison d'utilisations du sol présumées. Le nombre de personnes qui en résulte peut ensuite être divisé par la superficie totale du plan d'AATC pour déterminer la densité de population approximative des secteurs d'AATC.

Tableau 1 : Densité de population pour une utilisation du sol type

Type d'utilisation des sols	Indice de densité de population
Bureaux	1 employé par 20 mètres carrés
Commerces de détail	1 employé par 45 mètres carrés
Appartements	1,62 résident par unité
Logements superposés en rangée	2,06 résidents par unité

Les illustrations des AATC n'établissent pas de normes en matière de hauteur, de forme et d'utilisation des édifices. Lorsque les aménagements ou les réaménagements seront effectués, le style architectural, la hauteur, la masse et l'emplacement seront uniques et différeront de ceux qui sont indiqués sur les illustrations des AATC. La combinaison des utilisations du sol peut varier étant donné que les aménagements sont approuvés sur la base des besoins courants du marché.



Figure 1 : conception à St-Laurent

4.0 VISION POUR L'AMÉNAGEMENT AXÉ SUR LE TRANSPORT EN COMMUN

Les secteurs d'aménagement axé sur le transport en commun (AATC) d'Ottawa devraient évoluer en vue de se transformer en espaces de vie situés dans un milieu urbain qui est attrayant, compact, agréable à vivre et qui favorise la liberté de choix en matière de mobilité des piétons, des cyclistes et des utilisateurs du transport en commun. Ce sont les secteurs de croissance de la Ville

qui permettront d'atteindre la densité de population requise pour favoriser des réseaux de transport en commun de plus grande qualité. La croissance des secteurs d'AATC dépendra du contexte et devra répondre aux besoins des quartiers avoisinants.

4.1 PRINCIPES DIRECTEURS DES AMÉNAGEMENTS AXÉS SUR LE TRANSPORT EN COMMUN

- 1. Créer des collectivités complètes à utilisation polyvalente** : Les secteurs d'AATC comprendront une vaste gamme d'utilisations du sol, par exemple, quartiers résidentiels, bureaux, utilisation commerciale, vente au détail, arts et culture, divertissements, services et utilisation institutionnelle, de manière à favoriser la diversité des utilisations. Cette diversité favorisera le développement de collectivités AATC complètes et vibrantes offrant de nombreux choix et de nombreuses activités. Les résidents de ces quartiers pourront vivre, travailler, accéder à des services, faire leurs courses et se divertir dans leur propre quartier. On peut réaliser la diversité des utilisations du sol verticalement en un bâtiment ou horizontalement sur plusieurs bâtiments adjacents
- 2. Une forme bâtie compacte favorisant les densités de population** : Le train léger sur rail favorise la création d'emplois et d'habitations à proximité des stations, ce qui augmente l'achalandage et réduit la nécessité d'aménager des terrains ailleurs. Les formes bâties compactes permettront de loger des densités de population moyennes et élevées. Des bâtiments en hauteur seront donc situés à proximité des transports en commun.
- 3. Favoriser un aménagement en fonction du contexte qui respecte les quartiers existants** : Avec l'arrivée de fortes densités de population et de bâtiments possiblement assez hauts à proximité des stations de transport en commun, il importe de limiter le développement dans les quartiers bien établis afin de maintenir le caractère et le charme des secteurs environnants. Les bâtiments situés à proximité de quartiers existants ayant une faible densité de population et

des bâtiments bas devraient maintenir les transitions de hauteur et de densité.

4. **Favoriser les choix et redonner la priorité aux piétons, aux cyclistes et aux usagers des transports en commun plutôt qu'aux automobiles à un seul occupant :** Le succès des secteurs d'AATC repose sur la disponibilité, la facilité et l'attrait de la marche, du cyclisme et de l'utilisation des transports en commun. Les sentiers piétonniers, les pistes cyclables et les espaces publics sont adéquatement reliés aux transports en commun et aménagés en temps opportun à mesure que le quartier se développe afin d'appuyer les choix individuels. Les transports en commun sont une option attrayante, et un faible pourcentage de gens utilise leur automobile dans ce quartier.
5. **Créer des espaces verts et des zones urbaines :** Les collectivités complètes offrent aux résidents et aux visiteurs des occasions de jouer, de se rassembler, de socialiser et de réfléchir en toute quiétude pendant leurs activités de tous les jours. La création d'aires d'agrément publiques et privées est donc essentielle pour faire des collectivités AATC des endroits où il fait bon vivre. Les secteurs d'AATC deviendront des environnements urbains qui comprendront des espaces verts et des places urbaines bien conçus et bien situés.
6. **Créer un environnement urbain attrayant et bien conçu :** Les secteurs d'AATC deviendront des endroits animés importants et attrayants dont la conception urbaine de haute qualité rehaussera l'habitabilité et la qualité de vie des résidents. L'aménagement saura préserver une échelle individuelle au sol, et les bâtiments en hauteur seront conçus afin d'atténuer leurs effets sur leurs voisins et au sol. Les rues principales seront dotées de larges trottoirs et d'arbres.
7. **Gestion du stationnement :** Le stationnement dans les secteurs d'AATC est limité afin d'aider à réduire la dépendance envers les automobiles et de favoriser les autres modes de transport. L'emplacement et la conception

des structures de stationnement seront soumis à des critères particuliers afin de diminuer leurs répercussions sur les rues publiques. On encouragera aussi l'utilisation de techniques de gestion de la demande en transport en fonction de chaque site afin de réduire encore plus les déplacements dans des véhicules à un seul occupant.

5.0 MOBILITÉ

Les secteurs d'AATC deviendront les secteurs de la ville les plus propices à la circulation des piétons et des vélos et aux transports en commun. À cette fin, les plans des AATC s'éloignent du mode de transport plus traditionnel que sont les automobiles et accordent plutôt la priorité à la marche, au cyclisme et aux transports en commun. L'aménagement d'un réseau de transport global et actif pour les secteurs d'AATC a un triple effet en matière de transport : il favorise la viabilité en appuyant de multiples modes de transport, il décourage les déplacements dans des véhicules à un seul occupant et il appuie l'investissement de la Ville dans le nouveau TLR.

La présente section décrit l'objectif de la conception pour les plans du réseau piétonnier, cyclable et routier pour les secteurs d'AATC et illustre le réseau de mobilité entier, envisagé dans la durée. Ensemble, ces plans forment les éléments d'organisation primaire des secteurs du plan des AATC et indiquent l'emplacement général des nouveaux bâtiments, des parcelles de terrain à aménager et des espaces ouverts. À chaque niveau, les obstacles du réseau existant sont supprimés, les lacunes sont comblées et de nouvelles voies de raccordement sont introduites afin de créer un réseau de transport complet, actif et accessible. Sur les plans, certains sentiers piétonniers et certaines pistes cyclables sont identifiés comme étant « soumis à la conception du TLR ». Ces routes seront finalisées en même temps que le processus final de conception du TLR. Les plans du réseau ne doivent pas nécessairement être alignés sur les plans d'AATC, mais ils devraient respecter l'objectif de la présente section.

5.1 PIÉTONS

Les plans du réseau piétonnier pour les secteurs d'AATC indiquent l'emplacement des installations existantes et futures nécessaires pour compléter le réseau au fil du temps. Les réseaux piétonniers actuels sont souvent fragmentés, et l'on voit clairement que les piétons prennent des raccourcis (par ex. lignes de désir et sentiers battus) pour créer des routes plus directes vers des destinations et des infrastructures clés. Ces routes informelles ne sont pas nécessairement sécuritaires ni très attrayantes et elles ne constituent pas une option viable pour le fort volume de circulation piétonnière imaginé par les plans d'AATC. Les réseaux piétonniers indiqués dans les plans d'AATC visent à formaliser ces lignes de souhait et à compléter le réseau piétonnier.

Les infrastructures piétonnières indiquées dans les plans d'AATC consisteront surtout en trottoirs publics sur l'emprise des routes, mais il pourra aussi s'agir de sentiers appartenant à la Ville (par ex., des sentiers à usages multiples) ou de routes officialisées situées sur des terrains privés. Sur les routes publiques et privées, des trottoirs seront aménagés des deux côtés de la rue. Dans tous les contextes, les trottoirs seront reliés aux infrastructures existantes ou planifiées et reliés entre eux afin d'appuyer la circulation allant vers les stations de TLR et en revenant.

Les terres privées seront planifiées et conçues dans le cadre d'un effort de collaboration entre le personnel de la Ville et les promoteurs privés pendant la phase d'analyse de l'aménagement du processus de planification municipale. Ces installations peuvent être situées sur des terrains de stationnement privés, des allées privées, dans des centres commerciaux, des campus, etc. Elles forment des liaisons essentielles au sein du réseau piétonnier et offrent aux piétons des raccourcis formels vers les stations de TLR et d'autres destinations clés et commodités locales. Les routes officialisées situées sur des terres privées devront être garanties par des mécanismes juridiques comme des ententes d'utilisation conjointe.

5.2 CYCLISME

Les plans du réseau cyclable pour les secteurs d'AATC indiquent une combinaison de routes offrant des options pour les cyclistes (par ex., voies cyclables routières et hors route) qui, ensemble, forment un réseau cyclable complet. Les pistes cyclables sont reliées les unes aux autres et reliées aux destinations en plus d'être intégrées au réseau cyclable existant ou planifié, comme l'indique le Plan sur le cyclisme d'Ottawa (PCO). Le réseau cyclable proposé dans les plans des AATC améliore parfois les installations et les raccordements planifiés dans le PCO, suite aux commentaires obtenus lors de la consultation des intervenants.

Par exemple, les plans des AATC peuvent identifier une « piste cyclable dans la rue » pour un secteur en particulier alors que le PCO favorisera une « voie en bordure ». Ces améliorations nécessaires sont proposées suite au changement de contexte. En effet, les plans des AATC prévoient d'assez fortes populations pour ces secteurs, des élargissements occasionnels des routes, de nouveaux raccordements dans le réseau et un nouveau système de TLR. Par conséquent, les installations cyclables des AATC ont été mises à jour dans certaines circonstances par apport à ce qui avait été proposé dans le PCO afin de refléter ces changements de contexte et d'améliorer la sécurité et l'accessibilité de ces routes.

La carte du secteur de l'Étude de viabilisation des AATC identifie les limites de la zone cyclable pour les stations de TLR. Cette zone cyclable limitée représente la zone des stations de TLR où les cyclistes qui n'utilisent pas leur vélo pour se rendre au travail peuvent aller et laisser leur vélo. Les gens qui demeurent à l'extérieur du rayon de marche de 10 minutes (800 m) et jusqu'à 1,5 à 2 kilomètres pourront choisir de faire une courte promenade à vélo vers les stations plutôt que de faire une plus longue marche. Les améliorations apportées aux pistes cyclables dans ce secteur profiteront à la collectivité et permettront d'accroître l'achalandage dans les transports en commun. Une liste des améliorations, le calendrier d'achèvement et les coûts associés pour permettre l'accès des vélos sur de courtes distances aux transports en commun sont énumérés dans la Section 11.4, Projets et financement futurs.

5.3 RÉSEAU DE RUES

Les plans du réseau routier indiquent les routes existantes et les routes potentielles qui forment la structure de mobilité de base dans les secteurs d'AATC. Conjointement avec les plans des réseaux piétonniers et de pistes cyclables proposés, le réseau de rues vise à diviser les larges îlots d'habitation afin de rendre les secteurs plus accessibles aux différents modes de transport, d'offrir davantage de choix aux piétons, aux cyclistes et aux automobilistes et de favoriser l'organisation d'îlots d'habitation. Les rues indiquées sur le réseau de rues représentent le nombre minimal de nouvelles routes qui peuvent être aménagées dans n'importe quel secteur du plan d'AATC.

Les plans de réseau de rues indiquent un raccordement futur nécessaire, mais polyvalent appelé « Voie publique, voie privée, allée ou sentier polyvalent futurs ». Ce raccordement vise trois objectifs : procurer des sentiers piétonniers et des pistes cyclables plus courts et plus directs vers les transports en commun à l'aide d'un ou de plusieurs raccordements; indiquer les emplacements de routes potentielles qui créent un schéma de rues en quadrilatère et diviser de larges parcelles de terrain en îlots d'habitations bien organisés. On pourra décider du type de raccordement au moment de l'aménagement. Cela procure de la flexibilité au personnel de la Ville et aux promoteurs pendant la planification et la conception pour choisir la structure de transport la mieux adaptée à la proposition d'aménagement.

Les nouvelles routes et allées privées aménagées à travers des terrains de stationnement dans des emplacements indiqués sur les plans du réseau routier devraient ressembler à des routes publiques et utiliser des coupes transversales et une conception du paysage de rue similaires. Il n'est pas nécessaire d'utiliser les mêmes dimensions que celles des normes de la Ville pour ces aménagements. Par exemple, la chaussée et le trottoir d'une allée à travers un terrain de stationnement qui est un prolongement d'une route publique, où les deux font partie du tracé de raccordement obligatoire, peuvent avoir des dimensions différentes. Cependant, les deux aménagements doivent comporter un trottoir des deux côtés, une chaussée assez large pour permettre la circulation à vélo,

des arbres le long des boulevards et un éclairage décoratif routier et piétonnier adéquat.

Afin d'encourager encore plus la marche et le cyclisme au sein des secteurs d'AATC, la vitesse des véhicules sera réduite le long de certaines rues et à des emplacements clés. La limite de vitesse permise pour les rues Coventry, Tremblay et Cyrville passera de 60 km/h à 50 km/h afin de favoriser un environnement plus propice aux piétons et aux vélos. On encouragera la réduction des limites de vitesse ailleurs et aussi la réduction des vitesses de base. La Ville continuera d'essayer de maintenir un ratio maximal volume-capacité de 90 % pour la circulation mixte aux carrefours munis de feux de circulation pendant les heures de pointe de la semaine, lorsque c'est possible, malgré qu'un ratio de 100 % (comme c'est le cas dans le secteur Centre) soit acceptable dans les secteurs d'AATC. L'objectif consiste à encourager des carrefours plus propices à la circulation des piétons et des vélos avec moins de voies de virage de véhicules afin de maximiser la qualité du service et de réduire les retards dans les modes de transport actifs.

On introduira, en fonction de chaque site, d'autres stratégies complémentaires visant à réduire l'utilisation des automobiles et à améliorer l'achalandage dans les transports en commun et les transports actifs. On utilisera des pratiques de gestion de la demande en matière de transport, comme les stationnements payants, l'aménagement d'aires d'entreposage sécuritaires pour les vélos, de vestiaires et douches.

5.4 TRANSPORT EN COMMUN

Les stations de TLR sont situées au cœur des secteurs d'AATC et elles deviendront les plaques tournantes du réseau de mobilité. Les plans d'AATC et les études correspondantes relatives à la mise en place de services publics supposent une forte répartition modale en faveur des transports en commun et des transports actifs. L'achalandage dans les transports en commun sera accru par l'entremise de l'intensification des utilisations résidentielles et non résidentielles et le recours à des mesures, telles que : l'amélioration

de l'accessibilité aux stations de TLR, la création de réseaux de transport actif globaux, reliés et attrayants, l'amélioration de l'environnement piétonnier et la limitation de la surface de stationnement pouvant être aménagée dans les secteurs d'AATC.

En plus de l'intégration intermodale et de la gestion du stationnement, une foule d'autres mesures appuient aussi la concurrence que livrent les transports en commun à l'automobile. Ces mesures comprennent la gestion de la demande en matière de transports en commun, la fréquence accrue des transports en commun, le cas échéant, et l'amélioration de la prestation des services.

Le réseau d'autobus existant procure un service direct depuis les quartiers avoisinants vers les principales stations de transports en commun et un service à proximité des stations secondaires des transports en commun. Tout le long de la progression des secteurs d'AATC à court et à long terme, on continuera de surveiller et de modifier en conséquence le service d'autobus à proximité de ces secteurs.

6.0 UTILISATION DES TERRAINS

Les plans d'utilisation des terrains des AATC offrent une vision des secteurs entourant les stations comme étant des collectivités complètes et polyvalentes. Par conséquent, une vaste gamme d'utilisations du sol est permise afin de respecter les besoins quotidiens des résidents et des visiteurs des secteurs des AATC. La présente section décrit le Cadre réglementaire pour l'utilisation du sol pour les secteurs d'AATC. Il y aura différentes utilisations du sol dans les secteurs individuels des AATC et dans les secteurs d'AATC adjacents, le long du corridor du TLR. Bien que l'on observe une utilisation du sol prédominante (c.-à-d. surtout des bureaux et/ou des magasins de détail) dans certains secteurs où se trouvent des stations, on s'attend à ce que les utilisations du sol deviennent naturellement plus polyvalentes au fil du temps de sorte que les

secteurs du plan d'AATC comprendront une vaste gamme d'utilisations des terrains.

6.1 SECTEURS À USAGE POLYVALENT

Les utilisations polyvalentes sont permises dans la majorité des secteurs du plan d'AATC, telles que mises en œuvre par le zonage des AATC.

Les utilisations polyvalentes permettent des utilisations du sol qui favorisent le transport en commun, comme des quartiers résidentiels, des zones commerciales, des bureaux, des établissements et des installations de divertissement et de récréation dans une variété de formes bâties.

Les utilisations résidentielles urbaines sont permises dans tous les secteurs zonés d'AATC. Les quartiers résidentiels peuvent être situés de manière à permettre une utilisation et une transition en hauteur compatibles entre les quartiers bien établis et les bâtiments en hauteur qui pourraient être construits dans d'autres secteurs d'AATC. L'aménagement résidentiel dans les emplacements de transition devrait accommoder une densité de population faible à modérée, dans des bâtiments ne dépassant pas six étages. Le traitement du rez-de-chaussée devrait inclure des formes bâties orientées sur la rue, comme des maisons en rangée, ayant des entrées principales individuelles orientées sur le trottoir.

6.2 RUES À FAÇADES ACTIVES

En général, des rues à façades actives sont situées le long des artères principales des secteurs d'AATC. Ce sont des « rues complètes » dans un contexte urbain dont l'échelle de la forme bâtie rehausse l'expérience des piétons et améliore le domaine public. Les rues à façades actives se démarqueront en tant que centres d'activités principaux et communiqueront les caractéristiques de leur secteur d'AATC respectif grâce à la conception améliorée du

paysage de rue, à la polyvalence des utilisations du sol et au traitement du rez-de-chaussée des bâtiments. L'emplacement des rues à façades actives est indiqué sur les plans de l'utilisation du sol du plan d'AATC. Le traitement utilisé le long des rues à façades actives devrait dépasser les normes traditionnelles de la Ville.

L'aménagement du rez-de-chaussée et l'utilisation des bâtiments qui donnent sur les rues à façades actives nécessitent un traitement spécial pour animer la rue et attirer les piétons en conservant une échelle individuelle. Ces rues sont caractérisées par la présence de bâtiments orientés sur la rue et d'entrées de bâtiments individuelles accessibles à partir du trottoir, de façades de rez-de-chaussée vitrées, de terrasses extérieures, de places urbaines et d'avant-cours adjacentes, de larges trottoirs durs, d'un aménagement paysager amélioré et d'un mobilier urbain. Les activités privilégiées dans ces rues comprennent des magasins, des cafés et des restaurants au niveau de la rue. L'entretien et les chargements ne sont pas permis dans ces rues.

Les rues à façades actives comprennent aussi des arbres de rue et du mobilier coordonné, comme des poubelles, des bancs et un éclairage qui ajouteront au charme et à l'habitabilité du domaine public. Des améliorations aux rues à façades actives sont apportées graduellement au moment de l'aménagement des propriétés attenantes afin de faciliter la coordination de la conception des éléments construits et des éléments paysagers vivants entre le devant du bâtiment et la bordure de la rue.



Figure 2 : Exemple d'une rue à façades actives

7.0 PLANS VERTS

Il importe de rehausser le domaine public afin d'appuyer l'intensification de l'aménagement et d'améliorer l'expérience des utilisateurs des secteurs des AATC. Les espaces urbains extérieurs privés et publics, comme les parcs, les places, les cours et les avant-cours des bâtiments, doivent être de grande qualité, visibles et accessibles afin d'améliorer le domaine public et d'encourager la marche et le cyclisme pour se déplacer dans la collectivité. Les « Plans verts » pour chaque secteur du plan des AATC se trouvent à la Section 10 du présent plan. Les sections suivantes décrivent les principes généraux et l'orientation visant à écologiser les secteurs d'AATC.

7.1 PAYSAGE DE RUE

La création de rues complètes constitue un élément important d'un domaine public rehaussé. Les emprises de rue représentent en général un tiers de l'espace public dans une collectivité, constituant une ressource importante et offrant une belle occasion d'améliorer le domaine public. Le plan des AATC vise à encourager l'utilisation des transports en commun en améliorant l'expérience de l'utilisateur du paysage de rue. Pour ce faire, il faut équilibrer la circulation et la sécurité des piétons, des cyclistes, des transports en commun et des véhicules motorisés et créer des paysages de rue améliorés.

Les paysages de rue prioritaires identifiés dans les plans verts sont aussi des rues à façade actives, définies à la section 6.3, et ils devraient évoluer en lieux privilégiés dans les secteurs d'AATC.

L'objectif principal des plans montrant les rues futures et l'élargissement des rues ne consiste pas à faciliter la circulation des voitures, mais à améliorer le réseau interne de pistes cyclables et de sentiers piétonniers et à créer du stationnement dans la rue.

Les améliorations au paysage de rue dans une emprise doivent être apportées au moment de la reconstruction des principales artères ou à titre d'améliorations autonomes dotées d'un budget d'immobilisations distinct. Il pourrait s'agir de l'amélioration des traversées de piétons/cyclistes afin de faciliter l'accès aux transports en commun, de la construction de pistes cyclables vers les transports en commun ou de l'installation de panneaux de signalisation sur les pistes cyclables et de la construction de trottoirs.

7.2 PARCS PUBLICS

La plupart des propriétés dans les secteurs du plan d'AATC sont déjà aménagées. Par conséquent, les densités de population nécessaires pour appuyer l'utilisation des transports en commun

évolueront avec le temps par l'entremise d'une combinaison de nouveaux projets, de projets d'aménagement intercalaire et de projets de réaménagement. En plus de la fusion de propriétés visant à créer des parcelles plus larges, la dimension des lots pouvant soutenir la plupart des projets d'aménagement futurs est déjà établie par la création historique de lots. La Ville exigera le paiement en espèces des frais relatifs aux terrains à vocation de parc suite à l'approbation des plans de lotissement et d'implantation. Les fonds ainsi recueillis seront utilisés pour acquérir et aménager des espaces de parc public.

Les espaces verts existants et potentiels futurs sont identifiés sur les Plans verts pour chaque secteur du plan d'AATC (voir la Section 10). Des districts sont identifiés sur les Plans verts dans lesquels un parc public peut être aménagé par l'entremise de dons et/ou d'achat de terrains par la Ville au moment de l'analyse du projet d'aménagement. À l'avenir, le nombre d'espaces de parc public sera déterminé en surveillant le type de la densité de l'aménagement dans le district et en déterminant la taille, l'emplacement et la fonction de l'espace de parc à ce moment-là. Étant donné la nature urbaine compacte des secteurs d'AATC, les parcs publics seront probablement aussi urbains et compacts.

On ne décrit pas d'avance les diverses utilisations du sol pour la plupart des propriétés dans les plans d'AATC. L'utilisation de l'approche en fonction des districts visant à implanter un parc public futur procure à la Ville la flexibilité voulue pour établir un espace de parc public à l'endroit où la collectivité pourra en profiter le plus. Par exemple, on pourrait établir des parcs dans des secteurs à forte densité résidentielle. En collaboration avec le promoteur, la Ville peut choisir d'acheter un terrain attenant à un espace de parc privé/une aire d'agrément extérieure prévu dans le cadre de l'aménagement du site, et concevoir et aménager conjointement un grand espace de parc public au moyen d'un accord enregistré d'accès et d'entretien.

7.3 AIRES D'AGRÉMENT EXTÉRIEURES PRIVÉES

La plupart des lotissements résidentiels à densité moyenne et forte de même que les développements commerciaux comprennent des aires d'agrément extérieures privées offertes à l'intention des

résidents et/ou des employés de l'emplacement. Elles sont conçues et construites au moment de l'aménagement du site par l'entremise d'accords d'implantation avec la Ville et elles sont entretenues par le propriétaire foncier. La taille et la conception de ces espaces sont proportionnées à l'échelle et à l'utilisation de l'aménagement associé. Il pourrait s'agir par exemple d'espaces de jeux pour enfants et de kiosques construits en même temps que des appartements et de l'aménagement d'avant-cours de bâtiments et de pergolas avec des places assises en même temps que la construction de bureaux.

Les aires d'agrément extérieures privées ne remplaceront pas l'affectation de terrains à la création de parcs et ne sont pas conçues pour servir de parcs publics. Les aires d'agrément privées contribuent au domaine public en procurant des places assises et des espaces de jeu extérieurs de même que des vues attrayantes et des espaces de rassemblement informels. Elles sont visibles à partir des rues avoisinantes, et le public peut y avoir accès de façon occasionnelle.

Les Plans verts des AATC illustrent la taille et les emplacements conceptuels de certaines de ces aires d'agrément extérieures privées. La mise en œuvre des secteurs d'AATC exige qu'au moins 2 % de la superficie du terrain du projet soient des aires d'agrément communautaires extérieures construites. Il pourra y avoir des cas où les propriétaires fonciers et la Ville s'entendront pour aménager une aire d'agrément privée plus grande.

Les critères suivants s'appliquent aux aires d'agrément extérieures :

- a) Elles doivent représenter au moins 2 % de la superficie du site, mais on encourage l'aménagement d'aires encore plus grandes.
- b) Il peut s'agir d'aires d'agrément distinctes, plus petites situées sur des parcelles d'aménagement plus grandes et/ou échelonnées, là où l'agencement du site ou les installations le permettent.

- c) Elles peuvent être combinées à un aménagement avoisinant pour former une aire d'agrément plus large.
- d) Elles doivent figurer sur un plan d'implantation approuvé.
- e) Elles doivent comprendre une combinaison d'éléments construits et d'éléments paysagers vivants, de sentiers et d'éclairage adéquat pour la sécurité, inclure des places assises et fournir des aires comportant des arbres d'ombrage.
- f) Elles devraient inclure des installations axées sur l'utilisation d'aménagements associés, comme des terrains de jeux pour les utilisations résidentielles et un kiosque ou une pergola pour les utilisations non résidentielles.
- g) Il ne faut pas décourager l'accès du public sur une base occasionnelle en installant des clôtures ou des affiches d'interdiction.
- h) Elles peuvent être développées conjointement avec la Ville par l'entremise d'un accord conjoint de construction, d'utilisation et d'entretien afin de former un espace de parc public plus grand.

Figure 3 : Aires d'agrément extérieures privées – exemple de bureaux





Figure 4 : Aires d'agrément extérieures privées – exemple résidentiel

8.0 ORIENTATION EN MATIÈRE DE CONCEPTION URBAINE

Les secteurs d'AATC seront des milieux urbains compacts qui pourront évoluer et s'adapter à une croissance démographique et à une intensification des utilisations du sol. Pour bâtir ces nouvelles communautés et les rendre plus agréables à vivre, les plans d'AATC visent à obtenir un aménagement urbain de grande qualité et à identifier l'emplacement des lieux spéciaux dans ces quartiers, ainsi que leur aspect et leur convivialité au fil du temps. Réalisé dans le domaine public ou privé, l'aménagement urbain efficace et créateur de lieux devrait permettre de concevoir des espaces agréables, accessibles, accueillants, vivants et attrayants, et de proposer différentes activités et utilisations du sol pour faciliter la socialisation, les rassemblements, le commerce, la mobilité et les loisirs. Ces espaces contribueront à définir l'identité et le caractère d'un secteur.

Outre l'orientation des aménagements urbains énoncée ci-dessous, le Conseil municipal a approuvé d'autres lignes directives et normes en matière d'aménagement, qui contribueront également à guider le

développement des secteurs visés par les plans d'AATC.

La plupart des critères d'aménagement urbain ont été incorporés au Règlement du zonage des AATC.

1. **Secteur d'AATC à faible densité (TD1) :** Selon la vocation du territoire, les bâtiments situés dans le secteur à faible densité afficheront une densité minimale de 150 unités par hectare net ou un rapport espace-plancher minimal de 0,5, respectivement. D'une hauteur oscillant entre deux et six étages, les bâtiments de ce secteur seront des habitations superposées, des maisons en rangée, des immeubles d'appartements, des bâtiments à usage mixte et commercial. Les nouvelles habitations unifamiliales et jumelées ne sont pas autorisées. Le secteur à faible densité est situé stratégiquement à côté de quartiers à profil bas et à faible densité, et ce, afin de réglementer la hauteur et la densité minimales de ces zones. L'établissement de transitions de hauteur permettra d'atténuer les effets des nouveaux bâtiments sur les secteurs résidentiels existants.
2. **Secteur d'AATC à moyenne densité (TD2) :** Selon la vocation du territoire, les bâtiments situés dans la zone à densité moyenne auront une densité minimale de 250 unités par hectare net ou un rapport espace-plancher minimal de 1, respectivement. Les immeubles de ce secteur ne dépasseront pas 20 étages et pourront être des immeubles d'appartements, une combinaison d'immeubles bas et d'immeubles d'appartements ainsi que des bâtiments à usage mixte et commercial.
3. **Secteur d'AATC à haute densité (TD3) :** Selon la vocation du territoire, les bâtiments situés dans la zone à haute densité auront une densité minimale de 350 unités par hectare net ou un rapport espace-plancher minimal de 1,5. Les bâtiments de ce secteur ne devront pas dépasser 30 étages et pourront être des immeubles d'appartements, une combinaison d'immeubles bas et d'immeubles d'appartements ainsi que des bâtiments à usage mixte et commercial. Le secteur à haute densité est situé

stratégiquement à côté des stations du futur TLR, ce qui a pour effet de maximiser l'efficacité des infrastructures terrestres et municipales et d'installer davantage de monde près des stations.

4. **Aménagement des socles** : Les bâtiments de plus de quatre étages devront comprendre un socle. Le socle ou la base d'un édifice est la principale interface dans le cadre de la rue, des gens et des services. Les socles doivent avoir une échelle humaine, à savoir une relation proportionnelle entre l'environnement physique et les dimensions et les capacités humaines, acceptables aux yeux du public quant à la dimension, la hauteur, la grandeur et le regroupement d'édifices et d'autres éléments de l'environnement bâti. La hauteur du socle variera en fonction de la hauteur définitive de l'édifice (ainsi, les bâtiments plus hauts pourront avoir un socle plus élevé), des proportions et du rythme des édifices du quartier avoisinant ou de la largeur de la rue qu'il longe.

Le traitement du socle peut aussi varier selon la vocation du rez-de-chaussée. Un rez-de-chaussée à usage commercial devrait être très transparent et doté de portes de devant et d'un accès facile au trottoir. Un rez-de-chaussée à usage résidentiel, comme une maison en rangée, peut avoir une entrée principale individuelle donnant sur le trottoir, située légèrement au-dessus du sol, ou employer d'autres techniques de conception pour favoriser l'intimité visuelle des résidents

5. **Retrait des immeubles** : Une distance minimale de 2,5 mètres doit être prévue pour déterminer le socle d'un bâtiment par rapport à la tour; les étages supérieurs du bâtiment doivent être en retrait par rapport aux premiers étages afin de réduire la volumétrie et de permettre un plus grand apport de lumière au sol. Les exigences relatives aux retraits visent toutes les façades d'immeubles situées à 10 mètres d'une emprise publique.
6. **Aménagement de tours** : Les immeubles de moyenne et de grande hauteur comprendront des tours. Pour les plans d'AATC, tout bâtiment de plus de six étages comporte une

tour, à savoir la partie principale d'un immeuble de grande hauteur, comprise entre le socle et le toit. La surface de plancher des tours peut varier, selon les utilisations des sols prévues dans le bâtiment. En règle générale, les tours résidentielles sont moins larges que les tours à usage mixte ou à bureaux.

7. **Distance de séparation entre les tours** : Les tours entre les immeubles de moyenne et de grande hauteur doivent respecter une distance de séparation minimale de 24 mètres (qu'elles soient sur différents sites ou sur le même); elles doivent également respecter un retrait minimal de 12 mètres des lignes de lot avant et arrière. La distance de séparation s'applique à la partie du bâtiment située au-dessus du 6^e étage.

Les distances de séparation permettent de réduire l'effet des tours sur le sol et sur la vue verticale. Elles permettent en particulier d'assurer une meilleure entrée de lumière, un ensoleillement, une vue et une intimité aux personnes présentes dans le bâtiment ou dans la rue.

Aucun bâtiment de grande hauteur ne sera aménagé sur les sites où il est impossible de respecter les distances de séparation minimale requises entre les tours.

8. **Structures de stationnement** : La conception et l'emplacement appropriés des structures de stationnement dans les secteurs d'AATC contribueront à obtenir un milieu urbain attrayant et privilégiant les piétons. Les structures de stationnement sont généralement autorisées dans les secteurs d'AATC; celles-ci doivent néanmoins respecter des critères d'emplacement et de conception spécifiques.

Aucune structure de stationnement n'est autorisée à moins de 10 mètres d'une voie publique, à moins qu'elle fasse partie d'un bâtiment résidentiel, commercial ou à usage mixte et comporte un socle avec utilisations actives. Le traitement architectural retenu pour la conception du bâtiment (p. ex. vitrage, fenêtres, pierres, briques, etc.)

devrait servir à camoufler les structures de stationnement intégrées.

Dans les secteurs AATC, les structures de stationnement indépendantes sont autorisées uniquement si elles sont construites à au moins 10 mètres d'une emprise publique. D'autres bâtiments peuvent masquer les structures de stationnement indépendantes de façon à ce que leur façade ne donne pas sur l'emprise publique.

Aucune structure de stationnement n'est autorisée à moins de 6 mètres d'une limite de lot attenant à une route panoramique ou une route d'entrée, telle que définie à l'article 4.6.4 et à l'Annexe I du Plan officiel. Dans les secteurs d'AATC, les routes panoramiques et les routes d'entrée prévues comprennent les autoroutes 417 et 174. Les structures de stationnement indépendantes que l'on peut voir à partir de l'une des routes panoramiques ou des routes d'entrée devront être mieux conçues sur le plan architectural et dissimulées grâce à l'utilisation d'un traitement architectural et paysager.

9. **Art public** : L'art public contribue largement au domaine public en rehaussant l'intérêt et la variété de l'expérience humaine et en créant un sentiment d'appartenance. L'art public aide également à trouver son chemin grâce aux éléments identifiables agrémentant le quartier. L'art public, qui peut être autonome ou intégré à des éléments architecturaux ou paysagers, affiche des œuvres d'artistes locaux et nationaux s'exprimant par toutes sortes de moyens. Des objets d'art public seront installés dans le cadre d'importants projets de reconstruction des rues relevant des secteurs du plan d'AATC, en vertu du programme d'Ottawa Pourcentage pour les arts. La Ville encourage tout aménagement privé, en particulier les projets de rues longeant des façades actives, à inclure des objets d'art public dans la conception des cours avant et des espaces d'intérieur quasi publics.

10. **Principales intersections** : Les principales intersections sont indiquées dans les plans d'AATC (voir section 10), pour les piétons et les cyclistes. Elles se trouvent dans des zones qui risquent de contenir un milieu inhospitalier pour les piétons et les cyclistes; peuvent être plus conflictuelles en raison de la présence d'autres modes de transport; elles suivent le prolongement logique d'une voie piétonnière ou cycliste existante ou prévue de l'autre côté d'une chaussée; exigent une voie piétonnière ou cycliste plus directe de l'autre côté d'une chaussée ou doivent s'adapter à un plus grand nombre d'utilisateurs.

La réussite des secteurs d'AATC dépend d'une conception minutieuse des principales intersections, lesquelles favorisent le transport actif, comblent les lacunes du réseau de transport actif et encouragent l'utilisation du transport en commun. Les principales intersections traduisent la nécessité de planifier, de concevoir et d'investir davantage à des endroits clés afin d'offrir aux piétons et aux cyclistes des intersections sécuritaires, accessibles et attrayantes.

Les principales intersections pour piétons et cyclistes pourront être signalisées ou non, selon le contexte et les détails de la conception. Il y aurait lieu d'évaluer les normes de rendement et les volumes de piétons dès la conception des principaux passages. L'installation d'éléments structurels réservés aux piétons permet de raccourcir les distances des passages pour piétons, d'accroître la visibilité des piétons et des véhicules, de simplifier la tâche de traverser, de limiter la vitesse des véhicules et de contrôler les voies réservées aux véhicules. L'utilisation d'éléments structurels réservés aux cyclistes, comme l'ajout de feux de circulation activés, de marques différentes sur la chaussée (p. ex., des passages pour vélo), feux de circulation pour cyclistes et la synchronisation des feux de circulation, permet de renforcer la sécurité et de privilégier les bicyclettes par rapport aux voitures.

11. **Sentiers polyvalents** : Des sentiers polyvalents, qui contribuent à créer des réseaux piétonniers et cyclistes exhaustifs sont prévus dans tous les secteurs AATC. Il est indispensable d'en concevoir pour rendre les routes sécuritaires, attrayantes et accessibles. En règle générale, les sentiers polyvalents devraient mesurer 3 à 4 mètres de large, selon les volumes prévus aux heures de pointe.

L'éclairage a un effet important sur le sentiment de sécurité qu'éprouvent les usagers des installations cyclables, surtout ceux qui les empruntent la nuit. Les installations cyclables hors route prévues dans les secteurs AATC, qui offrent d'importantes routes d'accès à la circulation, devraient être équipées d'un éclairage à échelle humaine, sur un côté ou deux. L'éclairage sert à illuminer la signalisation, les marques sur la chaussée, la direction générale, les autres usagers et obstacles le long de la route.

Les enseignes, les panneaux et les marques servent à accroître la lisibilité du réseau cyclable et à indiquer les destinations et les attractions situées à proximité. Ces améliorations devraient se trouver à des points décisifs le long de la route.

Le paysage longeant le réseau de sentiers doit contribuer à augmenter le confort et l'attrait visuel du système de transport actif. Des arbres devraient être plantés le long des sentiers et des aires de repos afin de définir des limites de propriétés ou des espaces, de garantir un ombrage naturel aux utilisateurs, de conférer un sentiment de lisibilité au réseau et de le rendre plus attrayant. Un espace de dégagement approprié devrait être prévu entre le paysage et le sentier.

L'installation de clôtures le long des sentiers servira à délimiter des espaces, à assurer le respect de la vie privée des voisins résidentiels, à éviter les raccourcis, à empêcher les empiètements sur les terrains publics et privés et à

dissimuler les voitures et les places de stationnement. Un espace de dégagement approprié devrait être prévu entre la clôture et le sentier. Les clôtures pourront être faites de différents matériaux (p. ex., aménagements paysagers, bois, fer forgé), mais devront être de grande qualité et durables. L'entrée des sentiers devrait être bien connectée au réseau cyclable et piétonnier et signalée à l'aide de barrières, de bornes de délimitation, de panneaux de signalisation ou de marques sur la chaussée, qui peuvent servir à contrôler l'accès ou donner des informations générales sur la route (p. ex., identifier des routes principales ou des destinations, des instructions d'utilisateur, etc.)

Du mobilier urbain et des aires de repos peuvent être aménagés le long du réseau de sentiers afin d'accroître le confort et la convivialité du réseau de transport actif. Le mobilier urbain, comme des bancs, des poubelles, des abris et des stationnements pour bicyclettes, peut être approprié dans les zones d'arrêt naturelles essaimées le long du réseau (p. ex., des belvédères) ou dans les aires d'activité concentrées ou les aires d'agrément (p. ex., attractions et destinations commerciales/institutionnelles/récréatives) situées à proximité.

Il convient de maintenir un espace de dégagement approprié entre le sentier et les éléments situés tout au long afin de renforcer la sécurité du réseau et la visibilité des utilisateurs. Parmi les éléments qui exigent ce type d'espace de dégagement, mentionnons l'éclairage, les signes, les panneaux de signalisation, les aménagements paysagers, les clôtures et le mobilier.

12. **Raccourcis piétonniers** : Les sites dotés de stationnement de surface doivent prévoir des raccourcis piétonniers sécuritaires et visibles entre les bâtiments et les trottoirs ou sentiers situés à proximité, et les destinations, comme les stations ou arrêts de transport en commun, les rues avec façades actives ou les espaces ouverts. Ces raccourcis peuvent traverser des aires de stationnement en diagonale ou emprunter d'autres tracés appropriés. La conception des raccourcis piétonniers doit respecter les dimensions

minimales et les normes établies par la Ville pour les trottoirs ou les sentiers.

13. **Directives pour la conception des parcs publics :** Les parcs publics doivent, dans la mesure du possible, respecter ou dépasser la norme minimale de base, à savoir une superficie de 0,4 hectare ou plus. Ces espaces doivent être très visibles, sécuritaires, accessibles, fonctionnels, flexibles et se trouver au centre du quartier. Les parcs publics doivent être facilement reconnaissables et situés dans des lieux saillants, et non sur des terrains qui sont abandonnés ou ne peuvent être aménagés.

Les parcs publics doivent être conformes aux superficies acceptables requises afin de permettre une certaine flexibilité dans la programmation et la conception d'éventuels agréments récréatifs. Dans les secteurs du plan d'AATC, ils ne peuvent pas être conçus pour accueillir des terrains de jeu de grande nature; les parcs publics doivent néanmoins pouvoir être adaptés pour y installer des patinoires, des terrains de basket et de tennis, des systèmes de pulvérisation de l'eau, des classes en plein air et des espaces de rencontre communautaire, etc. Des sentiers et des halls menant aux parcs publics devront être intégrés dans les plans d'aménagement.

9.0 ÉTUDE GLOBALE DE LA VIABILISATION DES AATC

L'Étude globale de la viabilisation des AATC est une évaluation de haut niveau des capacités des principaux services d'infrastructure dans les secteurs visés par le plan des AATC et les aires limitrophes. Elle permet d'analyser l'état des capacités existantes et les besoins futurs en la matière, ainsi que les travaux requis pour moderniser les réseaux publics de distribution d'eau, d'égouts domestiques, d'égouts pluviaux, de transport de l'électricité et de transport routier. L'incidence potentielle du bruit et des vibrations d'un aménagement situé à proximité des principaux couloirs de

transport a également été évaluée à un haut niveau. Les différentes cartes des plans d'AATC (réseaux de rues, de voies piétonnières, de pistes cyclables, etc.) ont été élaborées conformément aux recommandations formulées dans l'étude globale de la viabilisation des AATC.

L'Étude globale de la viabilisation des AATC vise avant tout à déterminer l'état actuel des capacités des principaux réseaux d'infrastructure et les améliorations requises pour appuyer les conditions de densification de l'aménagement projetées à court et à long terme dans les secteurs des plans des AATC. Elle permet également d'établir les nouvelles normes de capacité des transports selon les secteurs des plans des AATC, qui fonctionneront comme de petits quartiers du centre-ville à mesure que leur densité augmentera à long terme.

L'Étude globale de la viabilisation des AATC évalue les coûts des améliorations connexes et recommande le calendrier et la mise en chantier des travaux de construction requis pour appuyer une éventuelle intensification de la densité du cadre bâti. L'étude permet d'analyser les travaux d'infrastructure requis pour les derniers développements à long terme des secteurs des plans d'AATC ainsi que les aménagements prévus pour les vingt prochaines années. Dans l'ensemble, la plupart des services devront être modernisés dans les 20 prochaines années pour supporter les niveaux d'aménagement à court et à long terme. Le rapport de l'étude globale de la viabilisation des AATC présente en détail l'échelonnement des travaux.

Par la suite, l'Étude globale et les recommandations sur la viabilisation des AATC serviront notamment à :

- fournir les premières directives sur la préparation des études d'infrastructures détaillées requises par la Ville avant d'approuver l'aménagement;
- guider la Ville au moment d'établir les budgets d'immobilisations appropriés pour exécuter les travaux destinés à faciliter le transport en commun futur dans les secteurs des plans d'AATC;

- contribuer à établir les sources de financement nécessaires pour couvrir l'élément de croissance de l'infrastructure requise pour les secteurs des AATC.

Le document de l'étude globale de viabilisation des AATC se trouve à l'Annexe C. Voici les éléments saillants des constatations et des recommandations de l'étude globale de la viabilisation des AATC

9.1 ALIMENTATION EN EAU

Principales constatations et améliorations recommandées :

- Une conduite de 1 220 mm installée en direction de l'est traverse les trois secteurs des AATC au sud de l'autoroute 417, à partir du poste de pompage du pont Hurdman.
- La conduite de 1 067 mm située au sud de l'autoroute 417 doit être remplacée par le nouveau raccordement des conduites principales d'Orléans au nord de l'autoroute 417 (construction prévue en 2013/14).
- Une nouvelle traverse (future) de 1 372 mm est recommandée pour la rivière afin de desservir tous les terrains situés à l'est de la rivière Rideau.
- Des conduites de distribution interne en boucle de 305 mm et de 406 mm s'avéreront vraisemblablement nécessaires à mesure que la densification s'intensifiera et que les tuyauteries plus vieilles devront être remplacées.

La conduite principale de 1220 mm qui traverse actuellement la rivière Rideau devra être remplacée, car elle approche la fin de sa durée de vie. Selon les recommandations, la nouvelle conduite devrait mesurer 1372 mm afin de tenir compte des derniers niveaux de croissance observés à l'extrémité est d'Ottawa. La date de remplacement dépend de nombreux facteurs, et notamment de l'état de la traverse, des AATC et autres aménagements prévus à l'extrémité est d'Ottawa, des prochains travaux de reconstruction de l'autoroute 417 et d'autres travaux de construction à l'échelle locale. La Ville examinera ces questions et d'autres dans le cadre d'une

évaluation environnementale distincte afin d'établir le calendrier optimal. À cette fin, il est projeté de construire la traverse dans 20 ans (d'ici 2032). La date appropriée pour le remplacement de la traverse n'aura vraisemblablement pas d'effet important sur les taux de croissance à court et à moyen terme.

9.2 RÉSEAU SÉPARATIF

Principales constatations et améliorations recommandées :

- Les AATC de Cyrville et de St-Laurent (à l'ouest du boulevard St-Laurent) sont desservis par l'égout collecteur de Cyrville, qui semble n'avoir aucune limite en termes de capacité.
- Les AATC de St-Laurent (à l'est du boulevard St-Laurent) et de Train sont desservis par l'égout collecteur de la rivière Rideau qui, en cas de précipitations, peut être surchargé à l'occasion.
- Remplacement partiel/amélioration nécessaire des égouts (860 m de 762 mm dia.) sur le chemin Tremblay.
- Construction d'un nouvel égout d'interception parallèle à l'égout collecteur de la rivière Rideau, qui comprendra :
 - 125 m (de la rue Wright à l'égout du chemin Coventry) de 1350 mm diamètre;
 - 375 m (de l'égout du chemin Coventry à l'égout du chemin Tremblay) de 1050 mm diamètre.
 - 460 m (de l'égout du chemin Tremblay à l'égout de l'avenue Industrial) de 900 mm diamètre.

Il n'y a pas lieu d'améliorer l'égout sanitaire collecteur de Cyrville dans un horizon de planification de 20 ans; cela dit, l'écoulement de l'égout doit être surveillé pour vérifier la disponibilité de la capacité continue. Compte tenu de la capacité limitée de l'égout collecteur de la rivière Rideau en cas de précipitations, avant de poursuivre les aménagements dans les AATC Train et St-Laurent (ouest du

boulevard St-Laurent), on peut s'attendre à devoir installer les premiers 500 m de l'égout collecteur proposé avant. Si le secteur du chemin Tremblay demeure partiellement séparé, l'égout de 860 m du chemin Tremblay devra être remplacé juste après le début des aménagements. Il faudrait surveiller l'égout collecteur de la rivière Rideau et l'égout du chemin Tremblay afin de déterminer leurs niveaux de capacité.

9.3 ENTRETIEN DES ÉGOUTS PLUVIAUX

Principales constatations et améliorations recommandées :

- Les égouts pluviaux en place ont une capacité suffisante pour assurer l'écoulement des eaux à la hauteur de la construction des AATC.
- La gestion des eaux pluviales sera effectuée aux emplacements de projets d'aménagement proposés afin d'assurer un niveau de service de 100 ans en gardant un volume de stockage sur place. Les critères de gestion des eaux pluviales que la Ville a adoptés en matière de réaménagement sont suffisants et devraient être maintenus.
- Les drains agricoles et les toits seront dirigés vers des égouts pluviaux durant le réaménagement.
- De nouvelles améliorations ne seront peut-être pas requises pour les AATC Train et St-Laurent, à moins que l'évaluation de l'état des conduites n'exige leur remplacement ou leur remise à neuf.
- Le secteur de l'étude des AATC de Cyrville peut nécessiter l'agrandissement de l'étang artificiel des terres humides de Cyrville, des travaux de contrôle de l'érosion sur le drain de Cyrville et un nouvel égout pluvial sur Cyrville sud.

L'entretien requis dans un horizon de 20 ans dépend de l'emplacement des aménagements. Les aménagements des secteurs visés par l'étude des AATC Train et St-Laurent pourront aller de l'avant et n'auront pas besoin d'autres améliorations à

l'infrastructure pluviale. Il est recommandé de surveiller sporadiquement l'écoulement des égouts plus anciens dans le cadre du programme de surveillance du débit des installations temporaires mis en place par la Ville afin de s'assurer de la disponibilité de la capacité continue dans les égouts pluviaux du chemin Tremblay, dans le secteur Train, les égouts du boul. St-Laurent au sud de l'autoroute 417, et les égouts du Transitway au nord de l'autoroute 417, dans le secteur de Cyrville.

Dans le secteur Cyrville, l'égout pluvial de l'avenue Industrial devra être construit avant les aménagements; l'érosion sur le drain de Cyrville devra également être examinée en détail. Si des aménagements étaient projetés dans les secteurs tributaires de l'étang artificiel des terres humides de Cyrville, il faudrait inspecter ces lieux en détail afin de vérifier les exigences en matière de quantité et de qualité du stockage, surtout si l'on s'attend à ce que le contexte augmente dans tous les domaines tributaires, ainsi que l'incidence des plans d'intensification des AATC proposés.

9.4 SERVICES D'ÉLECTRICITÉ

Principales constatations et améliorations recommandées :

- La capacité de réserve de la sous-station est actuellement limitée, particulièrement à Overbrook, à Russell et à Moulton.
- Overbrook, Russell et Moulton ont déjà prévu d'être agrandis aux frais d'Hydro-Ottawa.
- La capacité du circuit devra être améliorée avec l'ajout de nouvelles lignes, particulièrement à Russell, et dans une moindre mesure, à Riverdale et à Moulton.

Si l'on suppose que le taux de déploiement sera légèrement inférieur à 25 % par rapport aux projections sur 20 ans, les plans de construction de la sous-station d'Hydro Ottawa ne seront pas

beaucoup modifiés. Cela risque seulement de repousser le seuil de déclenchement de l'ajout d'une nouvelle capacité au circuit nécessaire pour charger l'aménagement. La plupart des coûts de déploiement du circuit imputés à l'entrepreneur sont déclenchés dans les 10 premières années, sur la base des plans du taux de déploiement proposés au départ.

9.5 TRANSPORT

Principales constatations et améliorations recommandées :

- L'évaluation du transport vise à identifier le taux accru de répartition modale des modes de transport durables, tels que le transport en commun, le cyclisme et la marche, afin de promouvoir des modes de transport plus durables et de réduire au minimum les améliorations du réseau routier nécessaires pour aménager les utilisations des sols projetées pour les secteurs concernés par l'étude des AATC.
- Pour soutenir la viabilité, la majorité des résidents futurs et des employés des secteurs visés par l'AATC utiliseront le transport public, le cyclisme ou la marche pour se déplacer. Cette approche reconnaît la nécessité de réduire le nombre futur de déplacements effectués en voiture pendant le réaménagement du secteur et devrait créer, à long terme, des habitudes de déplacements pour les secteurs de l'AATC qui seraient semblables aux schémas de déplacement actuels dans le centre-ville d'Ottawa.
- Les cibles de répartition modale viables pour les périodes de pointe dans les secteurs de l'AATC sont fondées sur l'hypothèse que le transport en commun représentera au moins 65 % de tous les déplacements et que les modes de transport actif, comme le cyclisme et la marche, représenteront au moins 15 %. Les 20 % restants des déplacements en période de pointe se feront dans des voitures privées (15 % chauffeur/5 % passager). Au fur et à mesure du réaménagement du territoire, il faudra graduellement apporter des améliorations à l'infrastructure cycliste et piétonnière, sous forme de projets

d'immobilisations autonomes, dans le secteur de l'AATC afin d'appuyer les déplacements effectués par mode de transport actif.

- L'évaluation établit la possibilité de mieux protéger les voies élargies dans les secteurs de l'AATC. Ces voies élargies permettront à la Ville de disposer d'assez d'espace pour aménager différents éléments structurels et ainsi faciliter les moyens de transport durables comme des pistes cyclables, des trottoirs plus larges, le stationnement dans la rue et/ou des voies de déplacement pour véhicules. Les rues visées comprennent les chemins Coventry, Tremblay et Cyrville.

9.6 BRUIT ET VIBRATION

Principales constatations et améliorations recommandées :

- Les questions liées à l'éventuelle atténuation du bruit concernent avant tout l'aménagement résidentiel futur. Ceci dit, les futures utilisations non résidentielles (p. ex., usage de bureau) devront indubitablement tenir compte des sources de bruit ou de vibration, en particulier à proximité des futures lignes de passagers du TLR et VIA.
- Sources de bruits identifiées :
 - AATC Train : station et ligne de transport de voyageurs VIA Rail, future ligne de TLR, autoroute 417, promenade Riverside, stationnement Vanier, chemin Coventry, avenue Industrial, chemin Tremblay, chemin Belfast et avenue Terminal.
 - AATC St-Laurent : ligne de transport de voyageurs VIA Rail, future ligne de TLR, autoroute 417, boulevard St-Laurent, chemin Coventry, chemin Ogilvie et chemin Tremblay.

- AATC Cyrville : future ligne de TLR, autoroute 417, autoroute 174, chemin Cyrville, chemin Ogilvie, avenue Cummings et chemin Star Top.
- Le processus d'évaluation de tout aménagement futur limitrophe ou proche de sources de bruit ou de vibration identifiées (comme le chemin de fer) devra inclure des études appropriées sur l'atténuation du bruit et des vibrations.

10.0 PLANS D'AMÉNAGEMENT AXÉS SUR LE TRANSPORT EN COMMUN : CONCEPTS ET POLITIQUES

Vous trouverez ci-dessous des détails sur chacun des secteurs du plan d'AATC. Cette section comprend des plans, des illustrations, les objectifs en matière de densité et une discussion propre à chaque secteur du Plan.

10.1 AMÉNAGEMENT AXÉ SUR LE TRANSPORT EN COMMUN – SECTEUR TRAIN

La superficie du plan d'AATC du secteur Train est d'environ 100 hectares et comprend environ 40 propriétés. Le secteur est bordé à l'ouest par la voie principale de VIA et la promenade Vanier, au sud par l'avenue Industrial, à l'est par le chemin Belfast et au nord par le chemin Coventry. C'est un secteur unique en raison de la présence centrale de la gare VIA Rail qui est située à côté de la future station du TLR. Le secteur bénéficie de la proximité du grand espace ouvert que lui confère la rivière Rideau à l'ouest, il comporte d'importantes installations communautaires de et un vaste secteur de commerces de détail. Le secteur du plan d'AATC Train est situé à environ quatre kilomètres du centre-ville d'Ottawa.

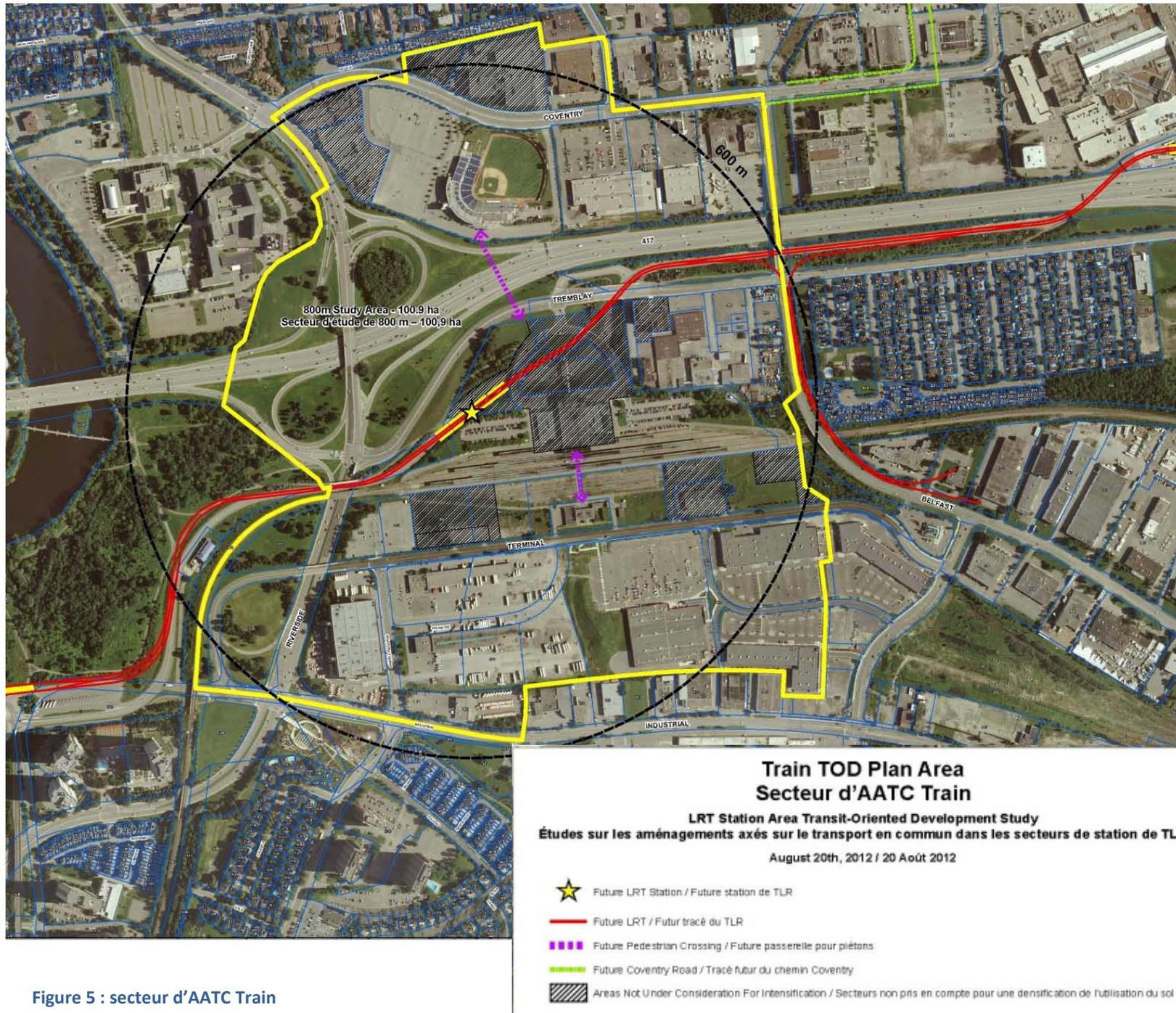


Figure 5 : secteur d'AATC Train

10.1.1 UTILISATION ACTUELLE DES TERRAINS DANS LE SECTEUR TRAIN

CONTEXTE

Le plan d'AATC du secteur Train est divisé en trois districts (nord, centre, sud) par l'autoroute 417 qui circule sur un axe est-ouest et la voie ferrée principale de VIA. Le district nord comporte deux nouveaux secteurs d'aménagement plus densifiés : l'hôtel Hampton et les édifices du ministère de la Défense nationale. Le reste du secteur se compose du stade de baseball et d'édifices de commerce et à bureaux plus récents. Le district centre abrite la gare VIA Rai, un immeuble à bureau plus récent et des utilisations industrielles plus anciennes, mais viables. Dans le district sud on retrouve un secteur de vente au détail, des bureaux, un grand bureau de Postes Canada, des entrepôts assez anciens et deux importantes propriétés vacantes à l'ouest.

Deux passages piétons futurs, un qui enjambera l'autoroute 417 et le deuxième qui passera sous (ou au-dessus) la voie ferrée principale de VIA Rail relieront les trois districts pour former un secteur d'AATC où il sera possible de circuler à pied. La zone de planification se compose généralement de plus grandes propriétés aménagées. Il s'agit principalement de zones d'emplois, il n'y a en fait qu'une seule résidence sur le chemin Tremblay.

10.1.2 RÉSEAU POUR PIÉTONS, SECTEUR TRAIN

Le plan de la circulation piétonnière (figure 7) indique l'emplacement des trottoirs actuels et requis et des sentiers polyvalents, ainsi que des passages piétons et cyclistes futurs de l'autoroute 417 et de la voie ferrée de VIA Rail. Les trottoirs indiqués sur un côté particulier de l'emprise correspondent à l'emplacement demandé. Si une seule ligne est dessinée au centre d'une emprise existante ou une route de raccordement future, cela signifie qu'un trottoir est requis sur les

deux côtés. La construction d'un sentier polyvalent asphalté au lieu d'un trottoir constitue la seule exception permise à cette règle.

Les passages piétonniers centraux sont entourés de cercles rouges sur le plan. Ces emplacements doivent faire l'objet d'une conception spéciale pour assurer que les piétons peuvent circuler rapidement et de façon sécuritaire, notamment en mettant en place des passages plus larges et texturés et une meilleure signalisation et en allongeant la durée du signal indiquant aux piétons de « passer ».

La conception des passerelles et des passages inférieurs pour les piétons doit prendre en considération les principes de prévention du crime par l'aménagement du milieu.

Figure 6 : Exemple de passage principal, av. Terminal.



Train TOD Plan Area Secteur d'AATC Train

LRT Station Area Transit-Oriented Development Study (TOD)
Études sur les aménagements axés sur le transport en commun (AATC)
dans les secteurs de station de TLR

Pedestrian Network Réseau pour piétons

August 2012 / Août 2012

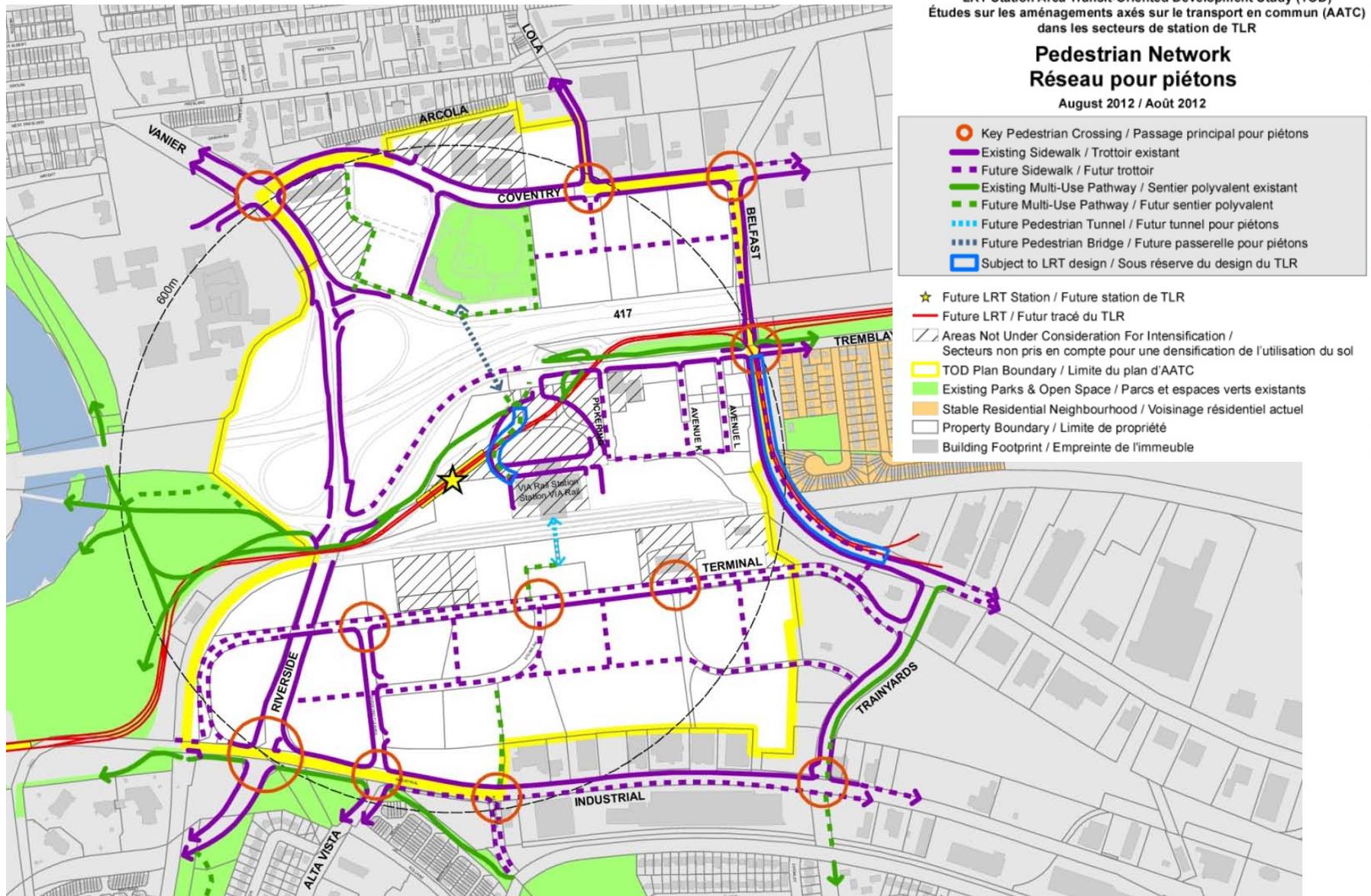


Figure 7 : Réseau pour piétons, secteur Train

10.1.3 RÉSEAU DE PISTES CYCLABLES, SECTEUR TRAIN

Le Plan du réseau de pistes cyclables (figure 8) présente les pistes cyclables existantes et requises ainsi que les points de passage futur pour les piétons et les cyclistes au-dessus de l'autoroute 417 et de la voie ferrée VIA Rail. Le type d'installation pour cyclistes est défini par différentes lignes sur le plan. Les conceptions seront conformes aux normes municipales au moment de la mise en place des installations.

Les points de passage centraux sont entourés d'un cercle rouge. . Ces points de passage centraux doivent faire l'objet d'une conception spéciale pour assurer que les cyclistes circulent et effectuent des virages en sécurité.

Les passerelles et les passages inférieurs pour piétons et cyclistes doivent prendre en compte les principes de prévention du crime par l'aménagement du milieu et leur conception doit permettre l'accès pour les bicyclettes.

Train TOD Plan Area Secteur d'AATC Train

LRT Station Area Transit-Oriented Development Study (TOD)
Études sur les aménagements axés sur le transport en commun (AATC)
dans les secteurs de station de TLR

Bicycle Network Réseau de pistes cyclables

August 2012 / Août 2012

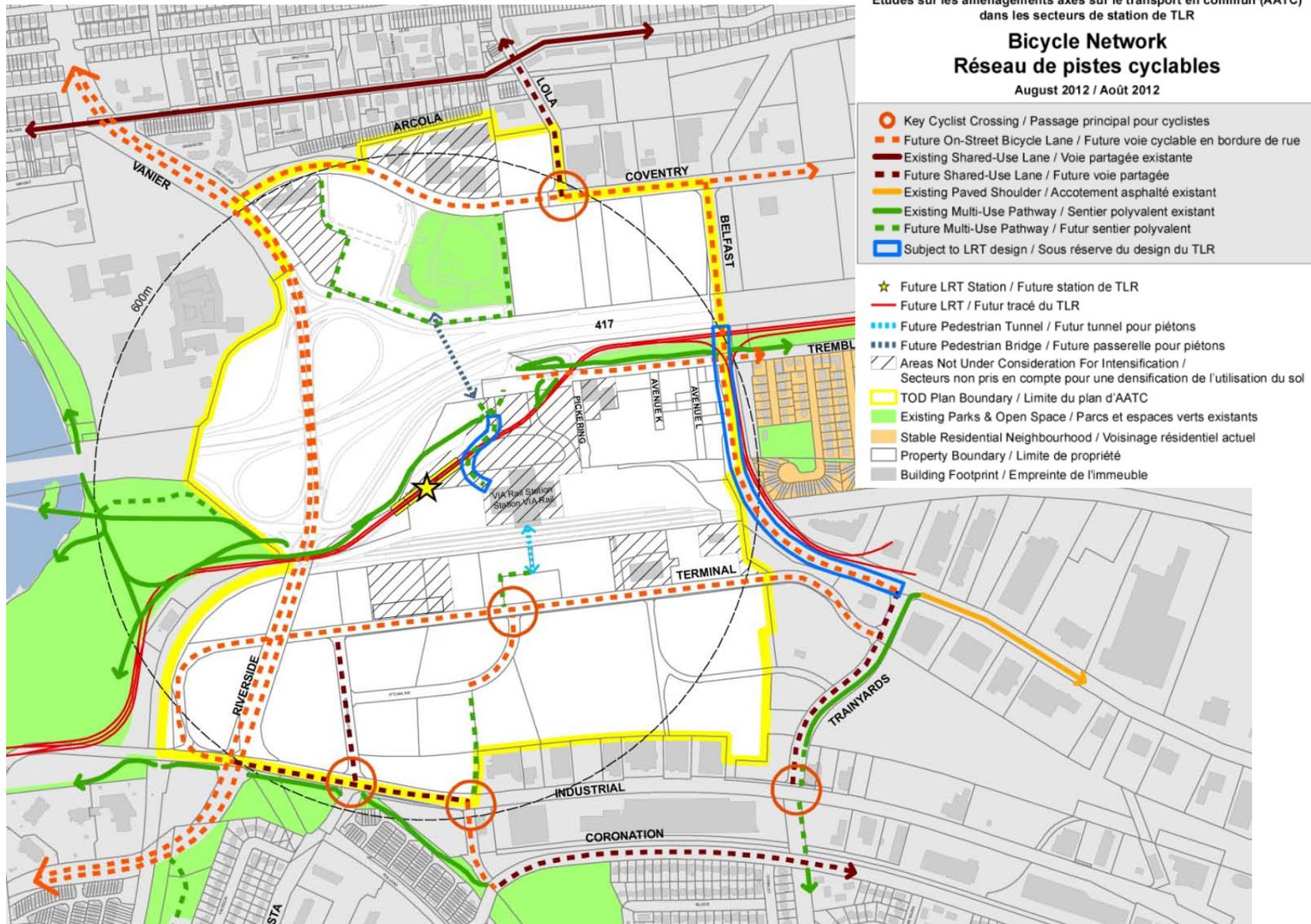


Figure 8 : Réseau de pistes cyclables, secteur Train

10.1.4 RÉSEAU DE RUES, SECTEUR TRAIN

Le Plan du réseau de rues (figure 9) présente les rues existantes et futures du secteur d'AATC. Le tracé de deux types souples de voies de raccordement est également indiqué, y compris a) les routes publiques ou privées et b) les routes publiques, les routes privées, les corridors ou les sentiers polyvalents requis à l'avenir. Ces diverses voies de raccordement ont pour but principal de permettre aux cyclistes et aux piétons de circuler sur des routes sécuritaires et directes de la station de TLR ou vers celle-ci. L'objectif et les exigences générales de conception de ces voies de raccordement sont présentés à la section 5.3.

Train TOD Plan Area Secteur d'AATC Train

LRT Station Area Transit-Oriented Development Study (TOD)
Études sur les aménagements axés sur le transport en commun (AATC)
dans les secteurs de station de TLR

Street Network Réseau de rues

August 2012 / Août 2012

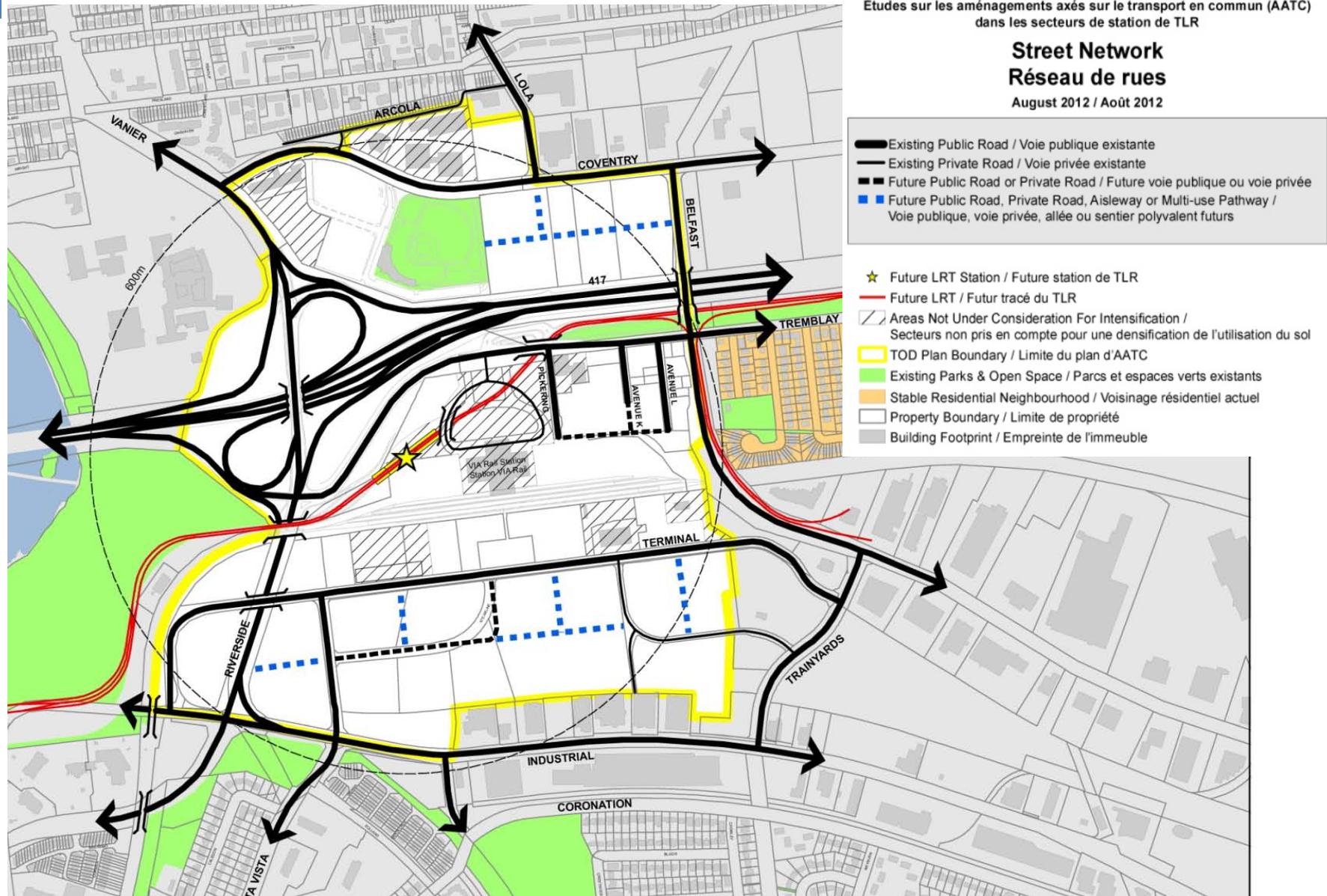


Figure 9 : Réseau de rues, secteur Train

10.1.5 LE PLAN VERT DU SECTEUR TRAIN

Le Plan vert (figure 10) présente les parcs actuels et futurs, les espaces libres, les terrains de jeux et le paysage de rue prioritaire. Le plan indique la superficie et l'emplacement des aires d'agrément extérieures privées. La réalisation de la zone d'AATC exige qu'au moins 2 % des terrains du projet soient des aires extérieures d'agrément publiques. La superficie, l'emplacement et la conception définitifs seront décidés au moment de l'approbation des aménagements.

Le plan montre également les districts qui ont besoin d'un nouveau parc public. L'objectif et la procédure du choix de l'emplacement d'un parc public dans ces districts sont définis à la section 7.2. L'emplacement du paysage de rue prioritaire coïncide avec les rues à façades actives (se reporter aux sections 6.2 et 7.1). Par paysage prioritaire s'entend des emplacements du paysage de rues qui ont besoin d'arbres, le tout améliorant la nature de la conception de rue à façades actives.

Train TOD Plan Area Secteur d'AATC Train

LRT Station Area Transit-Oriented Development Study (TOD)
Études sur les aménagements axés sur le transport en commun (AATC)
dans les secteurs de station de TLR

Green Plan Plan vert

August 2012 / Août 2012

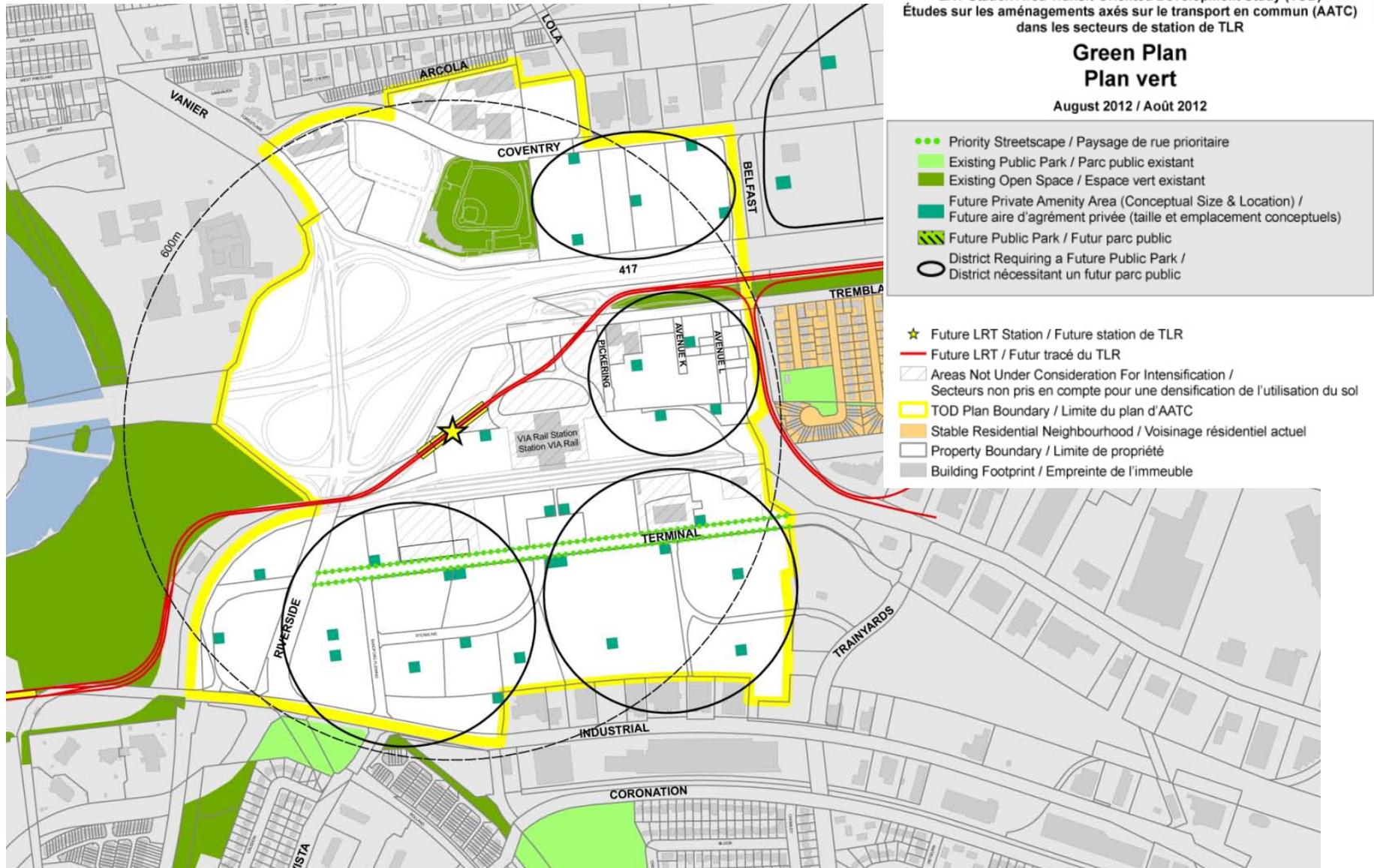


Figure 10 : Plan vert, secteur Train

10.1.6 CADRE D'UTILISATION DES TERRAINS, SECTEUR TRAIN

Le cadre d'utilisation des terrains (figure 12) donne une représentation graphique de l'emplacement des terrains et indique l'emplacement général de la « rue à façades actives » qui s'applique à un segment de l'avenue Terminal. Les critères de conception des rues à façades actives sont présentés à la section 6.2.



Figure 11 : Vue vers l'est de l'avenue Terminal – le paysage de rue montre un milieu confortable doté de trottoirs plus larges bordés d'arbres

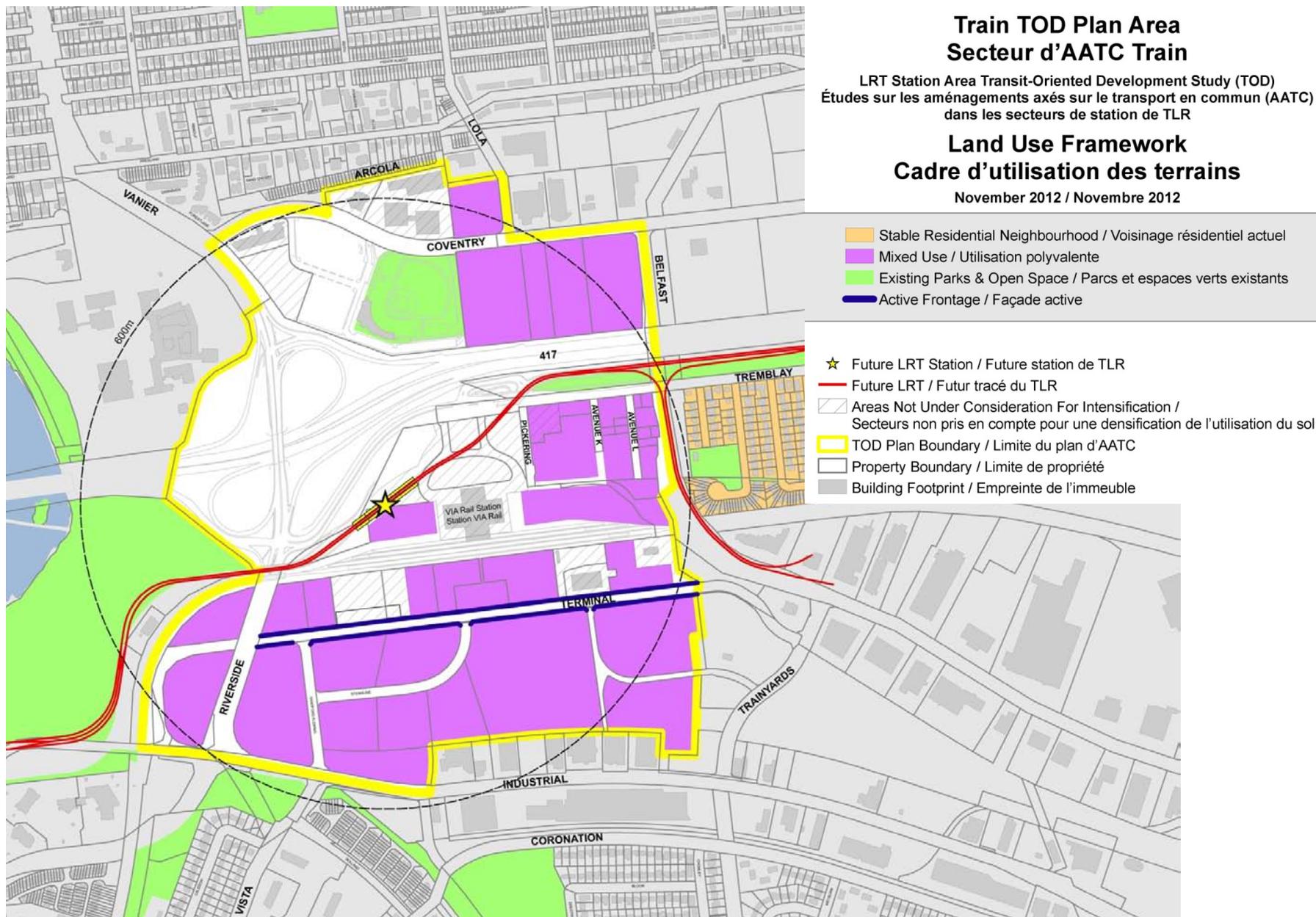
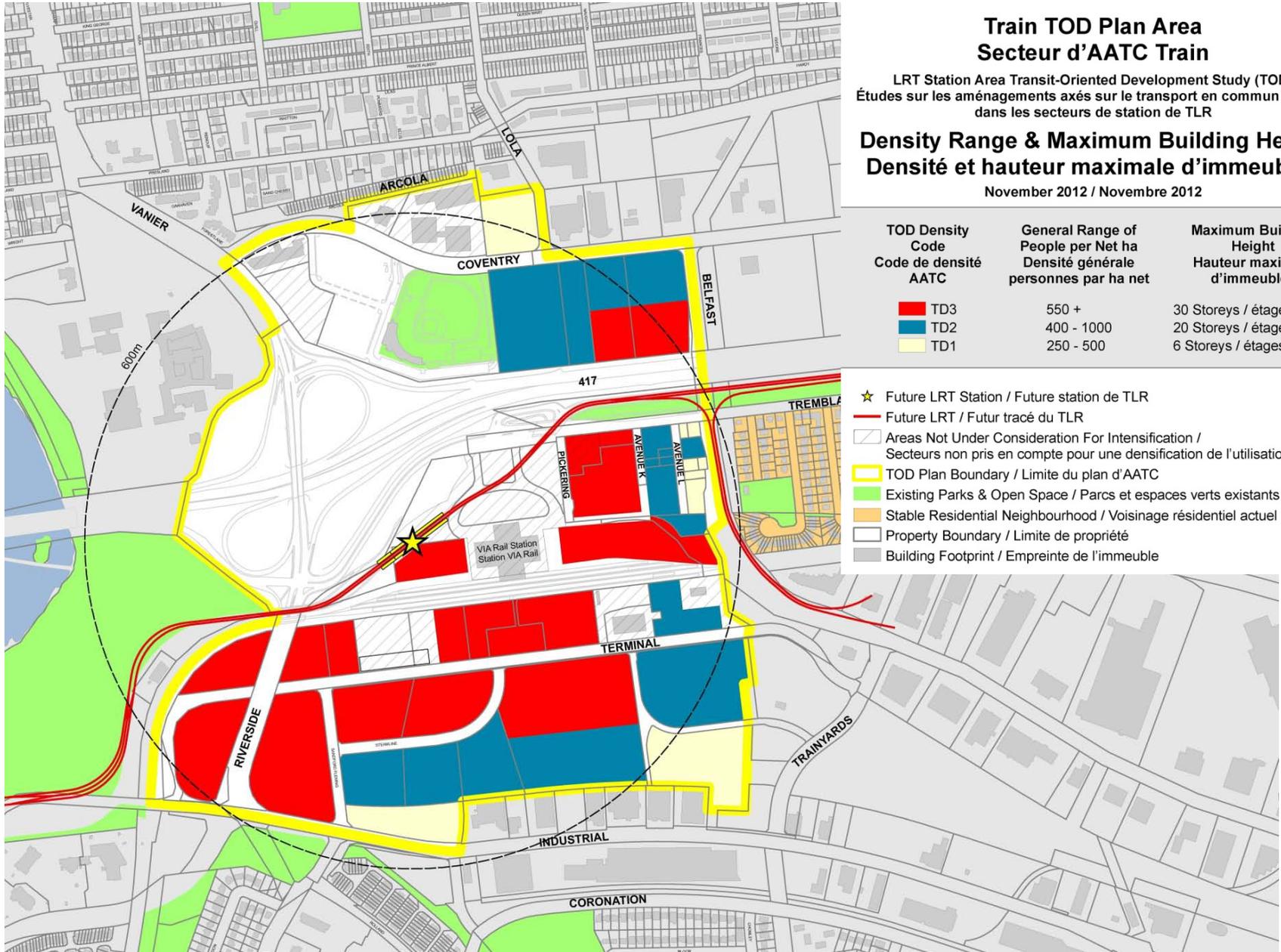


Figure 12 : Cadre d'utilisation des terrains. secteur Train

10.1.7 DENSITÉ ET HAUTEUR MAXIMALES D'IMMEUBLES, SECTEUR TRAIN

La superficie du plan d'AATC du secteur Train est d'environ 100 hectares. Il est estimé que moins de la moitié (environ 44 hectares) des terrains seront disponibles pour aménagements futurs ou réaménagements favorables au transport en commun. De ces 44 hectares, environ 32 hectares sont des terrains vacants, intercalaires et sous-développés considérés comme disponibles à court terme. La totalité de l'augmentation prévue de 10 000 personnes travaillant et vivant dans le secteur d'AATC au cours des 20 prochaines années est envisageable dans le secteur d'aménagement à court terme. Le reste des terrains, soit environ 12 hectares, comprend les immeubles existants dont la densité est généralement plus basse et qui, autrement, devraient être démolis et reconstruits pour permettre une densification favorable au transport en commun. Ces secteurs sont considérés comme étant des secteurs de réaménagement à plus long terme.



Train TOD Plan Area Secteur d'AATC Train

LRT Station Area Transit-Oriented Development Study (TOD)
Études sur les aménagements axés sur le transport en commun (AATC)
dans les secteurs de station de LTR

Density Range & Maximum Building Height Densité et hauteur maximale d'immeubles

November 2012 / Novembre 2012

TOD Density Code Code de densité AATC	General Range of People per Net ha Densité générale personnes par ha net	Maximum Building Height Hauteur maximale d'immeubles
TD3	550 +	30 Storeys / étages (90m)
TD2	400 - 1000	20 Storeys / étages (60m)
TD1	250 - 500	6 Storeys / étages (20m)

- ★ Future LRT Station / Future station de LTR
- Future LRT / Futur tracé du LTR
- ▭ Areas Not Under Consideration For Intensification / Secteurs non pris en compte pour une densification de l'utilisation du sol
- ▭ TOD Plan Boundary / Limite du plan d'AATC
- ▭ Existing Parks & Open Space / Parcs et espaces verts existants
- ▭ Stable Residential Neighbourhood / Voisinage résidentiel actuel
- ▭ Property Boundary / Limite de propriété
- ▭ Building Footprint / Empreinte de l'immeuble



Figure 14 : Secteur d'AATC Train, vue au sud.

Les figures 14 et 15 du plan d'AATC du secteur Train montrent, aux fins d'illustration, un scénario d'aménagement AATC comportant environ 4 800 appartements et une zone de construction non résidentielle de 672 000 mètres carrés. Cette combinaison présumée d'utilisations du sol devrait changer puisque le zonage des AATC est suffisamment souple pour que le marché guide les décisions en matière d'utilisation du sol dans l'avenir. La hauteur des édifices varie de 4 à 28 étages. Aux fins de l'estimation de la densité des AATC à long terme, il a été présumé que toutes les propriétés incluses dans la superficie nette totale du secteur d'AATC incluses dans la superficie de 44 hectares seront aménagées ou réaménagées.



Figure 15 : Image du secteur d'AATC Train, vers le nord

10.2 SECTEUR D'AMÉNAGEMENT AXÉ SUR LE TRANSPORT EN COMMUN – ST-LAURENT

Le secteur d'AATC St-Laurent s'étend sur 120,5 hectares et comprend environ 225 propriétés de dimensions variables, allant de grandes entreprises commerciales et industrielles à des lots résidentiels unifamiliaux. Le secteur d'étude est divisé en quadrants par deux voies de transport principales : le boulevard St-Laurent, sur l'axe nord-sud, et l'autoroute 417, sur l'axe est-ouest. Les limites sud du secteur d'étude sont formées par des voies du CN. Le modèle actuel d'aménagement du secteur d'étude présente des obstacles variés, des densités plus faibles, des lots sous-développés caractérisés par des stationnements en surface et un environnement axé sur l'automobile. Les utilisations des terrains sont principalement axées sur le commercial à grande échelle et l'emploi, avec un noyau de résidences dans le quartier sud-ouest.

St. Laurent TOD Plan Area Secteur d'AATC St-Laurent

LRT Station Area Transit-Oriented Development Study

Études sur les aménagements axés sur le transport en commun dans les secteurs de station de TLR

August 20th, 2012 / 20 Août 2012

-  Future LRT Station / Future station de TLR
-  Future LRT / Futur tracé du TLR
-  Future Pedestrian Crossing / Future passerelle pour piétons
-  Future Coventry Road / Tracé futur du chemin Coventry
-  Areas Not Under Consideration For Intensification / Secteurs non pris en compte pour une densification de l'utilisation du sol

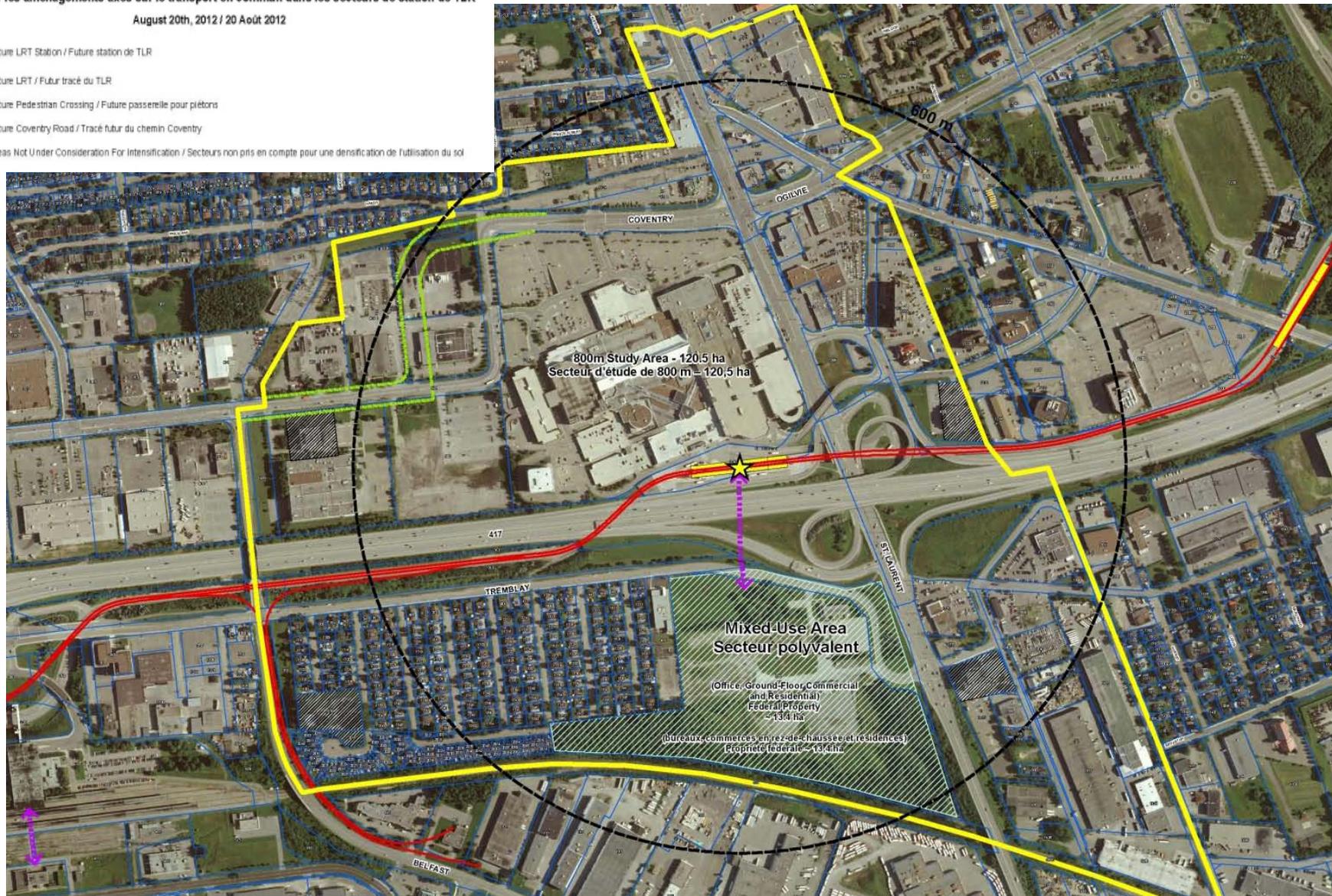


Figure 16: Plan d'AATC, secteur St-Laurent

10.2.1 UTILISATION DES TERRAINS EXISTANTS DU SECTEUR ST-LAURENT - CONTEXTE

Le caractère du secteur d'AATC St- Laurent varie du nord au sud. La partie nord-ouest du secteur d'étude comprend de grands lots et des immeubles de faible hauteur, comme le centre commercial St-Laurent et l'entrepôt d'Élections Canada. Les utilisations actuelles des terrains vont de l'industrie légère, aux bureaux, aux concessionnaires automobiles et au centre de commerce de détail en expansion. Le chemin Coventry, artère importante, est orienté est-ouest dans ce secteur et se raccorde au chemin Ogilvie. L'extrémité nord-ouest du secteur d'étude est délimitée par le voisinage déjà établi de faible densité d'Overbrook. L'extrémité ouest des limites de l'AATC est limitrophe du secteur d'AATC Train, sur le chemin Belfast.

La partie nord-est du secteur d'AATC St — Laurent est adjacente au secteur d'AATC Cyrville et comprend diverses utilisations qui accueillent actuellement des concessionnaires automobiles, des commerces de détail le long du boulevard St-Laurent ainsi que des hôtels, des restaurants, des bureaux et d'autres utilisations commerciales limitées. Même si l'extrémité nord-est du secteur d'AATC se termine à mi-pâté de maisons, à l'est de la rue Joseph Cyr, le secteur à caractère naturel s'étend du boulevard St-Laurent vers l'est au chemin Cyrville et vers le sud à la rue Labelle.

De manière générale, la partie sud-est du secteur d'étude comprend des industries légères bien établies qui semblent avoir qu'un très faible potentiel de réaménagement à court terme. Ces industries légères sont logées dans de grands immeubles de faible hauteur et incluent habituellement de l'entreposage extérieur. L'extrémité sud-est du secteur d'étude est délimitée par un petit voisinage bien établi à faible densité. Ce voisinage comprend environ 70 habitations et est actuellement entouré par des secteurs d'industries légères.

La partie sud-ouest du secteur d'étude comprend un grand emplacement fédéral, un immeuble de bureaux de faible hauteur, et un voisinage résidentiel bien établi à faible densité (Eastway Gardens). Le grand emplacement fédéral changera de manière marquée dans un avenir rapproché en fonction de l'orientation du plan des AATC. Consulter la section 10.2.6d pour obtenir plus de détails sur le concept du réaménagement du 530, chemin Tremblay.

En général, le secteur d'AATC St-Laurent évoluera au fil du temps en secteurs plus denses et à utilisations variées. Cependant, en raison du potentiel du réaménagement des propriétés dans ce secteur d'étude, certaines d'entre elles pourraient changer plus facilement à court terme, car le terrain est vacant ou sous-utilisé. D'autres propriétés pourraient être réaménagées à long terme grâce au fait que le terrain accueille présentement des entreprises actives et (ou) appuie des utilisations du sol bien établies.

10.2.2 RÉSEAU POUR PIÉTONS, SECTEUR ST-LAURENT

Le plan du réseau pour piétons (figure 18) montre les trottoirs existants et requis et les sentiers polyvalents ainsi que les passages pour piétons futurs pour le secteur d'AATC St-Laurent. Les détails supplémentaires suivants expliquent les caractéristiques clés du réseau pour piétons pour le secteur d'AATC St-Laurent :

- a) **Parcours principal pour piétons, centre commercial St-Laurent** : Le centre commercial St-Laurent est une destination du secteur d'AATC ainsi qu'un passage pour l'accès à la station du TLR St-Laurent. Ainsi, des connexions piétonnières privées et publiques devraient être aménagées et maintenues dans l'ensemble du site et autour. Le parcours principal pour piétons établi sur le réseau pour piétons est conceptuel.

Puisque la communauté d'Overbrook génère un grand volume de piétons se déplaçant vers le sud pour aller au centre commercial et avoir accès au transport en commun, des parcours pour ces piétons devraient être maintenus dans le centre commercial ainsi qu'autour de ce dernier pour assurer un accès sécuritaire et direct au transport en commun

- b) **Passages principaux, centre commercial St-Laurent** : de nombreux passages principaux sont ciblés autour de la station du TLR St-Laurent. Cela est attribuable au fait que la station du TLR n'est pas bien intégrée aux immeubles adjacents au niveau du rez-de-chaussée et que les utilisateurs du transport en commun doivent traverser des voies principales pour avoir accès à la station. Ces passages principaux sont habituellement situés sur de grandes voies, comme le boulevard St-Laurent et les rampes d'autoroute menant au centre commercial. Ces passages doivent être mieux conçus pour assurer la sécurité des piétons qui veulent avoir accès au transport en commun.
- c) **Tunnel pour piétons existant** : Un tunnel pour piétons existe sous l'autoroute 417 et relie la communauté d'Eastway Gardens à la plate-forme du niveau inférieur de la station de transport en commun et au centre commercial St-Laurent. Durant les consultations avec les intervenants, ce tunnel a été défini comme un atout par la communauté adjacente. À l'avenir, ce tunnel devrait rester ouvert et continuer d'assurer à la communauté un accès direct au transport en commun. Si une zone de tarif payé pour le transport en commun est établie à la fin de cette connexion, l'incidence de l'accès chez les utilisateurs qui ne prennent pas le transport en commun devrait être évaluée attentivement.
- d) **Nouvelle passerelle pour piétons** : Une passerelle pour piétons sera construite par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada dans le cadre de la première étape du réaménagement de l'emplacement du 530, chemin Tremblay.



Figure 17: Exemple d'un passage principal au coin de St-Laurent et de Lemieux

- e) ~
ette passerelle est un élément essentiel pour atteindre une répartition modale en faveur du transport en commun pour l'emplacement du 530, chemin Tremblay. La passerelle se reliera au nouvel immeuble de l'emplacement du 530, chemin Tremblay et pourrait se relier au nouvel immeuble du centre commercial St-Laurent dans l'avenir.
- f) **Nouveau tracé des trottoirs du chemin Coventry** : Le chemin Coventry, du chemin Belfast au boulevard St-Laurent, sera élargi et retracé pour appuyer l'agrandissement du centre commercial St-Laurent et le déplacement des voies. Des trottoirs devraient être construits le long des deux côtés du chemin Coventry lors de la reconstruction.
- g) **Nouveau tracé des trottoirs du chemin Tremblay** : La partie du chemin Tremblay située à l'emplacement du 530, chemin Tremblay sera élargie et retracée pour créer plus de façades le long de la rue et réorganiser les parcelles d'aménagement au sein du grand établissement. Des trottoirs doivent être installés le long des deux côtés du chemin Tremblay lors de la reconstruction. Le chemin Tremblay dans ce secteur est une rue prioritaire avec un secteur de façades actives

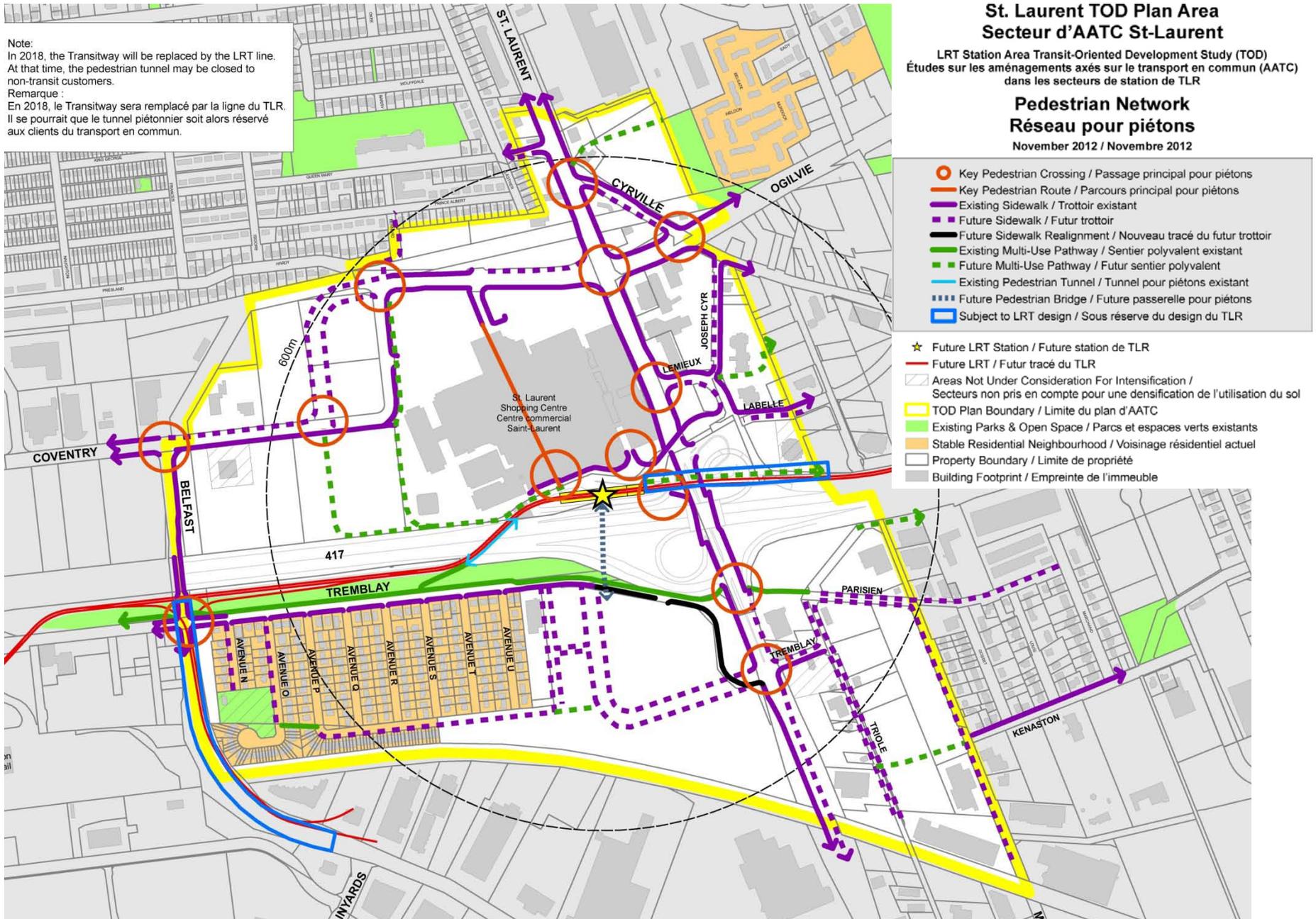


Figure 18 : Réseau pour piétons St-Laurent

10.2.3 RÉSEAU DE PISTES CYCLABLES, SECTEUR ST-LAURENT

Le plan du réseau de pistes cyclables (figure 19) montre les pistes cyclables existantes et requises, ainsi que des passages futurs pour cyclistes dans le secteur des AATC St-Laurent. Le type de voies pour cyclistes est défini par divers types de voies sur le plan. Les détails supplémentaires suivants expliquent les caractéristiques clés du réseau de pistes cyclables du secteur d'AATC St-Laurent :

- a) **Pistes cyclables dans la rue** : Des voies cyclables dédiées en bordure de route sont prévues pour la plupart des routes du secteur des AATC, comme le boulevard St-Laurent, les chemins Coventry, Cyrville et Tremblay. Pour les routes principales où le volume de la circulation est important (p. ex., boulevard St-Laurent), ces pistes cyclables peuvent être séparées pour améliorer la sécurité des utilisateurs, comme l'ont établi la conception et l'ingénierie.
- b) **Portail de l'avenue Hardy** : Il y a un passage principal au coin de l'avenue Hardy et du chemin Coventry, au nord du centre commercial St-Laurent. Ce portail relie la communauté d'Overbrook au secteur des AATC. Durant les consultations avec les intervenants, ce portail a été établi comme étant un secteur à circulation élevée pour piétons et cyclistes. La connectivité et la sécurité des trottoirs, des pistes cyclables et des passages dans ce secteur devraient être maintenues et améliorées.
- c) **Sentiers polyvalents futurs, centre commercial St-Laurent** : Une connexion sécuritaire et directe pour cyclistes est nécessaire le long du côté ouest du centre commercial St-Laurent vers la station du TLR. L'emplacement général de cette connexion pourrait varier en raison des plans d'agrandissement du centre commercial; cependant, la piste devrait relier de manière sécuritaire les pistes cyclables du chemin Coventry à la station du TLR. La piste devrait être bien conçue, séparer suffisamment les cyclistes des automobiles, et comporter peu d'arrêts et de passages.

Consulter la section 8.11 du présent document pour des détails sur la conception des sentiers polyvalents.

- d) **Sentier polyvalent entre la station St-Laurent et la station Cyrville** : Un sentier polyvalent est-ouest reliant la station du TLR St-Laurent à la station du TLR Cyrville est prévu pour ce secteur. Le sentier polyvalent longerait le tracé du TLR et permettrait aux cyclistes de circuler plus facilement entre les stations et les différents secteurs du plan. Un passage principal est établi au boulevard St-Laurent pour cette voie. Cette connexion améliorerait le réseau des sentiers qui, ultimement, relierait les stations de TLR dans l'est de la ville au centre-ville. Des solutions créatives de conception et d'ingénierie pourraient être nécessaires pour mettre en œuvre cette importante connexion en raison des contraintes d'espace possibles le long de certains secteurs du corridor proposé.

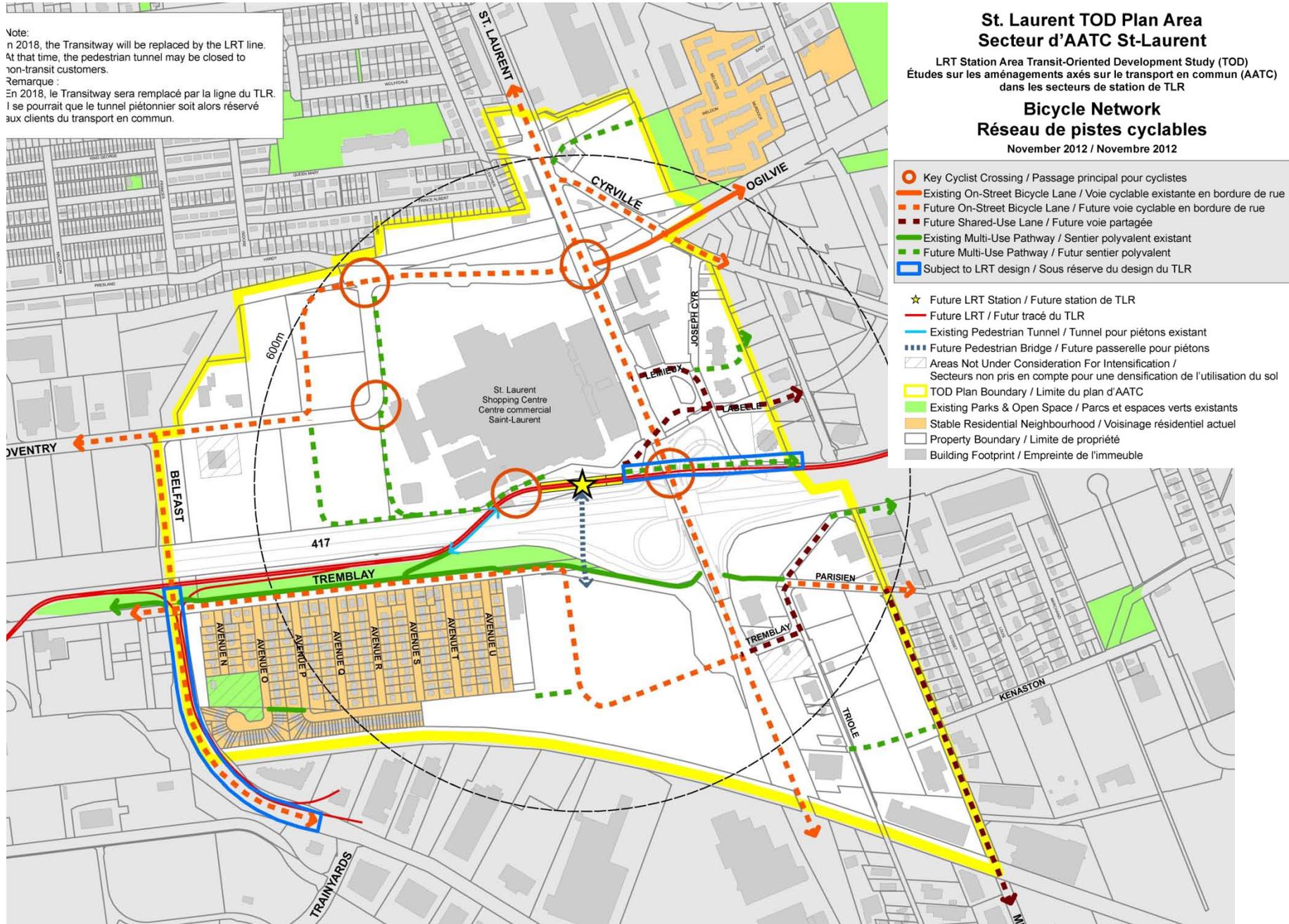


Figure 19 : Réseau de pistes cyclables St-Laurent

10.2.4 RÉSEAU DE RUES – SECTEUR ST-LAURENT

Le plan du réseau de rues (figure 20) montre les rues existantes et futures du secteur des AATC. Le tracé de deux types souples de voies de raccordement est également indiqué, notamment : a) voies publiques ou privées futures nécessaires et b) voies publiques futures requises, voies privées, allées ou sentiers polyvalents. Les détails supplémentaires suivants expliquent les caractéristiques clés du réseau pour piétons du secteur d'AATC :

- a) **Élargissement de l'autoroute 417** : Le ministère des Transports élargit l'autoroute 417 de la rue Nicholas à la route 174. Ce projet comprend plusieurs éléments qui toucheront le réseau de rues dans le secteur d'AATC St-Laurent : l'autoroute 417 sera élargie d'une voie dans chaque direction entre la rue Nicholas et la route 174; un nouveau tracé de la route 174 vers la bretelle de sortie du boulevard St-Laurent, incluant un nouveau muret de béton qui empêchera la circulation de l'autoroute 417 en direction de l'ouest vers le boulevard St-Laurent; la conversion du boulevard St-Laurent vers le nord vers l'autoroute 417 en direction de la voie d'accès vers l'est réservée aux services d'urgence et au transport en commun seulement. D'autres éléments du projet du Ministère pourraient occasionner des changements aux voies du secteur, notamment des améliorations à la signalisation, aux lampadaires et à l'atténuation du bruit.
- b) **Nouveau tracé et élargissement du chemin Coventry** : Le chemin Coventry, du chemin Belfast au boulevard St-Laurent, sera retracé et élargi. Le tracé de la route occasionnera un agrandissement de l'emplacement du centre commercial St-Laurent, qui passera d'environ 16 hectares à près de 22,4 hectares. L'élargissement de la route donnera lieu à une section transversale d'un droit de passage qui comprendra quatre voies réservées à la circulation des automobiles et aux pistes cyclables dans les deux directions. Le nouveau tracé et l'élargissement de la route devraient être coordonnés avec les plans de la Ville

visant à réaménager les services municipaux et les services publics le long du chemin Coventry.

- c) **Nouveau tracé et élargissement du chemin Tremblay** : Une partie du chemin Tremblay le long de l'emplacement du 530, chemin Tremblay se retracée et élargie. Le nouveau tracé de la route maintiendra le lien entre le chemin Tremblay actuel et l'intersection du boulevard St-Laurent, mais réorganisera également la taille et l'orientation des parcelles d'aménagement dans le grand emplacement.
- d) **Voies publiques, voies privées, allées ou sentiers polyvalents futurs, centre commercial St-Laurent** : Le réseau de rues établit deux voies sur l'emplacement du centre commercial St-Laurent qui pourraient être aménagées en voie publique, en voie privée, en allée ou en sentier polyvalent. Seulement une de ces connexions est nécessaire. Le but est de connecter les piétons et les cyclistes de la communauté d'Overbrook (au portail de l'avenue Hardy) à la station de TLR St-Laurent. Deux connexions sont illustrées pour représenter le nouveau tracé futur du chemin Coventry.

St. Laurent TOD Plan Area Secteur d'AATC St-Laurent

LRT Station Area Transit-Oriented Development Study (TOD)
Études sur les aménagements axés sur le transport en commun (AATC)
dans les secteurs de station de TLR

Street Network Réseau de rues

August 2012 / Août 2012

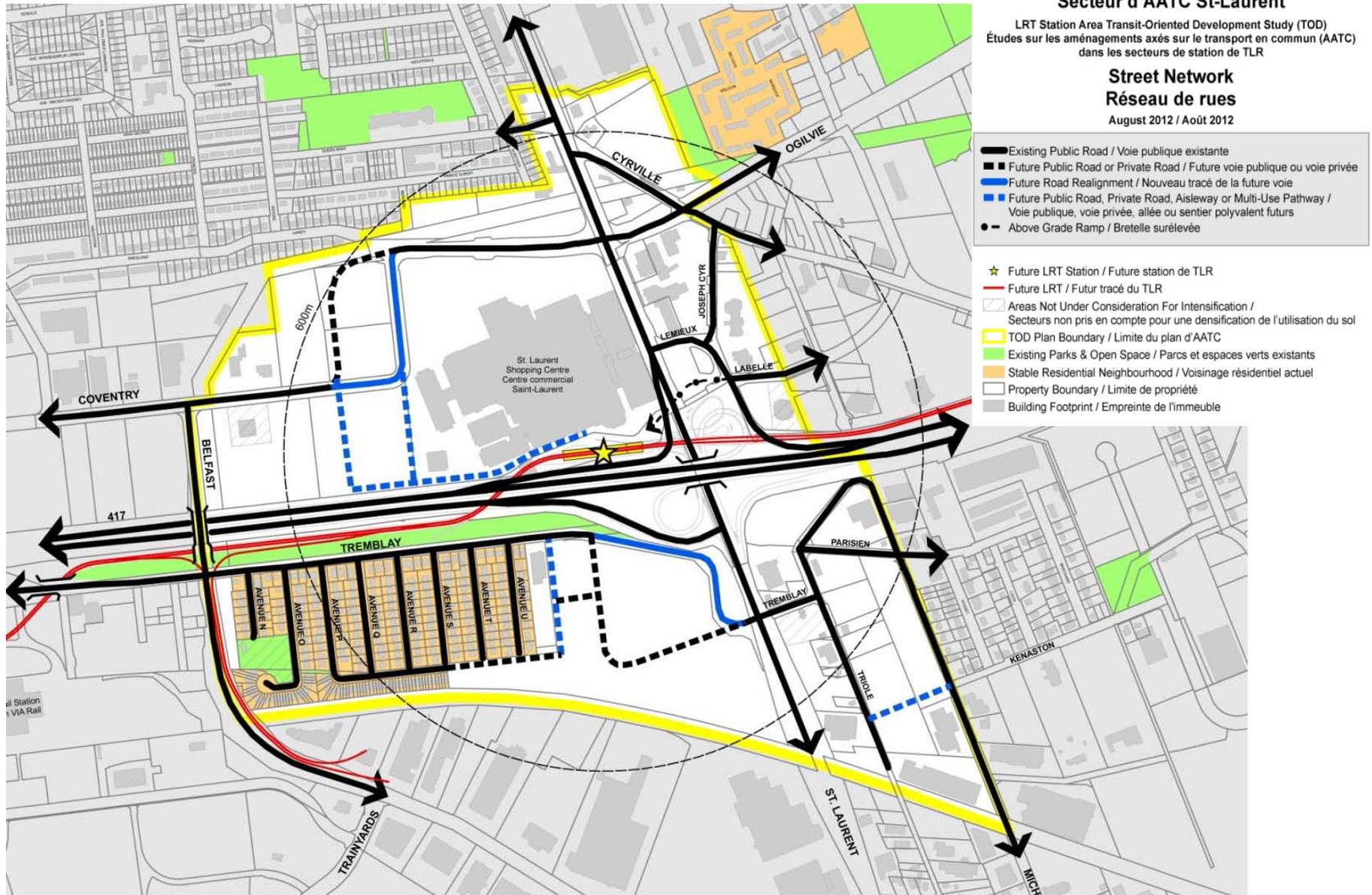


Figure 20 : Réseau de rues St-Laurent

10.2.5 PLAN VERT, SECTEUR ST-LAURENT

Le plan vert (figure 21) montre les parcs existants et futurs, des espaces libres, des terrains de jeu et le paysage de rue prioritaire. Le but et le processus du choix de l'emplacement des parcs publics dans ces districts sont définis à la section 7.2. Le plan illustre la taille conceptuelle et les futures aires d'agrément privées. Les détails supplémentaires suivants expliquent les caractéristiques clés du plan vert pour le secteur d'AATC St-Laurent.

Futur parc futur, 530, chemin Tremblay : Un nouvel espace ouvert public est nécessaire à l'emplacement du 530, chemin Tremblay. L'espace devrait être visuellement et physiquement accessible aux communautés avoisinantes et fournir une transition délicate aux Eastway Gardens. L'emplacement conceptuel est illustré dans le plan du secteur de la station Quartier sud-ouest St-Laurent, à l'annexe G.

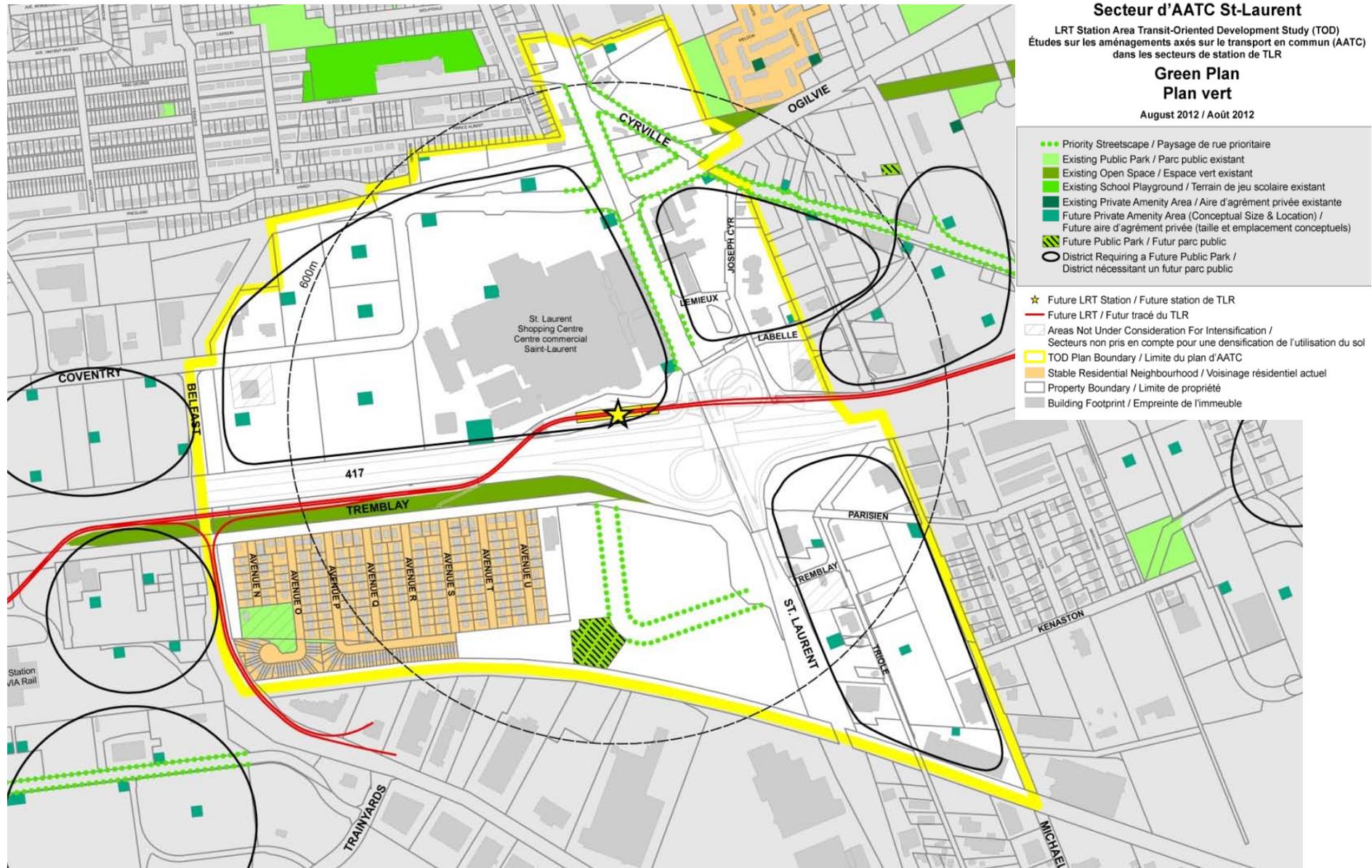


Figure 21 : Plan vert St-Laurent

10.2.6 CADRE D'UTILISATIONS DES TERRAINS, SECTEUR ST-LAURENT

Le plan du cadre d'utilisation des terrains (figure 22) montre l'utilisation des terrains et l'emplacement général de la « rue à façade active » qui s'applique à une partie du boulevard St-Laurent et du chemin Tremblay. Les exigences de conception des rues à façade active sont examinées dans la section 6.3. Les caractéristiques clés du plan d'utilisation du sol pour le secteur du plan d'AATC St-Laurent comprennent :

- a) **Secteurs résidentiels urbains** : L'aménagement résidentiel urbain est prévu pour les secteurs adjacents aux communautés existantes d'Overbrook, des Eastway Gardens et du petit voisinage près du quartier sud-est du secteur du plan d'AATC.
- b) **Façades actives** : Des façades actives sont établies le long d'une partie du boulevard St-Laurent et des chemins Tremblay, Cyrville et Ogilvie. Une façade active est également établie pour une partie de l'emplacement du centre commercial St-Laurent (1200, boulevard St-Laurent) qui borde la station du TLR. La façade d'immeuble et l'extrémité sud du centre commercial St-Laurent qui borde le secteur de la station du TLR devraient inclure un concept urbain de haute qualité. Les entrées des stations devraient être intégrées aux immeubles, quand la situation le permet.



Figure 22 : rue à façades actives, exemple du boul. St-Laurent

- c) **Eastway Gardens** : Eastway Gardens est une communauté résidentielle stable située dans le quartier sud-ouest du secteur des AATC St-Laurent et est actuellement composée de plus de 170 habitations unifamiliales et jumelées, et plus de 65 maisons en rangée. Même si le voisinage se trouve dans le secteur des AATC St-Laurent, on ne prévoit pas de changement important. Le voisinage est destiné à rester à faible densité et avec des immeubles de faible hauteur, et par conséquent, ne subira pas de changement de zonage dans le cadre du plan des AATC St-Laurent. Un aménagement à usage mixte n'est pas prévu pour les Eastway Gardens et des changements de zonage parcellaire pour permettre une gamme d'utilisation du sol ou des immeubles de hauteur moyenne ou élevée seront découragés de manière générale dans ce voisinage.

Indépendamment de ce qui précède, un secteur dans lequel on pourrait voir un réaménagement possible des densités résidentielles plus élevées dans les Eastway Gardens est le long de la façade du chemin Tremblay. Des propositions d'aménagement dans cet emplacement peuvent être considérées si elles sont accompagnées d'un motif de planification et d'une analyse de conception urbaine pour la totalité de la façade du chemin Tremblay, compte tenu du contexte du voisinage existant.

L'Étude globale de la viabilisation du plan d'AATC indique que le chemin Tremblay devrait être élargi de deux voies au cours des 20 prochaines années pour suivre la croissance dans ce secteur.

- d) **530, chemin Tremblay** : le 530, chemin Tremblay s'étend sur environ 12 hectares et est situé dans le quartier sud-ouest du secteur d'AATC St-Laurent. L'emplacement est actuellement sous-développé et devrait subir des changements importants dans un avenir prochain, car Travaux publics et Services gouvernementaux Canada a présenté un concept d'aménagement pour le 530, chemin

Tremblay qui est compatible avec le plan d'AATC St-Laurent.

L'emplacement du 530, chemin Tremblay et le secteur immédiat sont perçus comme un aménagement à utilisations mixtes, dense et favorable au transport en commun, avec une gamme d'utilisations résidentielles, d'affaires et de commerces de détail. Le plan propose un modèle de voies pour l'emplacement qui crée de nouvelles connexions du chemin Tremblay et piétonnières, sous-divisant la grande parcelle en multiples emplacements pour des aménagements divers. Pour la phase 1 de l'aménagement, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada suppose une répartition modale de 45 % à 55 % en faveur du transport en commun, des cyclistes et des piétons. Le scénario de construction ultime, qui pourrait prendre forme dans 20 ans et plus, suppose un partage modal vers le haut de 75 % pour l'emplacement. Consulter à l'annexe H le concept d'aménagement.

Un élément essentiel au succès de l'emplacement du 530, chemin Tremblay et à l'atteinte de ses objectifs ambitieux en matière de partage modal est l'aménagement d'un passage pour piétons enjambant l'autoroute 417 pour relier l'emplacement à la station du TLR. Cette liaison piétonnière sera construite dans le cadre de la phase 1. Une stratégie de gestion du stationnement est également nécessaire, et devrait faire partie de toute proposition de réaménagement

- e) **Centre commercial St-Laurent** : Le centre commercial St-Laurent s'étend sur plus de 16 hectares et est situé dans le quartier nord-ouest du secteur d'AATC St-Laurent. Il accueille actuellement un centre commercial clos à deux étages, un immeuble de bureaux autonome, une structure de stationnement à plusieurs niveaux et des secteurs de stationnement en surface. La propriété comprend également plusieurs emplacements plus petits situés au nord et à l'ouest du chemin Coventry. L'emplacement du centre commercial représente une propriété importante dans le

secteur d'AATC, étant donné sa proximité à la future station de TLR, qui borde le centre commercial au sud.

À part des rénovations et des modifications aux immeubles existants et l'expansion possible du commerce de détail et les développements continus dans un avenir rapproché, les propriétaires du centre commercial prévoient que l'emplacement aura encore plus d'utilisations à long terme. Un plan à étapes multiples devrait présenter de nouvelles utilisations, qui pourraient inclure l'aménagement d'immeubles ou de tours de bureaux autonomes. Un plan d'emplacement directeur est nécessaire pour l'emplacement du centre commercial si l'utilisation d'un zonage de transport en commun est entreprise et qu'un aménagement en plusieurs étapes est proposé.

- f) **Utilisations d'industries légères existantes** : La majorité des utilisations d'industries légères existantes est concentrée dans le quartier sud-est du secteur des AATC St-Laurent. Ces propriétés peuvent être réaménagées au fil du temps pour des utilisations du sol qui favorisent le transport en commun dans une forme de construction compacte. Les transitions de hauteur du voisinage existant à faible densité le long de la rue Michael devraient être respectées.

Figure 23 : Transition de hauteur le long de la rue Michael



St. Laurent TOD Plan Area Secteur d'AATC St-Laurent

LRT Station Area Transit-Oriented Development Study (TOD)
Études sur les aménagements axés sur le transport en commun (AATC)
dans les secteurs de station de TLR

Land Use Framework Cadre d'utilisation des terrains

August 2012 / Août 2012

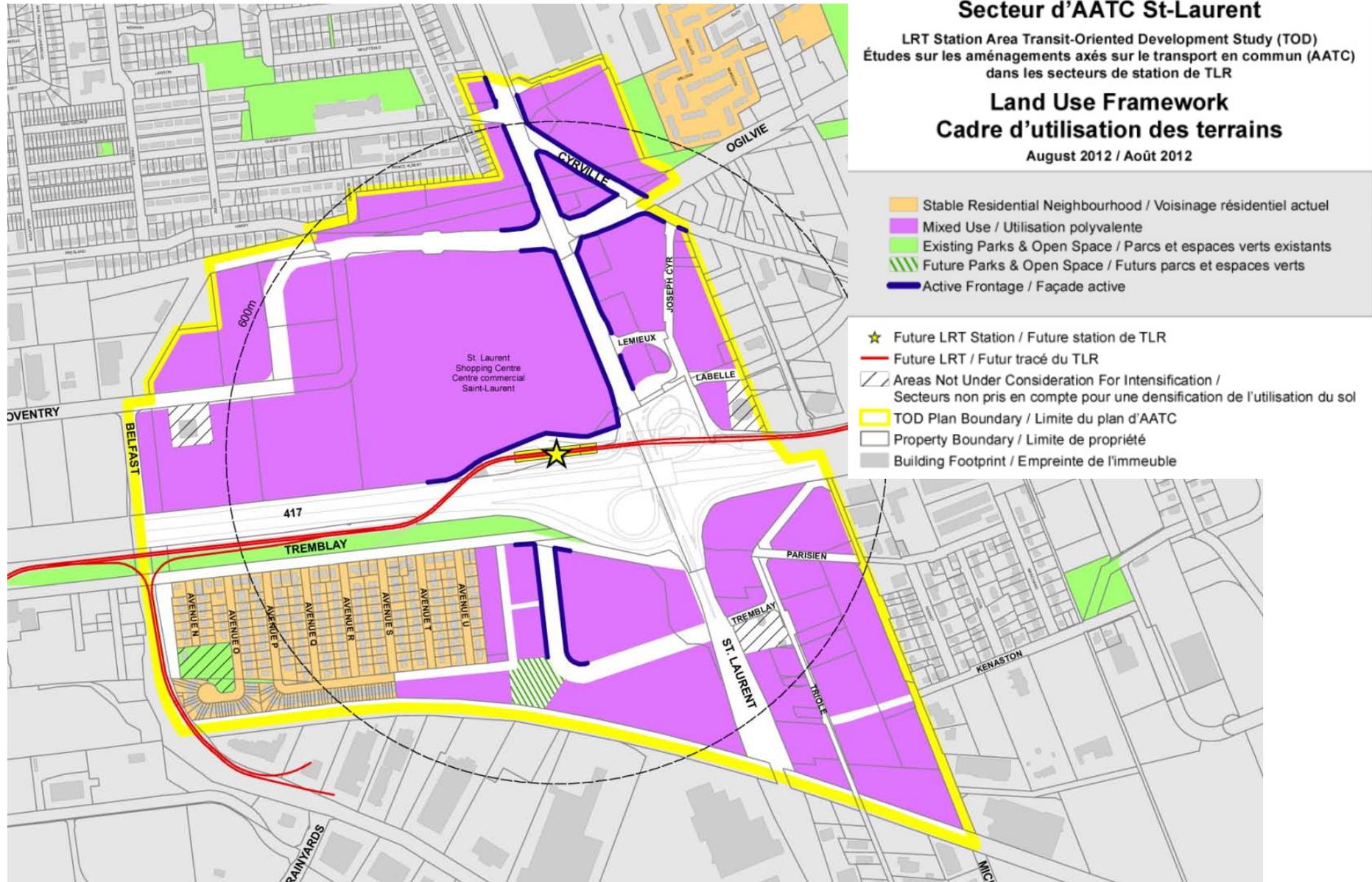


Figure 24 : Cadre d'utilisation des terrains St-Laurent

10.2.7 DENSITÉS ET HAUTEUR MAXIMALES, SECTEUR ST-LAURENT

Le secteur d'AATC St-Laurent s'étend sur environ 120 hectares. Après avoir exclu les couloirs de services publics et de transport, on estime que près de 60 % des terrains du secteur (plus ou moins 72 hectares) sont disponibles aux fins d'aménagement futur ou de réaménagement pour les densités favorables au transport en commun. Du secteur net du plan d'AATC St-Laurent, environ 30 hectares de terrains vacants, de remblayage et sous-développés (41 % du terrain total) peuvent être aménagés à court terme. L'augmentation prévue de 10 000 personnes travaillant et vivant dans le secteur d'AATC au cours des 20 prochaines années est envisageable dans le secteur d'aménagement à plus court terme. Le reste des terrains (environ 42 hectares) dans le secteur d'AATC accueille des immeubles existants à densité généralement plus faible, qui devraient être démolis et reconstruits pour permettre une densification favorable au transport en commun. Ces secteurs sont considérés comme étant des secteurs de réaménagement à plus long terme.

Les figures 25 et 26 présentent un scénario d'aménagement possible qui comprend environ 183 maisons unifamiliales et jumelées, 472 maisons en rangée, 4 800 appartements et un secteur de construction non résidentielle de 674 000 mètres carrés. Cette combinaison présumée d'utilisations du sol devrait changer puisque le zonage des AATC est suffisamment souple pour que le marché guide les décisions en matière d'utilisation du sol dans l'avenir. La hauteur des édifices varie de 4 à 25 étages. Aux fins de l'estimation de la densité des AATC à long terme, il a été présumé que toutes les propriétés incluses dans la superficie nette totale du secteur d'AATC St-Laurent (72 hectares) ont été aménagées ou réaménagées.



Figure 25 : Image de St-Laurent du côté nord, vue au sud



Figure 26 : Image de St-Laurent du côté sud, vue au nord.

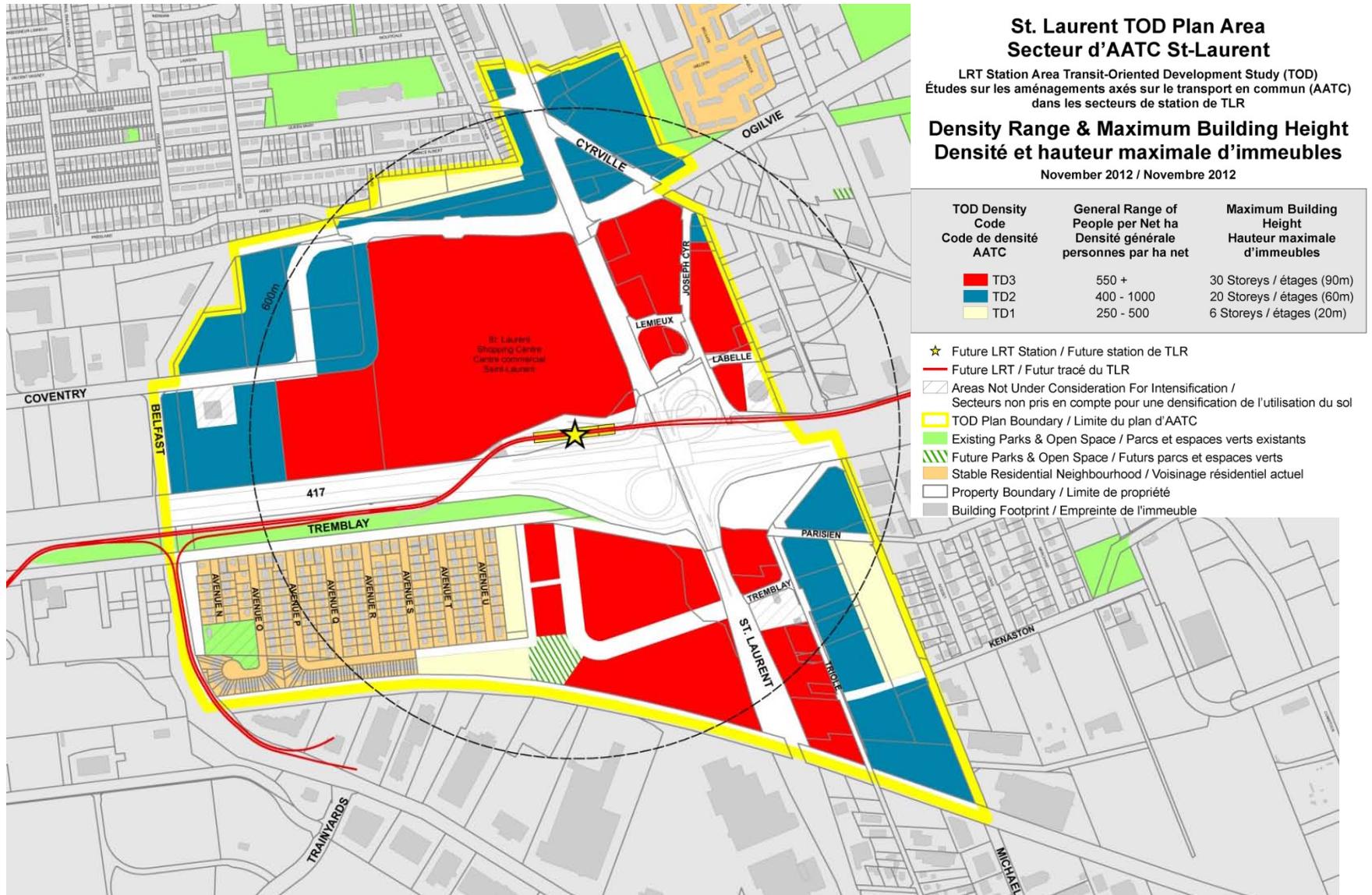


Figure 26 : Densité et hauteurs maximales d'immeubles, secteur St-Laurent

10.3 SECTEUR D'AMÉNAGEMENT AXÉ SUR LE TRANSPORT EN COMMUN, SECTEUR CYRVILLE

La superficie du secteur d'AATC Cyrville est d'environ 99 hectares. Le secteur d'étude est délimité généralement par la promenade Aviation et l'autoroute 417 à l'est, le chemin Algoma au sud, la rue Michael à l'ouest et le chemin Ogilvie au nord. À l'ouest, il jouxte la limite est du secteur d'AATC St-Laurent. Le secteur d'étude des AATC est divisé en deux quadrants par l'autoroute 417. Le secteur d'étude gravite autour du chemin Cyrville, qui s'étend en diagonale du secteur d'étude du nord-ouest au sud-est, ce qui lui procure une forme légèrement distincte et obtuse. La future station du TLR remplacera la station de transport en commun rapide par autobus, qui est située au niveau du sol, mais sous le viaduc du chemin Cyrville qui enjambe l'autoroute 417.

Cyrville TOD Plan Area Secteur d'AATC Cyrville

LRT Station Area Transit-Oriented Development Study
Études sur les aménagements axés sur le transport en commun dans les secteurs de station de TLR

August 20th, 2012 / 20 Août 2012

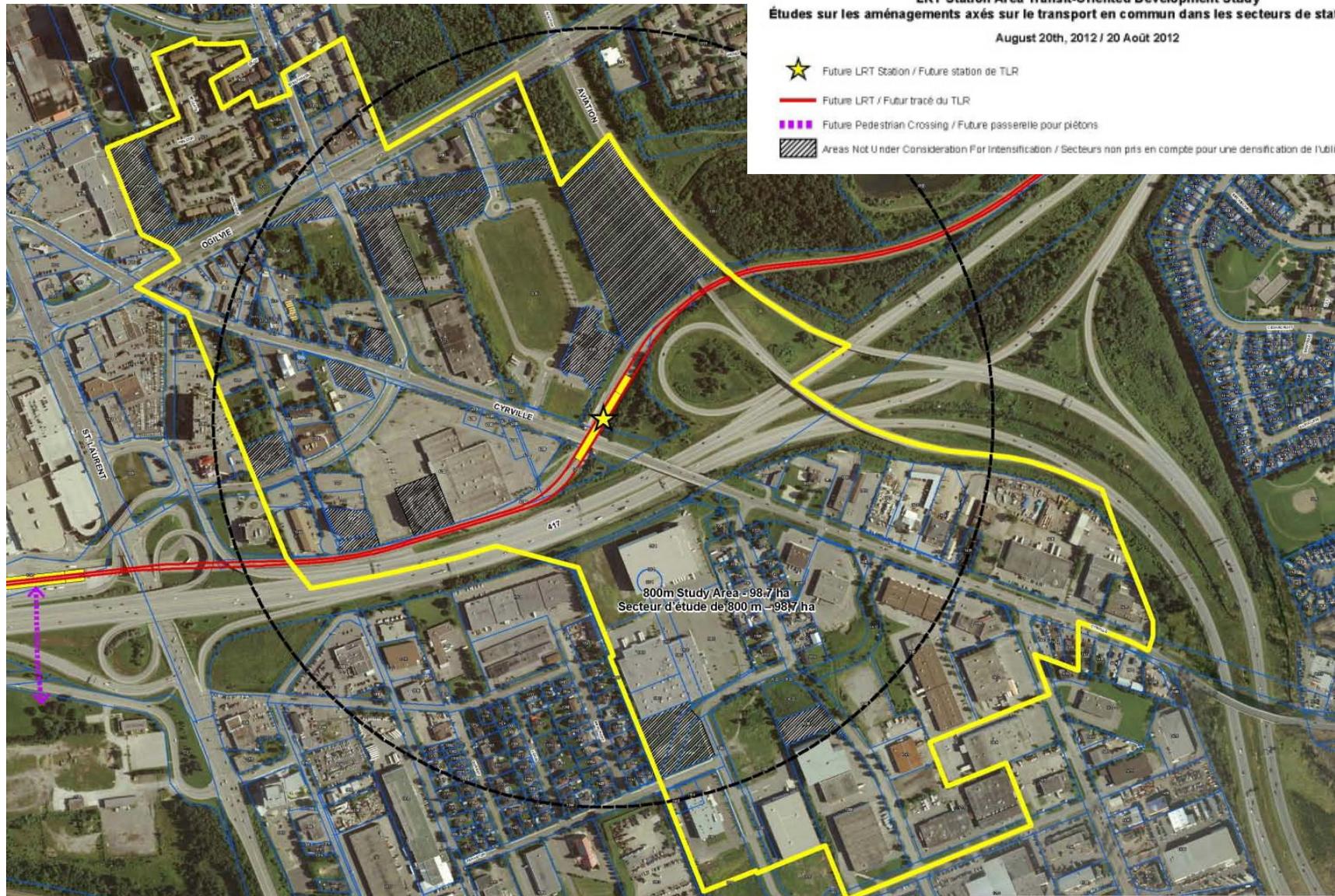


Figure 27 : secteur du plan d'AATC de Cyrville

10.3.1 UTILISATION ACTUELLE DES TERRAINS, SECTEUR CYRVILLE - CONTEXTE

Le secteur d'étude de Cyrville compte environ 110 propriétés de superficies différentes, allant de sites plus grands aux usages industriels et résidentiels à des sites plus petits destinés aux maisons individuelles et aux services personnels. Les deux quadrants situés au nord et au sud de l'autoroute 417 ont des utilisations très distinctes : l'industrie légère est prédominante au sud de l'autoroute, tandis qu'au nord, on retrouve surtout des bureaux, des commerces de détail, des services personnels et des habitations.

Dans le secteur nord du secteur d'étude, des sites petits et grands sont occupés par des commerces de détail, des services personnels, des bureaux, des restaurants et des habitations. Il existe un site résidentiel important d'habitations familiales contigües au nord du chemin Ogilvie. La réalisation d'un projet de 82 habitations familiales contigües sur l'un des grands sites vacants situés dans la moitié nord du secteur d'étude, à l'intersection du chemin Ogilvie et de l'avenue Cummings, est en voie d'être approuvée. Face à ce site, du côté est de l'avenue Cummings, se trouve une tour d'habitation plus ancienne de huit étages. Sept sites individuels sont actuellement regroupés du côté est du chemin Cyrville pour un concessionnaire automobile potentiel. Immédiatement au nord de la station de transport en commun rapide par autobus, un autre site situé à l'est du chemin Cyrville est occupé par des tours d'habitation de trois, cinq et six étages. Une partie du reste de ce site de 7,8 hectares est en voie d'aménagement, et la construction d'un projet de 176 habitations superposées est prévue.

À l'ouest de ce site, il existe un autre site important sur lequel on retrouve deux édifices de bureaux de un, quatre et cinq étages. Immédiatement au nord se trouve un nouvel édifice de bureaux de quatre étages dont la façade principale donne sur le côté sud du chemin Cyrville. Un hôtel de sept étages est situé à l'extrémité ouest du secteur d'étude. Les tours d'habitations, les édifices de bureaux et l'hôtel susmentionnés représentent les édifices les plus hauts du secteur d'étude.

Au sud du secteur d'étude, seule la rue Labrie est occupée par quelques habitations isolées bâties sur certains des plus petits sites du secteur d'étude. Une grande partie de ces propriétés sont passées au cours des années d'une utilisation purement résidentielle à une combinaison d'utilisations, allant des utilisations d'automobile, des bureaux d'entrepreneurs, des services de plomberie et de la fourniture de matériaux de construction. À l'heure actuelle, toutes ces propriétés sont situées dans une zone d'industrie légère.

Le secteur entre le chemin Cyrville et l'autoroute 417 comprend un grand nombre d'aménagements d'industries légères dotées d'entreposage extérieur; une majorité d'édifices de deux étages ou moins. Les commerces de détail, les concessionnaires automobiles et les services de réparation d'automobiles sont nombreux sur les côtés est et ouest du chemin Cyrville. Quelques restaurants, quelques édifices de bureaux plus neufs, des entreprises de services personnels, des centres d'entreposage et de distribution et deux grandes imprimeries sont situés dans la zone ouest du chemin Cyrville, ainsi qu'un édifice de quatre étages qui est le plus haut dans ce quadrant. Il ne reste que peu de sites vacants et la densité de cette zone est très faible.

L'extrémité sud-ouest du secteur d'étude de Cyrville jouxte un quartier résidentiel à profil bas, à faible densité et stable. Ce quartier établi compte environ 70 habitations et est actuellement entouré par des aménagements d'industries légères.

10.3.2 RÉSEAU POUR PIÉTONS, SECTEUR CYRVILLE

Les trottoirs et les sentiers polyvalents existants et requis, ainsi que les passages pour piétons futurs du secteur d'AATC de Cyrville figurent sur le Plan de la circulation piétonnière (figure 29). Les trottoirs qui figurent sur un côté précis d'une emprise sont les trottoirs requis. Si une seule ligne est dessinée au centre d'une emprise existante ou une route de raccordement future, cela signifie qu'un trottoir est requis sur les deux côtés. La construction d'un sentier polyvalent asphalté au lieu d'un trottoir constitue la seule exception permise à cette règle.

Les passages piétonniers centraux sont entourés de cercles rouges sur le plan. Ces emplacements doivent faire l'objet d'une conception spéciale pour assurer que les piétons peuvent circuler rapidement et de façon sécuritaire, notamment en mettant en place des passages plus larges et texturés, une meilleure signalisation et en allongeant la durée du signal pour piétons qui indique de passer.

La conception des passerelles et des passages inférieurs pour les piétons doit prendre en considération la prévention du crime par l'aménagement du milieu.

Cyrville TOD Plan Area Secteur d'AATC Cyrville

LRT Station Area Transit-Oriented Development Study (TOD)
Études sur les aménagements axés sur le transport en commun (AATC)
dans les secteurs de station de TLR

Pedestrian Network Réseau pour piétons

November 2012 / Novembre 2012

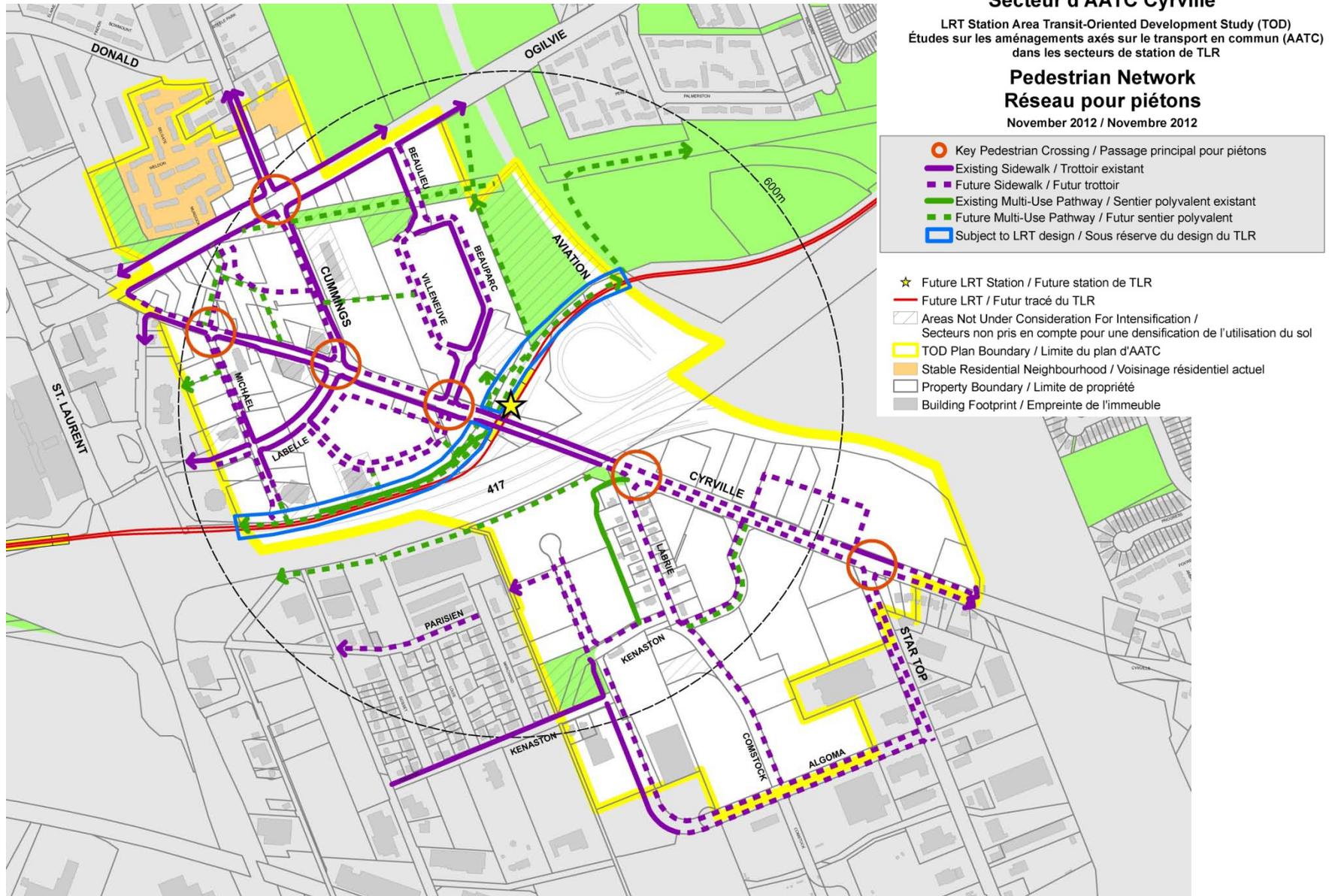


Figure 28 : Réseau pour piétons, secteur Cyrville

inférieurs pour cyclistes doivent prendre en compte la prévention du crime par l'aménagement du milieu et leur conception doit permettre l'accès pour les bicyclettes.



Figure 29 : concept de circulation piétonnière

10.3.3 RÉSEAU DE PISTES CYCLABLES DE CYRVILLE

Le Plan du réseau de pistes cyclables (figure 31) présente les pistes cyclables existantes et requises ainsi que les points de passage pour les cyclistes dans le secteur d'AATC Cyrville. Le type d'installation pour cyclistes est défini par différentes lignes sur le plan, et les passages centraux sont entourés d'un cercle rouge. Ces points de passage centraux doivent faire l'objet d'une conception spéciale pour assurer que les cyclistes circulent et effectuent des virages en sécurité, notamment en installant des signaux de priorité ou avancés pour les cyclistes.

Il est proposé de mettre en place des bandes cyclables sur rue sur le chemin Cyrville et des voies partagées sur l'avenue Cummings et le chemin Ogilvie. Il est également proposé de construire un sentier polyvalent sur le côté nord du tracé du TLR, pour relier les deux stations de Cyrville et de St-Laurent. Les passerelles et les passages

Cyrville TOD Plan Area Secteur d'AATC Cyrville

LRT Station Area Transit-Oriented Development Study (TOD)
Études sur les aménagements axés sur le transport en commun (AATC)
dans les secteurs de station de TLR

Bicycle Network Réseau de pistes cyclables

November 2012 / Novembre 2012

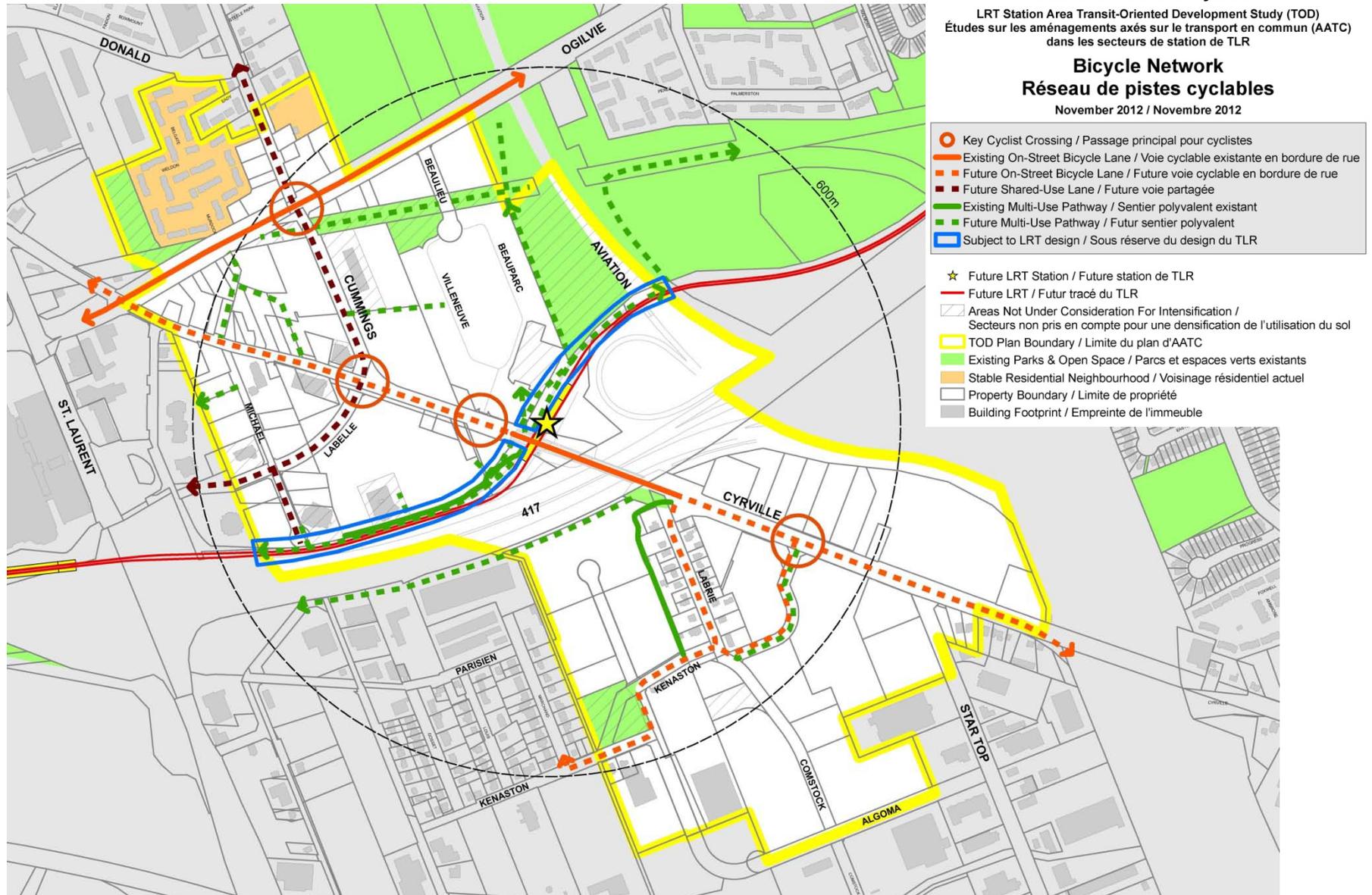


Figure 30 : réseau de pistes cyclables de Cyrville

10.3.4 RÉSEAU DE RUES DE CYRVILLE

Le Plan du réseau de rues (figure 32) présente les rues existantes et futures du secteur d'AATC. Le tracé de deux types souples de voies de raccordement est également indiqué, y compris a) les voies publiques ou privées futures requises et b) les voies publiques, les voies, les allées ou les sentiers polyvalents requis à l'avenir. Ces diverses voies de raccordement ont pour but principal de permettre aux cyclistes et aux piétons de circuler sur des routes sécuritaires et directes de la station de TLR ou vers celle-ci. Il est proposé d'élargir le chemin Cyrville au nord de l'avenue Cummings vers le chemin Ogilvie dans les limites du secteur d'AATC (mais au-delà du secteur du plan jusqu'au boulevard St-Laurent). L'objectif et les exigences générales de conception de ces voies de raccordement sont présentés à la section 5.3.

Cyrville TOD Plan Area Secteur d'AATC Cyrville

LRT Station Area Transit-Oriented Development Study (TOD)
Études sur les aménagements axés sur le transport en commun (AATC)
dans les secteurs de station de TLR

Street Network Réseau de rues

August 2012 / Août 2012

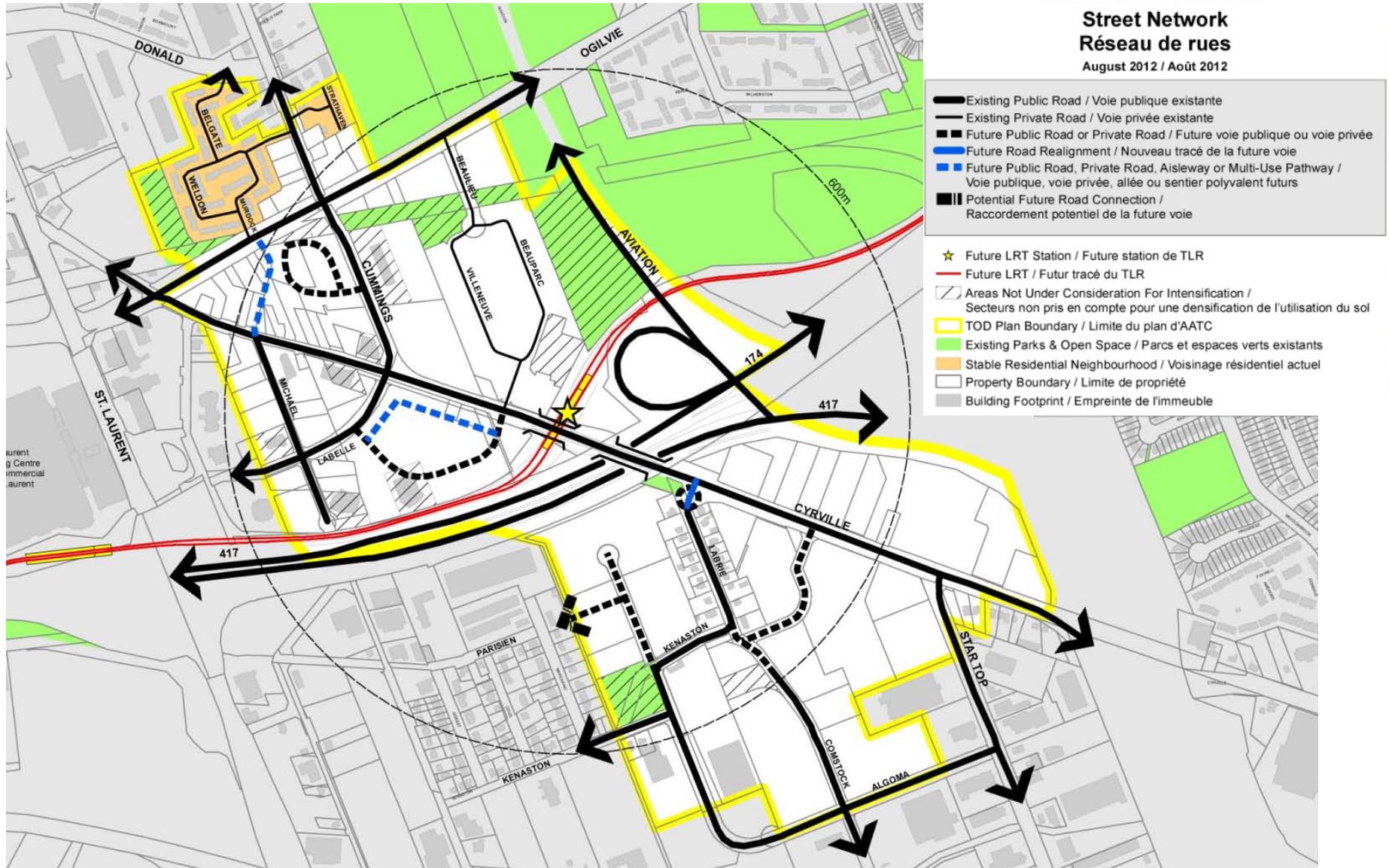


Figure 31 : Réseau de rues de Cyrville

10.3.5 CADRE D'UTILISATION DES TERRAINS DE CYRVILLE

Le secteur d'AATC Cyrville, à quelques exceptions près, évoluera au fil du temps pour se transformer en un arrondissement urbain plus compact, dense et polyvalent. Toutefois, en raison du potentiel de réaménagement des propriétés du secteur d'étude, certaines propriétés pourraient être réaménagées à plus court terme parce que le terrain est vacant ou sous-utilisé, tandis que d'autres propriétés peuvent ne pas être aménagées jusqu'à plus long terme du fait que le terrain sert actuellement à d'autres activités ou à des utilisations bien établies.

Par conséquent, le Plan du cadre d'utilisation des terrains (figure 35) présente une représentation graphique de l'emplacement des terrains et des « rues à façades habitées » qui s'applique à une partie du chemin Cyrville. Les exigences de conception des rues à façades actives sont présentées à la section 6.2.



Figure 32: Image du chemin Cyrville vers le nord.



Figure 33 : Chemin Cyrville – paysage de rue illustrant un environnement de rue confortable grâce à des trottoirs et à des rues plus larges.

Des renseignements supplémentaires sur les principales caractéristiques du plan d'utilisation du sol du secteur d'AATC de Cyrville sont présentés ci-après :

- a) La « Place des Gouverneurs » est désignée comme une *zone résidentielle urbaine*. C'est la zone la plus rapprochée de la future station du TLR. Le plan de ce site d'environ 7 hectares prévoit plusieurs tours d'habitation, des habitations superposées et une tour d'habitation polyvalente de grande hauteur dont le rez-de-chaussée est réservé à des utilisations commerciales. Un centre récréatif privé est également proposé.
- b) Le « Queensway Corporate Campus » est désigné comme une *zone polyvalente*. Il est considérablement sous-aménagé. Deux édifices de bureaux existants de quatre et de cinq étages seront inclus dans le réaménagement futur du site, qui combinera des bureaux, des habitations, des hôtels et des commerces de détail. L'édifice de bureaux à un étage existant sera démoli.
- c) D'autres *zones résidentielles urbaines* sont envisagées pour les secteurs adjacents aux utilisations résidentielles à faible densité et à profil bas existants. Elles comprennent des sites qui jouxtent l'aménagement existant d'habitations.

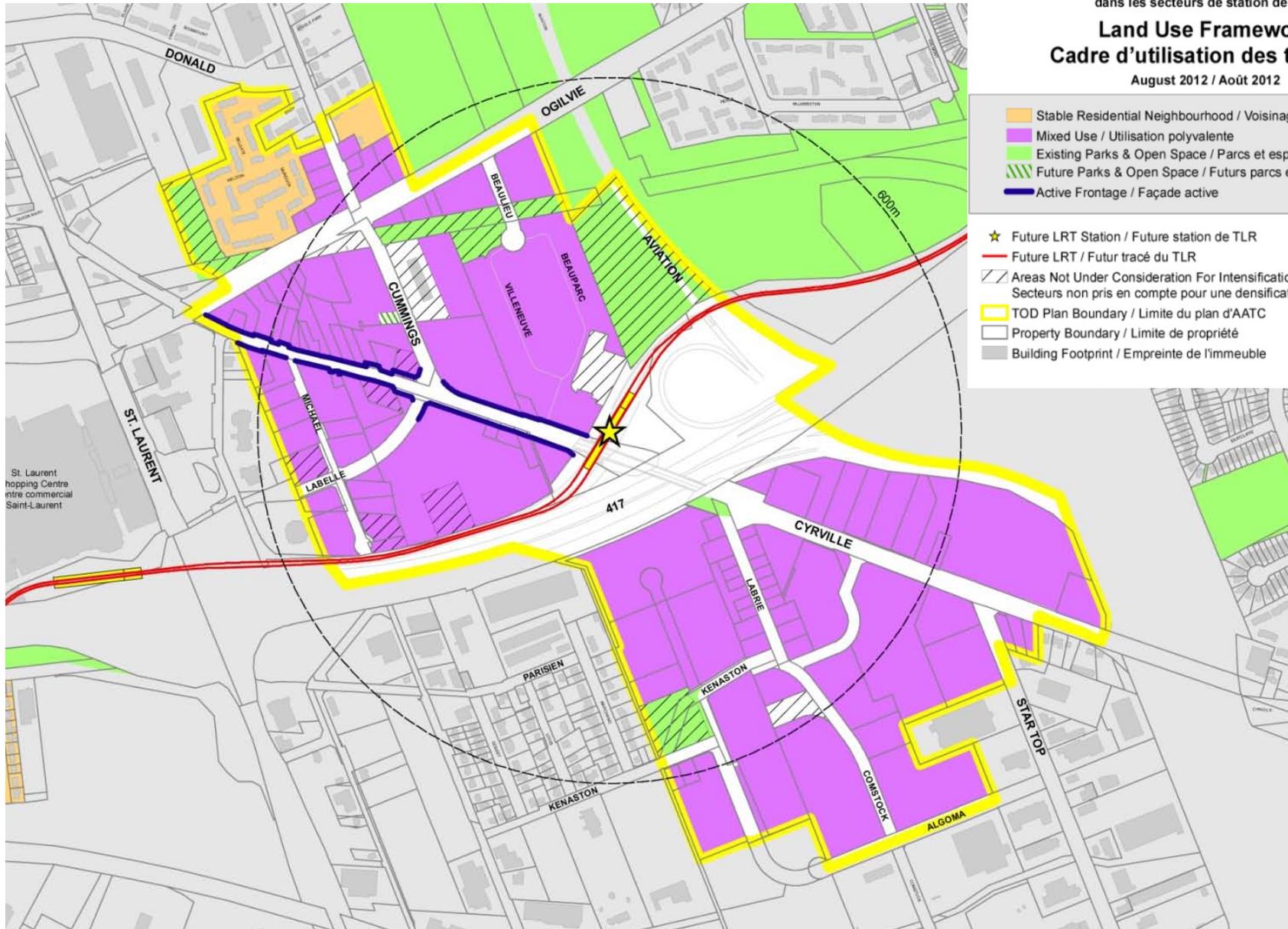
multifamiliales contigües au côté nord du chemin Ogilvie et au petit quartier résidentiel situé près de la limite sud-ouest du secteur d'AATC.

Cyrville TOD Plan Area Secteur d'AATC Cyrville

LRT Station Area Transit-Oriented Development Study (TOD)
Études sur les aménagements axés sur le transport en commun (AATC)
dans les secteurs de station de TLR

Land Use Framework Cadre d'utilisation des terrains

August 2012 / Août 2012



- Stable Residential Neighbourhood / Voisinage résidentiel actuel
 - Mixed Use / Utilisation polyvalente
 - Existing Parks & Open Space / Parcs et espaces verts existants
 - Future Parks & Open Space / Futurs parcs et espaces verts
 - Active Frontage / Façade active
-
- Future LRT Station / Future station de TLR
 - Future LRT / Futur tracé du TLR
 - Areas Not Under Consideration For Intensification / Secteurs non pris en compte pour une densification de l'utilisation du sol
 - TOD Plan Boundary / Limite du plan d'AATC
 - Property Boundary / Limite de propriété
 - Building Footprint / Empreinte de l'immeuble

Figure 34 : Cadre d'utilisation des terrains de Cyrville

10.3.6 PLAN VERT DE CYRVILLE

Le Plan vert (figure 37) présente les parcs, les espaces libres, les terrains de jeux et le paysage de rue prioritaire du secteur d'AATC Cyrville. L'emplacement du paysage de rue prioritaire coïncide avec celui des rues à façades actives (voir les sections 6.2 et 7.1). La désignation d'un paysage de rues prioritaires vise à préciser si la plantation d'arbres dans les rues prioritaires est requise, de façon à renforcer la nature de la conception des rues à façades actives.

Les districts nécessitant un parc public sont indiqués sur ce plan. Le but et le processus du choix de l'emplacement d'un parc public dans ces districts sont définis à la section 7.2. Le plan indique la superficie et l'emplacement des espaces extérieurs d'agrément privés. La réalisation de la zone d'AATC exige qu'au moins 2 % des terrains du projet soient des espaces extérieurs d'agrément publics. La superficie, l'emplacement et la conception définitifs seront décidés au moment de l'approbation des aménagements.

Cyrville TOD Plan Area Secteur d'AATC Cyrville

LRT Station Area Transit-Oriented Development Study (TOD)
Études sur les aménagements axés sur le transport en commun (AATC)
dans les secteurs de station de TLR

Green Plan Plan vert

August 2012 / Août 2012

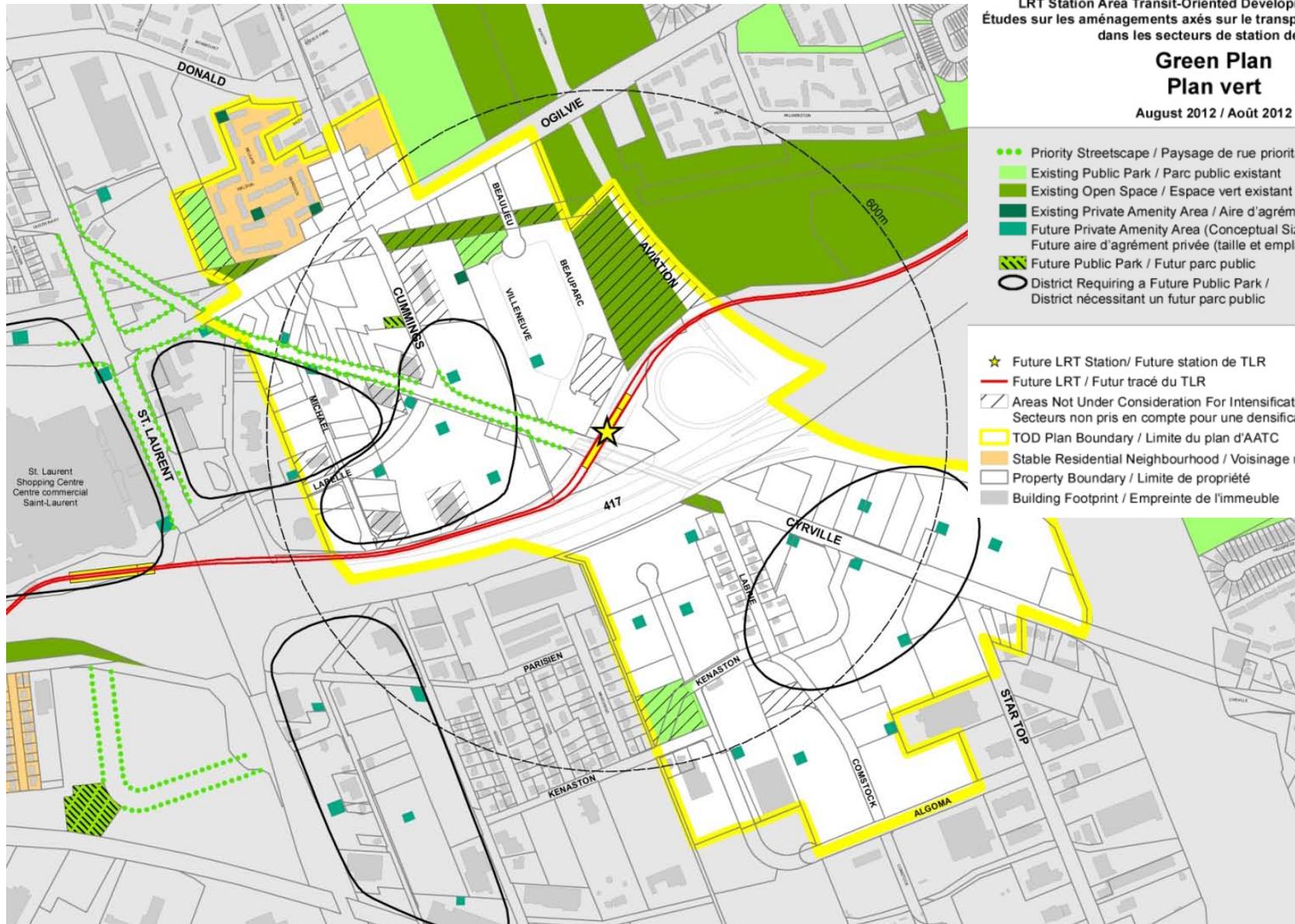


Figure 35: Plan vert, secteur Cyrville



Figure 36 : Image du chemin Cyrville à l'angle de l'avenue Cummings et de la rue Labelle – vue d'une place publique, vers l'est.

10.3.7 DENSITÉ ET HAUTEUR MAXIMALES DES IMMEUBLES, SECTEUR CYRVILLE

La superficie du secteur d'AATC de Cyrville est d'environ 99 hectares. Exclusion faite des corridors de transport et des couloirs de services publics, il est estimé que 64 % des terrains du secteur d'AATC (environ 57 hectares) seront disponibles aux fins d'aménagement futur favorisant l'atteinte de la densité favorable au transport en commun. Environ 18 hectares des terrains vacants, des aménagements intercalaires et des terrains sous-aménagés (32 % de l'ensemble des terrains disponibles à l'aménagement) qui font partie de la superficie nette du plan d'AATC de Cyrville, sont disponibles à plus court terme. L'augmentation prévue de 10 000 personnes travaillant et vivant dans le secteur d'AATC au cours des 20 prochaines années est envisageable dans le secteur d'aménagement à plus court terme. Le reste des terrains (39 hectares) du secteur d'AATC peut accueillir les édifices existants dont la densité est généralement plus basse qui, autrement, devraient être démolis et reconstruits pour permettre une densification favorable au transport en commun. Ces secteurs sont considérés comme étant des secteurs de réaménagement à plus long terme.

Les figures 38 et 39 présentent un scénario d'aménagement potentiel qui comprend environ 147 habitations multifamiliales contigües, 945 habitations superposées, 5 390 appartements et 612 000 mètres carrés destinés à la construction d'édifices non résidentiels. Cette combinaison présumée d'utilisations du sol devrait changer puisque le zonage des AATC est suffisamment souple pour que le marché guide les décisions en matière d'utilisation du sol dans l'avenir. La hauteur des édifices varie entre 2 et 30 étages. Aux fins de l'estimation de la densité des AATC à long terme, il a été présumé que toutes les propriétés incluses dans la superficie nette totale du secteur d'AATC de Cyrville (63 hectares) ont été aménagées ou réaménagées.



Figure 37 : Image de Cyrville du côté sud, vers le nord-ouest.



Figure 38 : Image de Cyrville du côté nord, vers le sud-est.

Cyrville TOD Plan Area Secteur d'AATC Cyrville

LRT Station Area Transit-Oriented Development Study (TOD)
Études sur les aménagements axés sur le transport en commun (AATC)
dans les secteurs de station de TLR

Density Range & Maximum Building Height Densité et hauteur maximale d'immeubles

November 2012 / Novembre 2012

TOD Density Code Code de densité AATC	General Range of People per Net ha Densité générale personnes par ha net	Maximum Building Height Hauteur maximale d'immeubles
TD3	550 +	30 Storeys / étages (90m)
TD2	400 - 1000	20 Storeys / étages (60m)
TD1	250 - 500	6 Storeys / étages (20m)

- ★ Future LRT Station / Future station de TLR
- Future LRT / Futur tracé du TLR
- ▨ Areas Not Under Consideration For Intensification / Secteurs non pris en compte pour une densification de l'utilisation du sol
- ▭ TOD Plan Boundary / Limite du plan d'AATC
- ▭ Existing Parks & Open Space / Parcs et espaces verts existants
- ▭ Stable Residential Neighbourhood / Voisinage résidentiel actuel
- ▭ Property Boundary / Limite de propriété
- ▭ Building Footprint / Empreinte de l'immeuble

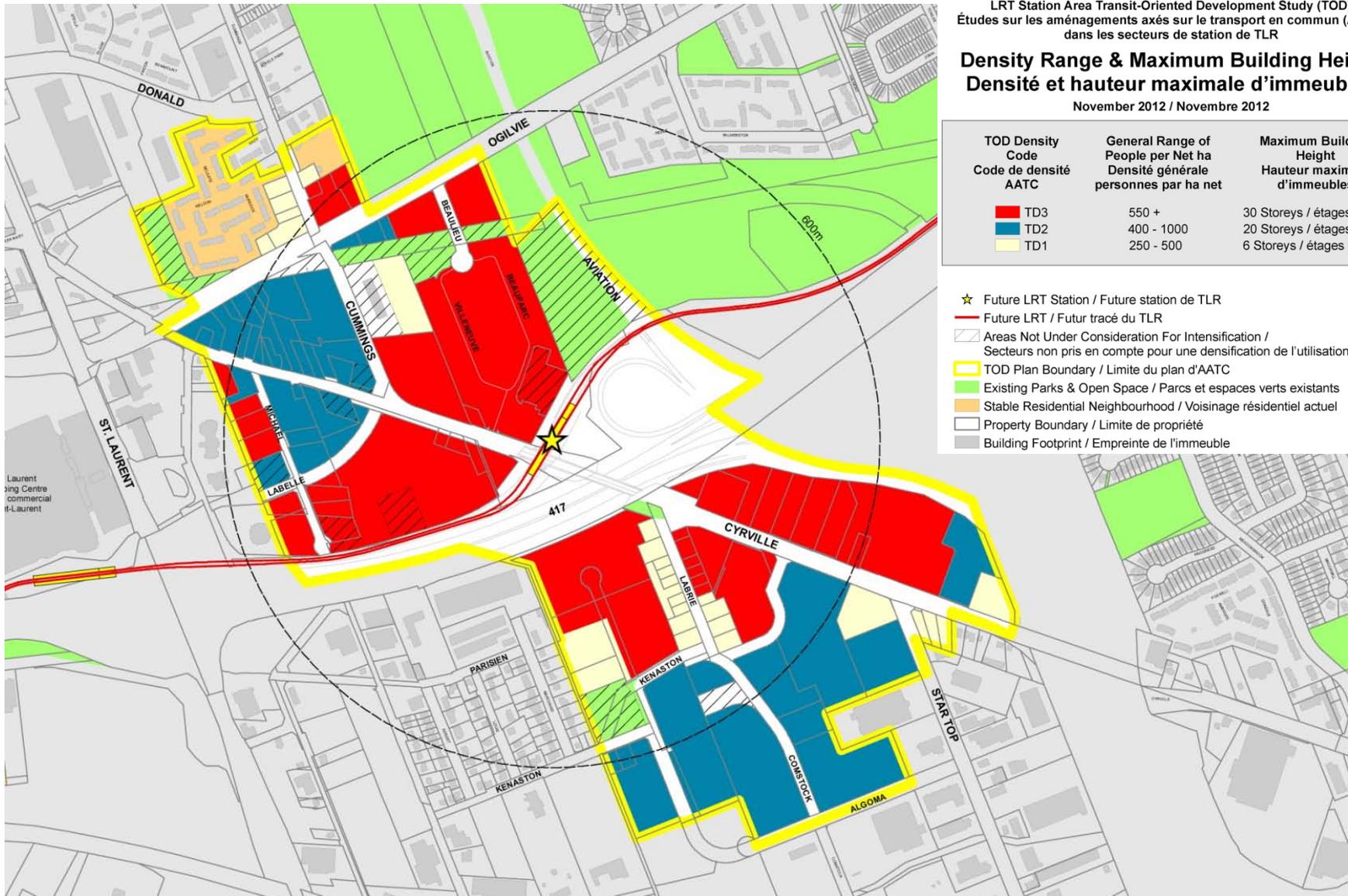


Figure 39 : Densité et hauteur maximales des immeubles de Cyrville

11.0 MISE EN ŒUVRE

Le présent plan d'AATC guidera la création de la forme et du caractère de chaque secteur visé. Il servira également de base pour les procédures de vérification des lotissements et des plans d'implantation, ainsi que les dépenses en immobilisations destinées à soutenir l'intensification. Les styles des bâtiments et les densités pourront différer des plans contenus dans le présent document. Cela dit, l'amélioration de la conception communautaire permettra aux quartiers visés par les AATC d'atteindre des densités favorisant le transport en commun. La section suivante énonce d'autres paramètres d'examen des aménagements et lignes directrices pour le suivi et la modification des plans

À l'avenir, les nouveaux plans d'AATC élaborés et les critères de conception y afférents pourront être ajoutés au présent document dès qu'ils auront été approuvés par le Conseil. Cette démarche évitera de répéter les principes de base des AATC dans une multitude de documents. Elle permettra également de préparer un seul document de synthèse d'un plan d'AATC et d'analyser ainsi les « couloirs » d'un projet d'AATC ainsi que les sections définissables du couloir du train léger et des stations.

11.1 APPROBATION DES DEMANDES D'AMÉNAGEMENT

Les sections suivantes visent à expliquer le motif visé par l'application de certaines exigences du présent Plan à la conception des projets et au processus d'examen

a) Conception des terrains et architecture des bâtiments

Le plan d'AATC ne vise pas à guider l'examen de la conception générale des terrains et de l'architecture des bâtiments. Pour cela et pour d'autres références visant les éléments structurels, il y a lieu de consulter les directives,

les politiques et les procédures que la Ville a adoptées en matière d'examen de la conception.

b) Illustrations, plans et tableaux d'AATC

Les propriétaires fonciers ne sont pas tenus d'aménager leurs terrains exactement selon les illustrations, les plans d'occupation des sols et les tableaux proposés; d'ailleurs, ceux-ci ne sont aucunement normatifs et représentent uniquement une option de conception pour soutenir les AATC. L'implantation des secteurs d'AATC exige des densités minimales et certaines conceptions spécifiques. Le but recherché consiste à accorder une certaine souplesse à l'utilisation polyvalente des sols et l'expression architecturale des formes bâties afin de répondre aux besoins du marché selon le moment.

c) Études favorisant les aménagements

Le plan d'AATC comprenant l'étude globale de la viabilisation des AATC ne saurait relever le promoteur de son obligation de présenter les études et les rapports détaillés habituellement exigés au moment de l'examen d'un projet d'aménagement. Fournies à titre informatif seulement, les recommandations de haut niveau formulées dans l'étude globale de la viabilisation des AATC doivent servir de point de départ. Les rapports d'analyse des répercussions du transport préparés pour le développement des secteurs visés par les plans d'AATC doivent tenir compte des projets de meilleure répartition des modes de transport et de diminution des niveaux de service routiers approuvés dans le cadre du plan d'AATC.

d) Connectivité piétonnière et cyclable flexible

Les plans visant le réseau de rues proposent deux types de tracé obligatoires, mais flexibles pour la connectivité future, en l'occurrence, une voie publique ou privée ou bien une voie publique, une voie privée, une voie de circulation dans des lots de stationnement ou un sentier polyvalent. La flexibilité de ces connectivités a pour principal objectif

d'inciter les piétons et les cyclistes à emprunter des voies raisonnablement directes, sécuritaires et accessibles en direction/en provenance des stations de transport en commun. L'emplacement des tracés définitifs devra être à peu près le même dans les plans du réseau de rues, même s'il variera quelque peu en raison des modifications mineures requises à l'avenir par des conceptions d'implantation de projets d'aménagements.

e) Infrastructure piétonnière et cycliste

Il y a lieu de consulter les plans du Réseau piétonnier et du Réseau cycliste au moment d'élaborer et d'examiner un projet d'aménagement afin de s'assurer de construire en même temps l'infrastructure piétonnière et cycliste nécessaire et le projet d'aménagement.

f) Secteurs prioritaires de conception

Tous les plans d'AATC touchent un secteur prioritaire de conception, tel que défini dans le Plan officiel. Tous les projets d'aménagement publics et privés sont donc soumis aux paramètres de conception améliorée et aux prescriptions de cette désignation, ainsi qu'à l'examen par le Comité d'examen du design urbain de la Ville.

g) Aménagement le long de rues pourvues de façades actives

Les projets d'aménagement jouxtant des rues pourvues de façades actives devront prévoir un traitement paysager très urbain entre la façade et l'emprise d'un bâtiment. Les conceptions devront inclure un grand pourcentage de revêtement dur permettant d'héberger des terrasses extérieures, des zones de places assises, un éclairage ainsi qu'une aire largement rehaussée d'arbustes et d'arbres. Il conviendra de coordonner la conception des éléments paysagers vivants et inertes et la conception des paysages de rue attenants actuels et futurs.

h) Conformité des secteurs d'aménagement par phase

L'implantation des secteurs d'AATC autorise les aménagements par phase à condition qu'elles soient toutes indiquées dans l'entente du plan d'implantation enregistré. Toutes les phases d'aménagement doivent fonctionner de manière autonome et respecter les dispositions réglementaires. Il convient de noter que chaque phase doit respecter ou dépasser la densité minimale précisée pour la zone.

i) Approche de zonage flexible pour l'implantation des AATC

La modification du zonage des secteurs d'AATC au moment de l'approbation du plan prévoit également une zone d'exception, dotée des mêmes permis standards de rendement que la zone originale. Cette zone d'exception vise à conférer une certaine flexibilité en autorisant légalement la conservation, l'agrandissement ou la construction des utilisations des sols existants à la date d'adoption du règlement, en vertu des règles de zonage en vigueur dans les secteurs d'AATC. Il est également permis d'ajouter une nouvelle utilisation prévue dans la liste des utilisations autorisées des secteurs d'AATC, à condition que cette nouvelle utilisation soit située dans un bâtiment existant à la date de l'adoption du règlement.

Les nouveaux zonages des secteurs d'AATC prennent effet lorsque :

1. Une nouvelle utilisation autorisée dans le secteur d'AATC (y compris les utilisations des secteurs d'AATC reprenant celles qui étaient autorisées dans le secteur original) est ajoutée au site dans le cadre de la construction ou de l'agrandissement d'un bâtiment sur la propriété. Dès lors, les utilisations et les normes de rendement en vigueur dans les secteurs d'AATC s'appliquent à la propriété ou à la partie de la propriété appartenant au secteur d'AATC et la zone d'exception ne s'applique plus.

2. L'agrandissement ou la construction d'un bâtiment pour une utilisation existant à la date d'adoption du règlement ne respecte pas les normes de rendement (recul, hauteur, etc.) de la zone d'exception. Dès lors, les nouvelles utilisations et normes de rendement en vigueur dans les secteurs d'AATC s'appliquent à la propriété ou à la partie de la propriété appartenant au secteur d'AATC et la zone d'exception ne s'applique plus.

j) Zonage futur

Tout changement de zonage futur visant une propriété située dans un secteur visé par le plan d'AATC, mais ne figurant pas dans l'un des nouveaux zonages d'AATC devra l'être conformément au zonage d'AATC approprié, selon les emplacements de densité indiqués sur les plans des taux de densité et de hauteur maximale des bâtiments. Cette stratégie vise à permettre à chaque secteur visé par le plan d'AATC d'atteindre des densités de population favorisant le transport en commun. Les écarts dépendront du bien-fondé de la demande et obligeront peut-être à modifier ce Plan conformément à l'article 11.3, Suivi et modification du plan d'AATC.

k) Densité

Il faudrait encourager les promoteurs d'un aménagement à prévoir des densités supérieures aux densités minimales exigées dans la zone d'AATC applicable afin de renforcer la viabilité du transport en commun.

l) Espaces d'agrément extérieurs privés

Il faudrait encourager les promoteurs à dépasser le minimum requis et à réserver plus de 2 % de leur projet d'aménagement aux espaces d'agrément extérieurs privés et à coordonner leur conception et leur emplacement de manière à rehausser l'aménagement des phases futures sur la même propriété.

m) Aménagement de droits aériens

Bien que l'aménagement de droits aériens ne figure pas dans les illustrations conceptuelles des AATC, il faudrait encourager l'intégration de cette forme d'aménagement à la conception des stations de train léger dans le cadre de tout aménagement prévu à proximité.

11.2 PROJETS D'IMMOBILISATION FUTURS ET FINANCEMENT

Le plan et l'étude globale de la viabilisation des AATC indiquent les principaux projets d'immobilisations et les principaux travaux de modernisation des infrastructures requis pour soutenir la croissance, les options de mobilité et l'accès aux transports en commun. Les plans d'AATC prévoient que la modernisation de certaines infrastructures sera confiée à des entrepreneurs privés.

L'étude globale de la viabilisation des AATC décrit les infrastructures primaires requises et le calendrier provisoire des améliorations destinées à soutenir les aménagements prévus dans les secteurs visés par les plans d'AATC. Il s'agit en l'occurrence de la modernisation échelonnée des canalisations d'eau, d'égouts domestiques, d'égouts d'eaux pluviales, d'électricité et de transport. Quant aux améliorations apportées aux réseaux de transport, il s'agit des travaux de réfection des routes des secteurs d'AATC destinés avant tout à soutenir les travaux d'amélioration des paysages de rue et des installations piétonnières et cyclistes.

Le calendrier et les coûts projetés pour moderniser les infrastructures primaires sont présentés en détail dans l'étude globale de la viabilisation des AATC (Annexe C). Ils dépendent pour la plupart de l'emplacement, du calendrier et de l'intensité de l'aménagement dans les secteurs d'AATC, inconnus à l'heure actuelle, et sont donc assujettis à des mesures de suivi par la Ville afin de déterminer le calendrier idéal des modernisations nécessaires.

Les mécanismes de financement des principaux travaux d'infrastructure doivent être établis dans le cadre de la procédure de mise à jour du Règlement sur les redevances d'aménagement de la Ville. Les entrepreneurs devront payer les coûts des améliorations locales reliées aux demandes d'aménagement.

L'étude globale de la viabilisation des AATC contient le coût estimatif des améliorations des installations piétonnières et cyclistes locales identifiées sur les cartes, et ce, pour chaque secteur visé par les plans d'AATC. La Ville a également dressé une liste qui présente en détail les coûts et le calendrier des projets d'amélioration des immobilisations destinés à faciliter l'accès, à pied et en vélo, au transport en commun, et qui englobe les travaux projetés dans les secteurs visés par les plans d'AATC ou les secteurs limitrophes. À titre d'exemple, ces projets comprennent des améliorations aux installations cyclistes dans la Zone cyclable capturée (voir l'Annexe G).

Certains projets d'amélioration des installations piétonnières et cyclistes seront entrepris dans le cadre de futurs projets de construction et de reconstruction routiers et de projets d'immobilisations indépendants, comme le projet de passerelle piétonnière de Coventry. D'autres projets d'amélioration seront également exécutés dans le cadre de projets d'aménagement privés, tels que des liens pour les piétons (sentiers polyvalents) que la Ville fera réaliser après les travaux de construction.

Avant la journée d'inauguration du réseau de TLR, prévue en 2018, la Ville entreprendra d'autres projets d'amélioration des installations piétonnières et cyclistes identifiés et jugés prioritaires dans le cadre de projets d'immobilisation indépendants. L'objet visé consiste à donner des instructions sur la date approximative d'exécution de ces projets afin d'aider le personnel à établir les budgets d'immobilisations pour les prochaines années. La liste des projets sera probablement modifiée au fil des ans, selon les budgets approuvés, et notamment si leur exécution s'inscrit dans le cadre d'autres travaux d'immobilisations ou est confiée à des entrepreneurs privés. Un résumé des coûts d'infrastructure pour chaque secteur visé par les plans d'AATC figure dans l'Annexe D. Les coûts détaillés des installations piétonnières et cyclistes sont reproduits dans les Annexes E et F, respectivement.

11.3 SUIVI ET MODIFICATIONS DU PLAN D'AATC

Le Plan officiel favorise l'intensification de l'utilisation des sols autour des stations de transport commun rapide. Pour assurer la viabilité du transport en commun, les densités minimales imposées par le zonage des AATC devront atteindre le taux le plus faible ciblé. Les illustrations du plan d'AATC, les tableaux de densité et l'étude globale de la viabilisation des AATC sont fondés sur une densité atteignant l'extrémité supérieure de la fourchette ciblée pour assurer la viabilité du transport en commun (200 à 400 personnes par hectare brut). Les densités du zonage énoncées étant minimales, l'aménagement de certaines propriétés pourrait aboutir à des densités plus intenses, et, partant, la densité moyenne des plans d'AATC pourrait alors dépasser l'extrémité supérieure de la fourchette cible. Les projets d'aménagement doivent être suivis et comparés aux projets d'amélioration de l'infrastructure des AATC recommandées et à la capacité de la Ville de les mener à bien.

Le personnel d'Urbanisme et de gestion de la croissance devrait effectuer l'examen exhaustif des plans et de l'étude globale de viabilisation des AATC en même temps que l'examen quinquennal du Plan officiel si le directeur général, Urbanisme et gestion de la croissance, le juge nécessaire. L'examen quinquennal vise à déterminer s'il y a lieu de modifier les plans d'AATC, l'étude globale de viabilisation, le Plan officiel ainsi que les Plans directeurs et le Règlement sur les redevances d'aménagement y afférent, compte tenu de la croissance observée dans les secteurs visés par les plans d'AATC.

Le personnel d'Urbanisme et de gestion de la croissance doit faire le suivi des projets d'aménagement dans les secteurs visés par les plans d'AATC en même temps que l'examen de l'aménagement, et ce, afin de déterminer le taux de croissance, la densité du secteur visé par les plans d'AATC selon le site, le type d'utilisation des terres et l'emplacement. Les mesures de suivi continues visent à déterminer :

- a) si la croissance tend à être nettement supérieure ou nettement inférieure aux projections globales à des endroits spécifiques des secteurs visés par les plans d'AATC, à apporter les modifications appropriées au calendrier ou à l'emplacement des projets de modernisation des infrastructures recommandés;
- b) s'il y a lieu d'aménager un parc public dans un quartier identifié, en fonction des utilisations mixtes des sols et de la densité approuvée au fil des ans.

La modification des utilisations mixtes des sols, l'intensification de la densité par rapport au taux minimum prévu par le zonage d'AATC ainsi que les densités supérieures à la fourchette facilitant le transport en commun ciblées dans le présent Plan sont autorisés et escomptés. Les modifications importantes apportées aux densités prévues dans le présent Plan devront être approuvées par le Conseil. Les modifications mineures devront seulement être contrôlées dans le cadre des mesures de suivi continues du Plan exécutées par le personnel. Les mesures de suivi continu prévues dans le Plan des AATC s'appliquent également aux conditions suivantes :

- c) les projets d'aménagement ou de réaménagement de propriétés individuelles qui n'étaient pas prévus dans le Plan n'obligeront pas à modifier le présent Plan. L'aménagement de ces propriétés devrait atteindre les niveaux de densité facilitant le transport en commun et être sensibles au cadre du quartier. Tout nouveau zonage inhérent doit être conforme au secteur d'AATC. Le type d'utilisation des sols et la densité doivent être surveillés dans le cadre des mesures de suivi continu prévues dans le plan d'AATC;
- d) les projets d'aménagement ou de réaménagement d'ensembles de propriétés, de secteurs ou de quartiers qui n'étaient pas prévus dans le Plan et qui s'avèrent importants aux yeux du directeur général, Urbanisme et gestion de la croissance, aboutiront à une modification du Plan d'AATC visé et devront être approuvés par le Conseil.

- e) Les projets d'aménagement ou de réaménagement de propriétés dont les densités sont inférieures aux taux prévus dans les secteurs d'AATC pourraient conduire à modifier le plan d'AATC visé. Si la baisse de la densité est minime et traitée dans le cadre d'une procédure de modification mineure, il faudra seulement la suivre dans le cadre des mesures de suivi prévues dans le plan d'AATC. En revanche, si la modification est relativement importante au point d'obliger à changer le zonage et de convaincre le directeur général, Urbanisme et gestion de la croissance, de la nécessité de modifier le Plan, elle devra être présentée au Conseil en même temps que le projet de modification du règlement.
- f) Les illustrations destinées à étayer les AATC ne devront pas être mises à jour pour tenir compte des plans d'aménagement approuvés.
- g) Si le directeur général, Urbanisme et gestion de la croissance, estime que l'écart avec les densités ciblées dans le plan est imputable à un projet d'aménagement unique ou coordonné, les coûts liés à la mise à jour de l'étude globale de la viabilisation des AATC incomberont à l'entrepreneur ou aux entrepreneurs visés.

ANNEXE A : TABLES DE DENSITÉ

A) Zone d'AATC	B) Population estimative 2012 (Densité)	C) Augmentation estimative de la population à court terme ~2031	D) Population estimative Total à court terme ~2031 (Densité)	E) Population estimative Capacité à court terme (Densité)	F) Population estimative Total à long terme (Densité)
Train	6 100 (=60 personnes/hectare)	10 000 = 25 % de l'estimation de la population à long terme, comme il est indiqué à la colonne F).	16 100 = 41 % de l'estimation de la population à long terme, comme il est indiqué à la colonne F). (=160 personnes/hectare)	25 500 = 65 % de l'estimation de la population à long terme, comme il est indiqué à la colonne F). (= 255 personnes/hectare)	39 500 (=390 personnes/hectare)
St-Laurent	6 160 (=50 personnes/hectare)	10 000 = 23 % de l'estimation de la population à long terme, comme il est indiqué à la colonne F).	16 160 = 38 % de l'estimation de la population à long terme, comme il est indiqué à la colonne F). (=135 personnes/hectare)	23 300 = 54 % de l'estimation de la population à long terme, comme il est indiqué à la colonne F). (=195 personnes/hectare)	42 800 (=355 personnes/hectare)
Cyrville	5 190 (=55 personnes/hectare)	10 000 = 25 % de l'estimation de la population à long terme, comme il est indiqué à la colonne F).	15 190 = 38 % de l'estimation de la population à long terme, comme il est indiqué à la colonne F). (=155 personnes/hectare)	14 100 = 35 % de l'estimation de la population à long terme, comme il est indiqué à la colonne F). (=145 personnes/hectare)	40 500 (=410 personnes/hectare)

ANNEXE B : IMAGES ILLUSTRANT LE RAPPORT ESPACE-PLANCHER MINIMAL ET/OU LE NOMBRE D'UNITÉS PAR HECTARE



Office building,
approximately 0.5 f.s.i.
5 storeys

Immeuble de bureaux,
environ 0,5 RPS
5 étages



Office building,
approximately 1.5 f.s.i.
8 storeys

Immeuble de bureaux,
environ 1,5 RPS
8 étages



Office building,
approximately 1.0 f.s.i.
5 storeys

Immeuble de bureaux,
environ 1,0 RPS
5 étages



Mixed-use building,
990 units per hectare
24 storey, 248 units
Site area: 0.25 hectare

Immeuble résidentiel / polyvalent,
990 unités par hectare
24 étages, 248 unités
Espace : 0,25 hectare



Residential building,
238 units per hectare
7 storeys, 31 units
Site area: 0.13 hectares

Immeuble résidentiel,
238 unités par hectare
7 étages, 31 unités
Espace : 0,13 hectare



Residential building,
156 units per hectare
7 storeys, 39 units
Site area: 0.25 hectares

Immeuble résidentiel,
156 unités par hectare
7 étages, 39 unités
Espace : 0,25 hectare

source: google streetview



Residential / mixed use building
340 units per hectare
9 storeys, 112 units
Site area: 0.33 hectares

Immeuble résidentiel / polyvalent
340 unités par hectare
9 étages, 112 unités
Espace : 0,33 hectare



Residential / mixed-use building
360 units per hectare
6 storeys, 39 units
Site area: 0.10 hectares

Immeuble résidentiel / polyvalent
360 unités par hectare
6 étages, 39 unités
Espace : 0,10 hectare

ANNEXE C : ÉTUDE GLOBALE DE VIABILISATION SUR LES AMÉNAGEMENTS AXÉS SUR LE TRANSPORT EN COMMUN (AATC) DANS LES SECTEURS DE STATION DE TLR (SOUS PLI DISTINCT)

Préparé pour : La Ville d'Ottawa par Stantec Consulting Ltd., novembre 2012 (sous pli distinct)

ANNEXE D : SOMMAIRE DES COÛTS D'INFRASTRUCTURE

ÉLÉMENT	TRAIN	ST-LAURENT	CYRVILLE	Total
Eau	640 000	950 000	860 000	2 450 000
Égouts séparateurs	2 580 000	1 160 000	0	3 740 000
Égouts pluviaux	0	0	12 500 000	12 500 000
Électricité	5 200 000	1 000 000	1 500 000	7 700 000
Routes	4 114 500	14 754 500	10 030 000	28 899 000
Total	12 534 500	17 864 500	24 890 000	55 289 000

ANNEXE E : PROJETS D'INSTALLATIONS PIÉTONNIÈRES

Trottoir = 240 \$/m (inclut enlèvement, béton)

	Secteur d'AATC	Projet de construction de trottoirs	Année cible	Estimation des coûts	Total cumulatif	Type de projet
1	Cyrville	Cyrville, côté nord, soit de 250 m à l'est de Startop à 200 m à l'est du Transitway	2015	318 750 \$	318 750 \$	Trottoir autonome (trottoir temporaire) Possibilité de coordonner en même temps que le rechargement.
2	Cyrville	Cyrville, côté sud, soit de 250 m à l'est de Startop et 200 m à l'est du Transitway	2015	318 750 \$	637 500 \$	Trottoir autonome (trottoir temporaire) Possibilité de coordonner en même temps que le rechargement
3	Cyrville	Cyrville, côté nord entre Ogilvie et 100 m à l'est de Michael	2015	127 500 \$	765 000 \$	Trottoir autonome (trottoir temporaire) Possibilité de coordonner en même temps que le rechargement
4	Cyrville	Cyrville, côté nord entre Cummings et le Transitway	2015	138 125 \$	903 125 \$	Trottoir autonome
5	Cyrville	Cummings, côté ouest, partie nord de Cyrville	2015	69 063 \$	972 188 \$	Trottoir autonome
6	Cyrville	Labrie, côté est, entre Kenaston et Cyrville	2015	116 875 \$	1 089 063 \$	Trottoir autonome

	Secteur d'AATC	Projet de construction de trottoirs	Année cible	Estimation des coûts	Total cumulatif	Type de projet
7	Cyrville	Comstock, côté est, entre Algoma et l'extrémité nord	2016	117 000 \$	1 206 063 \$	Trottoir autonome
8	Cyrville	Michael, côté est, entre Cyrville jusqu'à 150 m au sud de Cyrville	2016	63 750 \$	1 269 813 \$	Trottoir autonome
9	Cyrville	Michael, côté ouest, entre Cyrville et le Transitway	2016	148 750 \$	1 418 563 \$	Trottoir autonome
10	Cyrville	Startop, côté est, entre Cyrville et Algoma	2016	140 250	1 558 813 \$	Trottoir autonome
11	Cyrville	Startop, côté ouest, entre Cyrville et Algoma	2016	140 250	1 699 063 \$	Trottoir autonome
12	Cyrville	Beaulieu, côté est, entre Ogilvie et le carrefour giratoire à environ 150 m au sud d'Ogilvie	2016	67 500 \$	1 766 563 \$	Trottoir autonome
13	Cyrville	Algoma, côté nord, entre Star Top et Kenaston	2017	318 750 \$	2 085 313 \$	Trottoir autonome
14	Cyrville	Algoma, côté sud, entre Startop et 200 m à l'ouest de Comstock	2017	201 875	2 287 188 \$	Trottoir autonome
15	Cyrville	Kenaston, côté nord, entre Labrie et 70 m à l'ouest de Labrie	2017	29 750 \$	2 316 938 \$	Trottoir autonome

	Secteur d'AATC	Projet de construction de trottoirs	Année cible	Estimation des coûts	Total cumulatif	Type de projet
16	Cyrville	Cyrville, côté nord, entre 250 m à l'est de Startop et 200 m à l'est du Transitway	Long terme	108 000 \$		Trottoir standard de la ville, dans le cadre d'un projet de réfection
17	Cyrville	Cyrville, côté sud, entre 250 m à l'est de Startop et 200 m à l'est du Transitway	Long terme	108 000 \$		Trottoir standard de la ville, dans le cadre d'un projet de réfection
18	Cyrville	Cyrville, côté nord, entre Ogilvie et 100 m est de Michael	Long terme	68 400 \$		Trottoir standard de la ville, dans le cadre d'un projet de réfection
19	Cyrville	Cummings, côté ouest, segment sud d'Ogilvie	Avec aménagement	69 063 \$		Coûts futurs du promoteur
20	Cyrville	Beaulieu privé, côté est du carrefour giratoire et trottoir existant	Avec aménagement	135 000 \$		Coûts futurs du promoteur
21	Cyrville	Villeneuve privé, côté est, entre Beaulieu et Beaulieu	Avec aménagement	148 500 \$		Coûts futurs du promoteur
22	Cyrville	Villeneuve privé, côté ouest, entre Beaulieu et Beaulieu	Avec aménagement	148 500 \$		Coûts futurs du promoteur
23	Cyrville	Allée privée future, entre Cummings et Ogilvie	Avec aménagement	126 000		Coûts futurs du promoteur

	Secteur d'AATC	Projet de construction de trottoirs	Année cible	Estimation des coûts	Total cumulatif	Type de projet
24	Cyrville	Allée privée future, entre Cyrville (face à Michael) et Olgivlie	Avec aménagement	63 000 \$		Coûts futurs du promoteur
25	Cyrville	Allée privée future, entre Labelle et Cyrville	Avec aménagement	450 000 \$		Coûts futurs du promoteur
26	Cyrville	Prolongement futur d'Algoma, au nord de Kenaston, côté est	Avec aménagement	99 000 \$		Coûts futurs du promoteur
27	Cyrville	Prolongement futur d'Algoma, au nord de Kenaston, côté ouest	Avec aménagement	99 000 \$		Coûts futurs du promoteur
28	Cyrville	Route future entre le prolongement futur d'Algoma et la rue Michael, côté sud	Avec aménagement	67 500 \$		Coûts futurs du promoteur
29	Cyrville	Prolongement futur de Comstock, côté est entre Algoma et l'extrémité nord	Avec aménagement	45 000 \$		Coûts futurs du promoteur
	Total secteur d'AATC Cyrville		Valeur totale des trottoirs dans le secteur d'AATC	4 051 900 \$	2 316 938 \$	

	Secteur d'AATC	Projet de construction de trottoirs	Année cible	Estimation des coûts	Total cumulatif	Type de projet
30	Train	Belfast, côté ouest, entre Coventry et le passage supérieur de l'aut. 417	2015	106 250 \$	106 250 \$	Trottoir autonome
31	Train	Tremblay, côté nord entre Riverside and Transitway	2015	225 000 \$	331 250	Trottoir autonome
32	Train	Terminal, côté nord entre Trainyards and Riverside (Hurdman Station)	2016	675 000 \$	1 006 250 \$	Trottoir autonome temporaire (trottoir standard futur dans le cadre du prolongement futur du transport en commun)
33	Train	Terminal, côté sud, entre Riverside (station Hurdman) et Trainyards (court segment existant)	2016	486 000 \$	1 492 250 \$	Trottoir autonome temporaire (trottoir standard futur dans le cadre du prolongement futur du transport en commun)
34	Train	Industrial, côté sud, entre <i>Trainyards</i> et Alta Vista	2017	348 750 \$	1 841 000 \$	Trottoir autonome
35	Train	Pickering, côté ouest entre Tremblay and end	Long terme	75 650 \$		Trottoir autonome ou réfection
36	Train	Industrial, côté sud entre Trainyards et 230 m à l'ouest du chemin Russel	Long terme	247 500 \$		Trottoir autonome ou réfection

	Secteur d'AATC	Projet de construction de trottoirs	Année cible	Estimation des coûts	Total cumulatif	Type de projet
37	Train	Belfast, côté est, entre Tremblay et Trainyards	Coordonné avec la réfection prévue dans le projet de TLR	139 200 \$		Exige une conception détaillée concurremment à la réfection du TLR à Belfast
38	Train	Avenue K, côté ouest, entre Tremblay et extrémité	Avec aménagement	42 500 \$		Coûts futurs du promoteur
39	Train	Avenue L, côté ouest, entre Tremblay et extrémité	Avec aménagement	63 750 \$		Coûts futurs du promoteur
40	Train	Rue future, entre Avenue L et Pickering	Avec aménagement	96 750 \$		Coûts futurs du promoteur
41	Train	Rue future, entre Belfast et le stade de Coventry	Avec aménagement	162 000 \$		Coûts futurs du promoteur
42	Train	Rue future, entre la nouvelle rue et le chemin Coventry	Avec aménagement	45 000 \$		Coûts futurs du promoteur
43	Train	Railmarket privé, entre Trainyards et prolongement futur	Avec aménagement	144 000 \$		Coûts futurs du promoteur

	Secteur d'AATC	Projet de construction de trottoirs	Année cible	Estimation des coûts	Total cumulatif	Type de projet
44	Train	Prolongement futur de Railmarket, privé, entre la section existante de Railmarket et Steamline	Avec aménagement	141 750 \$		Coûts futurs du promoteur
45	Train	Prolongement futur de Steamline, privé, entre le segment existant de Sandford Fleming et la prom. Riverside	Avec aménagement	69 750 \$		Coûts futurs du promoteur
46	Train	Raccordement futur N/S, privé, entre Railmarket et Terminal	Avec aménagement	69 750 \$		Coûts futurs du promoteur
47	Train	Raccordement futur N/S, privé, entre le prolongement futur de Railmarket et Terminal	Avec aménagement	56 250 \$		Coûts futurs du promoteur
48	Train	Raccordement futur N/S, privé, du raccordement futur N/S, privé entre Steamline et Terminal	Avec aménagement	56 250 \$		Coûts futurs du promoteur
	Total secteur d'AATC Train		Valeur totale des trottoirs dans le secteur d'AATC	3 251 100 \$	1 841 000 \$	
49	St-Laurent	Hardy, sud entre le sentier et Bernard	2015	22 500 \$	22 500 \$	Trottoir autonome

	Secteur d'AATC	Projet de construction de trottoirs	Année cible	Estimation des coûts	Total cumulatif	Type de projet
50	St-Laurent	Boul. St Laurent, côté est entre l'aut. 417 et la bretelle d'accès vers l'est à Tremblay	2015	85 000 \$	107 500 \$	Trottoir autonome
51	St-Laurent	Cyrville, côté ouest, entre St-Laurent et Ogilvie	2015	59 500 \$	167 000 \$	Trottoir autonome
52	St-Laurent	Parisien, côté nord, entre Triole et Michael	2015	80 750 \$	247 750 \$	Trottoir autonome
53	St-Laurent	Tremblay, côté nord, entre St-Laurent et Triole	2015	51 000 \$	298 750 \$	Trottoir autonome
54	St-Laurent	Labelle, côté sud, entre Michael et Lemieux	2016	74 375 \$	373 125 \$	Trottoir autonome
55	St-Laurent	Lemieux, côté sud, entre Labelle et St-Laurent	2016	78 625 \$	451 750 \$	Trottoir autonome
56	St-Laurent	Parisien, côté nord, entre Michael et Marchand	2016	128 250 \$	580 000 \$	Trottoir autonome
57	St Laurent	Boul. St Laurent , côté est, entre Tremblay et Belfast	2016	298 000 \$	878 000 \$	Trottoir autonome
58	St-Laurent	Michael, côté ouest, entre Parisien et Belfast	2017	318 750 \$	1 196 750 \$	Trottoir autonome
59	St-Laurent	Joseph Cyr, côté ouest, entre Lemieux et Cyrville	2017	97 750 \$	1 294 500 \$	Trottoir autonome

	Secteur d'AATC	Projet de construction de trottoirs	Année cible	Estimation des coûts	Total cumulatif	Type de projet
60	St-Laurent	Parisien, côté sud, entre Triole et Michael	2017	80 750 \$	1 375 250	Trottoir autonome
61	St-Laurent	Triole, côté est, entre Parisien et extrémité	2017	191 250	1 566 500 \$	Trottoir autonome
62	St-Laurent	Triole, côté ouest, entre Parisien et extrémité	2017	191 250	1 757 750 \$	Trottoir autonome
63	St-Laurent	Coventry, côté nord, entre St-Laurent et 180 m à l'ouest de St-Laurent	Coordonné avec le projet de réfection de la route	43 200 \$		Trottoir standard de la Ville dans le cadre du projet de réfection intégrée d'ISD
64	St-Laurent	Chemin Coventry, côté nord, entre Belfast et le nouveau tracé de Coventry, 500 m à l'est de Belfast	Coordonné avec le projet de réfection de la route	120 000 \$		Trottoir standard de la Ville dans le cadre du projet de réfection intégrée d'ISD
65	St-Laurent	Nouveau tracé du chemin Coventry, côté ouest, entre Coventry et Coventry	Coordonné avec le projet de réfection de la route OU avec aménagement	120 000 \$		Trottoir standard de la Ville dans le cadre du projet de réfection intégrée d'ISD OU condition d'aménagement

	Secteur d'AATC	Projet de construction de trottoirs	Année cible	Estimation des coûts	Total cumulatif	Type de projet
66	St-Laurent	Nouveau tracé du chemin Coventry, côté est, entre Coventry et Coventry	Coordonné avec le projet de réfection de la route OU avec aménagement	120 000 \$		Trottoir standard de la Ville dans le cadre du projet de réfection routière intégrée d'ISD OU condition d'aménagement
67	St-Laurent	Nouveau tracé du chemin Tremblay, côté nord entre Tremblay et St-Laurent	Coordonné avec projet d'aménagement	225 000 \$		Coûts futurs du promoteur
68	St-Laurent	Nouveau tracé du chemin Tremblay, côté sud entre Tremblay et St Laurent	Coordonné avec projet d'aménagement	225 000 \$		Coûts futurs du promoteur
69	St-Laurent	Future allée privée N/S, à l'est de l'Ave U, côté ouest, entre Tremblay et la limite sud	Coordonné avec projet d'aménagement	90 000 \$		Coûts futurs du promoteur
70	St-Laurent	Future allée privée N/S, à l'est de l'Ave U, côté est, entre Tremblay et la limite sud	Coordonné avec projet d'aménagement	90 000 \$		Coûts futurs du promoteur

	Secteur d'AATC	Projet de construction de trottoirs	Année cible	Estimation des coûts	Total cumulatif	Type de projet
71	St-Laurent	Prolong. futur de l'avenue P, entre Avenue S et allée future privée	Coordonné avec projet d'aménagement	96 750 \$		Coûts futurs du promoteur
72	St-Laurent	Avenue P, côté sud, de l'avenue S à l'allée.	Coordonné avec projet d'aménagement	108 000 \$		Trottoir standard de la Ville dans le cadre du projet de réfection routière intégrée d'ISD
73	St-Laurent	Avenue N, côté ouest, de Tremblay au parc	Coordonné avec projet d'aménagement	54 000 \$		Trottoir standard de la Ville dans le cadre du projet de réfection routière intégrée d'ISD
74	St-Laurent	Avenue O, côté ouest, de Tremblay à l'allée	Coordonné avec projet d'aménagement	81 000 \$		Trottoir standard de la Ville dans le cadre du projet de réfection routière intégrée d'ISD
75	St-Laurent	Liaison future privée, Tremblay et allée privée future N/S	Coordonné avec projet d'aménagement	27 000 \$		Coûts futurs du promoteur

Secteur d'AATC	Projet de construction de trottoirs	Année cible	Estimation des coûts	Total cumulatif	Type de projet
Total secteur d'AATC St-Laurent		Valeur totale des trottoirs dans l'AATC	2 914 700 \$	1 757 750 \$	
TOTAL		Valeur totale des trottoirs dans tous les secteurs d'AATCs	10 217 700 \$	5 915 688	

Demande au budget d'immobilisations

2015	1 719 063 \$	1 750 000 \$ (Valeur arrondie)
2016	2 417 750 \$	2 450 000 \$ (Valeur arrondie)
2017	1 778 875 \$	1 800 000 \$ (Valeur arrondie)
Total	5 915 688 \$	6 000 000 \$ (Total arrondi)

ANNEXE F : PROJETS D'INSTALLATIONS CYCLABLES

Prix unitaire des sentiers polyvalents = 500 \$/m (inclut enlèvement, pavage, éclairage, signalisation)

Nouvelles pistes dans la rue= 2 000 \$/m (inclut enlèvement, bordure, pavage, collecteur en sous-sol, terre végétale, nouveau puisard de rue, éclairage, signalisation)

Secteur d'AATC	Projet	Année cible	Coûts estimatifs	AATC 2015	AATC 2016	AATC 2017	Total cumulatif	Notes concernant l'estimation des coûts
Train	Lien U3, est de Riverside – modernisation (rechargement) du sentier polyvalent de 20 ans d'âge menant de Riverside à Train selon les normes municipales (tronçon de 500 m du passage sup. du Transitway à Riverside à Train).	2016	125 000 \$		125 000 \$		125 000 \$	Nouveau segment de 500 m de sentier polyvalent : 250 000 \$ sous réserve de l'approbation de la CCN et d'une entente de partage des coûts (50/50)
Train	Lien C3 – pistes cyclables sur Coventry de Lola à la prom. Vanier	2016	50 000 \$		50 000 \$		175 000 \$	Long terme : nouvelles pistes dans la rue – 600 m 1 200 000 \$; marquage de voie partagée à court

Secteur d'AATC	Projet	Année cible	Coûts estimatifs	AATC 2015	AATC 2016	AATC 2017	Total cumulatif	Notes concernant l'estimation des coûts
								terme : 50 000 \$
Train	Lien R6 – Voies cyclables dans le quartier	Plan sur le cyclisme d'Ottawa 2031	300 000 \$		50 000 \$		225 000 \$	Nouveau segment de 150 m de pistes cyclables dans la rue : 300 000 \$; marquage de voie partagée : 50 000 \$
Train	Lien R2 – Nouvelle passerelle piétonnière à Coventry sur Queensway vers les stations VIA/TLR.	2015	8 400 000 \$				225 000 \$	8 400 000 \$ (approuvé dans les budgets précédents) qui seront mis en œuvre dans le cadre du projet de TLR d'Ottawa
Train	Lien U4 –sentier polyvalent du terminus est de U3 vers U6, qui commence au quadrant nord-est de l'intersection de la prom. De la station	2015	135 000 \$	135 000			360 000 \$	Nouveau segment de 150 m de sentier polyvalent : 75 000 \$, travaux de signalisation/passa

Secteur d'AATC	Projet	Année cible	Coûts estimatifs	AATC 2015	AATC 2016	AATC 2017	Total cumulatif	Notes concernant l'estimation des coûts
	Train/Tremblay.							ge : est. 60 000 \$
Train	Lien R1a –sentier polyvalent de l'extrémité nord de R2 à l'intersection du chemin Coventry/Hampton Inn le long du périmètre du parc de stationnement ouest du stade	2015	250 000 \$				360 000 \$	Nouveau segment de 500 m de sentier polyvalent : 250 000 \$
Train	Lien R1b –sentier polyvalent de l'extrémité nord de R2 au chemin Coventry Road le long du côté est de la promenade du stade sur la limite est de la propriété. Financement du TLR	2015	125 000 \$				360 000 \$	Nouveau segment de 250 m de sentier polyvalent : 125 000 \$ – couvert par la passerelle piétonnière de Coventry

Secteur d'AATC	Projet	Année cible	Coûts estimatifs	AATC 2015	AATC 2016	AATC 2017	Total cumulatif	Notes concernant l'estimation des coûts
Train	Lien R1c –sentier polyvalent de R1C à l'intersection Lola et Coventry (110 m)	2015	250 000 \$	250 000			610 000 \$	Nouveau segment de 110 m de sentier polyvalent: 250 000 \$ pour donner accès aux cyclistes à la passerelle piétonnière de Coventry du secteur résidentiel au nord de Lola
Train	Lien R3 – assure la liaison du terminus nord du tunnel (R4) à la passerelle piétonnière du chemin Coventry (R2)	Avec aménagement	75 000 \$					Nouveau segment de 150 m de sentier polyvalent : 75 000 \$
Train	Lien R4 – le tunnel sera adapté aux bicyclettes. Établit un lien avec les communautés autour de l'hôpital au nouveau pont piétonnier/cycliste qui enjambe	Avec aménagement	Long terme					Le tunnel sera construit par le promoteur voisin dans le cadre des conditions de subdivision

Secteur d'AATC	Projet	Année cible	Coûts estimatifs	AATC 2015	AATC 2016	AATC 2017	Total cumulatif	Notes concernant l'estimation des coûts
	Queensway.							
Train	Lien R5 – nouveau sentier polyvalent nord-sud/sur rue, relie l'intersection Industrial/Neighbourhood et Terminal partiellement sur des terrains privés. Exige la traversée d'une artère et d'une route collectrice. Rejoint le Lien R4. Nota : un passage est requis.	Avec aménagement	300 000 \$					Nouveau segment de 400 m de sentier polyvalent: 200 000 \$ Passage : est. 100 000 \$ Coûts assumés par l'aménagement voisin au moment de l'approbation. Signalisation de l'intersection aux frais de la Ville.

Secteur d'AATC	Projet	Année cible	Coûts estimatifs	AATC 2015	AATC 2016	AATC 2017	Total cumulatif	Notes concernant l'estimation des coûts
Train	Lien S3 – Pistes partagée, nouvelle peinture ou marquage de voie partagée et panneaux (voir coupe transversale) avec passages à Belfast and Train Yards.	2015	50 000 \$	50 000 \$			660 000 \$	Court terme, marquage de voies, marquage de voie partagée, réparations de puisards. Long terme : fait partie de la réfection d'ISD – inclut des voies cyclables ou des sentiers polyvalents
Total du secteur d'AATC				435 000 \$	225 \$000 \$	0	660 000 \$	
St-Laurent	Lien S1 – Queensway au chemin Coventry Road (200 m). Pistes cyclables future et marquage de voie partagée à court terme.	2015		50 000 \$			50 000 \$	Court terme : marquage de voie partagée ou marquage de voies, moyen terme accotements pavés ou sentier polyvalent du côté ouest de la toute. Long terme : piste

Secteur d'AATC	Projet	Année cible	Coûts estimatifs	AATC 2015	AATC 2016	AATC 2017	Total cumulatif	Notes concernant l'estimation des coûts
								cyclable avec réfection de la route
St-Laurent	Lien S2 – Passage supérieur Queensway : évaluation de la mise en œuvre de pistes cyclables	2016			5 000 \$		55 000 \$	Court terme - marquage de voie partagée. Possibilité de passage piétonnier surélevé. Sentier polyvalent prioritaire sur le côté ouest. Évaluer le volume de vélos/piétons sur le pont.
St-Laurent	Lien C1+C2 – Voies cyclables sur Coventry de St-Laurent au portail Hardy.	Avec déplacement de la route 2015	250 000 \$	250 000 \$			305 000 \$	Réfection de Coventry de St-Laurent à Lola. Des voies cyclables ou des pistes cyclables seront demandées dans le cadre de la réfection

Secteur d'AATC	Projet	Année cible	Coûts estimatifs	AATC 2015	AATC 2016	AATC 2017	Total cumulatif	Notes concernant l'estimation des coûts
St-Laurent	Lien H1 - Nouvelle piste sur rue des deux côtés du boul. St-Laurent.	Plan sur le cyclisme d'Ottawa-2031	3 300 000 \$				305 000 \$	- Nouvelle piste sur rue segment de 1500 m : 3 000 000 \$ Trois passages sont prévus à 100 000 \$ chacun. Total de 3 300 000 \$
St-Laurent	Lien H2a – de la limite sud de H4 à travers les terrains d'aménagement ver les Avenues	Plan sur le cyclisme d'Ottawa 2031	225 000 \$					Nouveau segment de 450 m de sentier polyvalent : 225 000 \$
St-Laurent	Lien H2a – Nouveau sentier polyvalent Lien de H3 aux Avenues .	Avec aménagement	100 000 \$					Nouveau segment de 200 m de sentier polyvalent : 100 000 \$
St-Laurent	Lien H3 – Nouveau sentier polyvalent Lien de H4a au boul. St Laurent Boulevard (Lien H1).	Avec aménagement	225 000 \$					Nouveau segment de 450 m de sentier polyvalent : 225 000 \$

Secteur d'AATC	Projet	Année cible	Coûts estimatifs	AATC 2015	AATC 2016	AATC 2017	Total cumulatif	Notes concernant l'estimation des coûts
St-Laurent	Lien H4a – Passage supérieur sur l'aut. 417 financé par le promoteur (TPSGC) Assure la liaison pour les piétons entre les nouveaux édifices gouvernementaux et la station St-Laurent. Cette installation devrait être construite de manière à être adaptée à une utilisation polyvalente (c.-à-d. passage pour vélos).	Avec aménagement						Coûts assumés dans le budget d'immobilisations de TPSGC.
St-Laurent	Lien H4b – permettre le passage pour les vélos et compléter le sentier polyvalent qui enjambe l'aut. 417. Cette installation fournira une liaison entre la route U6 (sud de la 417) et la route V2 (nord de la 417).	Plan sur le cyclisme d'Ottawa 2031	850 000 \$		850 000 \$		1 155 000 \$	Provision de 850 000 \$ pour l'ajout d'une voie pour cyclistes sur le passage piétonnier. Liaison principale entre les voies cyclables au sud et au nord de l'emprise du TLR. Le principal facteur

Secteur d'AATC	Projet	Année cible	Coûts estimatifs	AATC 2015	AATC 2016	AATC 2017	Total cumulatif	Notes concernant l'estimation des coûts
								inconnu est la faisabilité de la bretelle à la station St-Laurent – à déterminer dans l'examen du TLR.
St-Laurent	Lien H5 – Nouveau sentier polyvalent du parc Trojan au boul. St Laurent Boulevard (Lien H1).	Plan sur le cyclisme d'Ottawa 2031	100 000 \$					Nouveau segment de 200 m de sentier polyvalent : 100 000 \$
St-Laurent	Lien U7 – piste cyclable sur rue le long de Parisien de la rue Michael/U6 à Marchand. Total 450 m. Court terme : Marquage de voie partagée Long terme: piste cyclable dédiée	Plan sur le cyclisme d'Ottawa 2031	900 000 \$					Coût à long terme : 900 000 \$

Secteur d'AATC	Projet	Année cible	Coûts estimatifs	AATC 2015	AATC 2016	AATC 2017	Total cumulatif	Notes concernant l'estimation des coûts
St-Laurent	Lien O2 - Nouveau sentier polyvalent du Lien O1 à la rue Triole.	Plan sur le cyclisme d'Ottawa 2031	100 000 \$					Nouveau segment de 200 m de sentier polyvalent : 100 000 \$
St-Laurent	Lien P3 - Nouveau sentier polyvalent de la rue Michael au Lien P2.	Plan sur le cyclisme d'Ottawa 2031	100 000 \$					Nouveau segment de 200 m de sentier polyvalent : 100 000 \$
St-Laurent	Lien V1 – Passage supérieur pour les cyclistes vers la station St-Laurent.	Plan sur le cyclisme d'Ottawa 2031						
St-Laurent	Lien V2 – sentier polyvalent de la station St-Laurent à la rue Michael (au nord du tracé du TLR et fait la liaison avec le Lien V3)	2017	200 000 \$			200 000 \$	1 355 000 \$	Nouveau segment de 400 m de sentier polyvalent: 200 000 \$

Secteur d'AATC	Projet	Année cible	Coûts estimatifs	AATC 2015	AATC 2016	AATC 2017	Total cumulatif	Notes concernant l'estimation des coûts
St-Laurent	Lien G1 – nouveau sentier polyvalent du portail Hardy sud à l'aut. 417, puis vers l'est à la station St-Laurent. Les coûts sont assumés en vertu de l'entente du plan d'implantation du projet conclue avec le centre commercial.	Avec aménagement	325 000 \$		30 000 \$		1 385 000 \$	Nouveau segment de 650 m de sentier polyvalent : 325 000 \$ Coûts assumés par le projet d'aménagement voisin au moment de l'approbation. Provision de 30 000 \$ pour la modernisation de la signalisation du passage pour vélos au portail Hardy.
St-Laurent	Lien G2 – installations cyclables de G1 à Coventry. Les coûts sont assumés en vertu de l'entente du plan d'implantation du projet conclue avec le centre commercial.	Avec aménagement	200 000 \$					Coûts assumés par le projet d'aménagement adjacent au moment de l'approbation.

Secteur d'AATC	Projet	Année cible	Coûts estimatifs	AATC 2015	AATC 2016	AATC 2017	Total cumulatif	Notes concernant l'estimation des coûts
St-Laurent	Lien S5 – Nouveau sentier polyvalent de l'intersection Trainyards/Industrial à Coronation. Liens vers le sentier polyvalent existant ou les pistes cyclables sur rue à (100 m). Passage pour vélos à travers la partie est de Industrial/Trainyards – coûts possibles pour feux de circulation/changements géométriques.	Avec aménagement	80 000 \$					Nouveau segment de 100 m de sentier polyvalent : 50 000 \$ Signaux/passage pour vélos : est 30 000 \$ Coûts assumés par le projet d'aménagement adjacent au moment de l'approbation.
St-Laurent	Stationnement pour vélos – ouest de la station, fin du Lien G1	2017	200 000 \$			200 000 \$	1 585 000 \$	

Secteur d'AATC	Projet	Année cible	Coûts estimatifs	AATC 2015	AATC 2016	AATC 2017	Total cumulatif	Notes concernant l'estimation des coûts
St-Laurent	Stationnement pour vélos – au sud de la station (côté sud du pont piétonnier)					200 000 \$	1 785 000 \$	
Total secteur d'AATC St-Laurent				300 000 \$	885 000 \$	600 000 \$	1 785 000 \$	
Cyrville	Lien E1 – Nouveau segment de 500 m de sentier polyvalent de la station Cyrville au quadrant sud-ouest de l'intersection Ogilvie/promenade de l'Aviation, assure l'accès au nouveau sentier polyvalent Aviation de la CCN. Devrait inclure un passage pour vélos du côté ouest de l'intersection et	2017	350 000 \$			350 000 \$	350 000 \$	

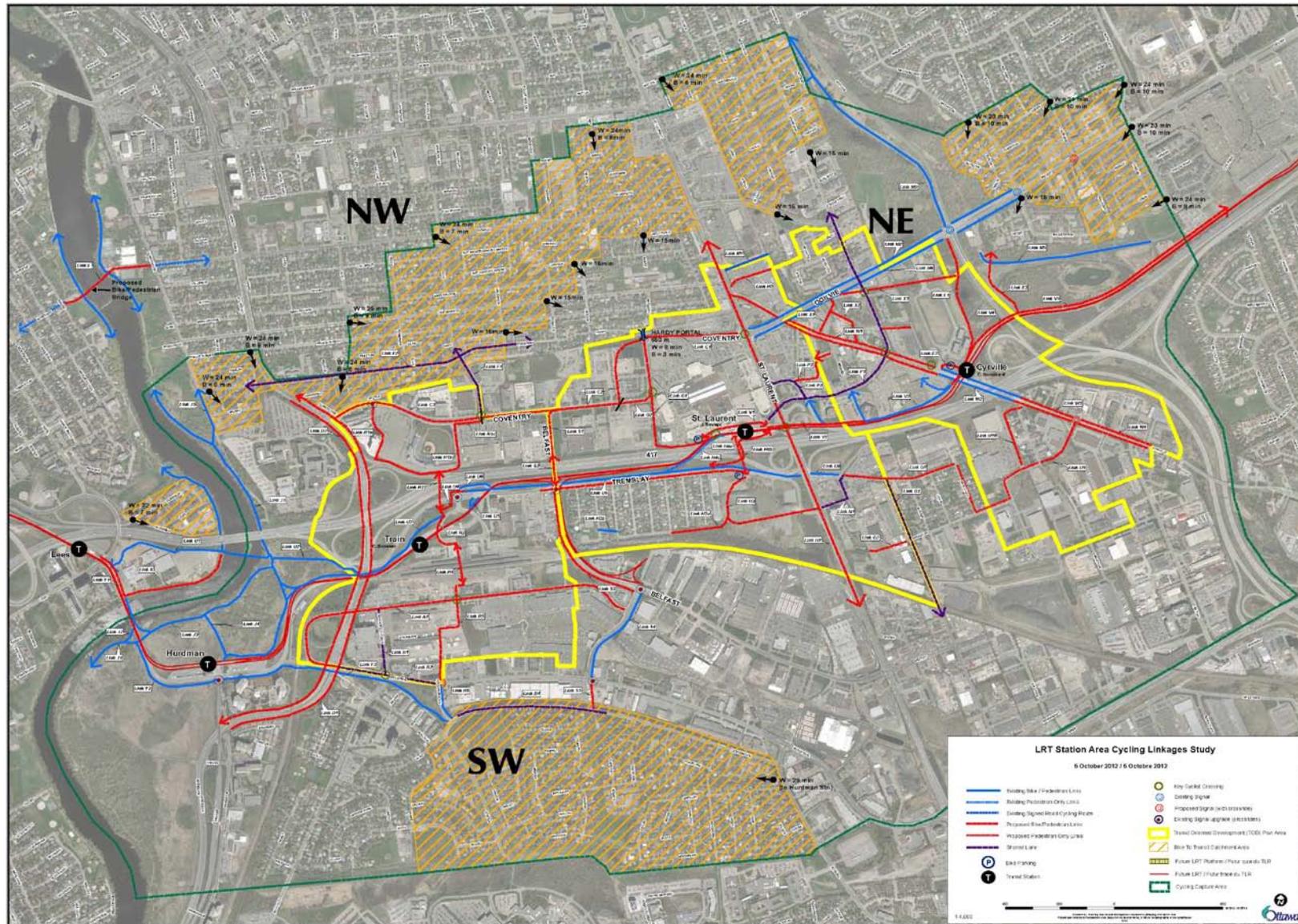
Secteur d'AATC	Projet	Année cible	Coûts estimatifs	AATC 2015	AATC 2016	AATC 2017	Total cumulatif	Notes concernant l'estimation des coûts
	possiblement du côté sud.							
Cyrville	Lien E2 – Bretelles pour donner accès à la station Cyrville.	2017	330 000 \$			330 000 \$	680 000 \$	
Cyrville	Lien E3 –sentier polyvalent du Lien V4 nord au M5. 300 m	2017	350 000 \$			350 000 \$	1 030 000 \$	Nouveau segment de 300 m de sentier polyvalent
Cyrville	Lien U9 – Nouveau sentier polyvalent de Cyrville à Kenaston. Nouvelle signalisation nécessaire .	Plan sur le cyclisme d'Ottawa 2031	50 000 \$					Nouveau segment de 100 m de sentier polyvalent : 50 000 \$
Cyrville	Lien U10 - Nouveau sentier polyvalent du chemin Kenaston à l'intersection du chemin Cyrville/avenue Labrie.	Plan sur le cyclisme d'Ottawa 2031	125 000 \$					Nouveau segment de 250 m de sentier polyvalent : 125 000 \$
Cyrville	Lien V4 –sentier polyvalent au nord du	2017	350 000 \$				1 380 000 \$	Nouveau segment de sentier

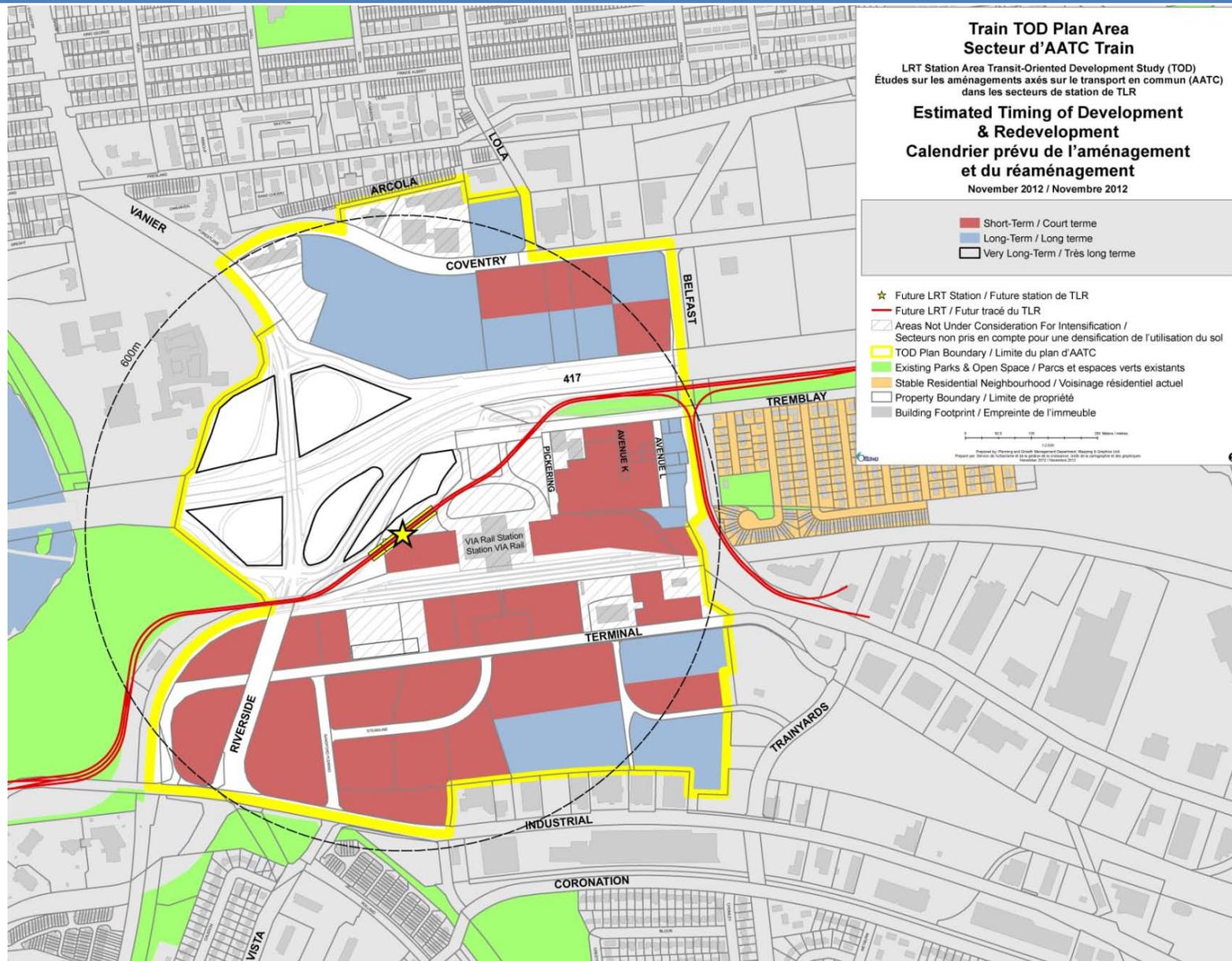
Secteur d'AATC	Projet	Année cible	Coûts estimatifs	AATC 2015	AATC 2016	AATC 2017	Total cumulatif	Notes concernant l'estimation des coûts
	TLR jusqu'au Lien V3, à travers la station Cyrville, jusqu'à l'est de la prom. Aviation.					350 000		polyvalent de 300 m.
Cyrville	Lien V5 – sentier polyvalent qui circule au nord du TLR. Il continue du Lien V4 vers l'est. Pourrait coïncider avec un prolongement futur du TLR.	Plan sur le cyclisme d'Ottawa 2031						
Cyrville	Lien W1 - Nouvelle piste sur rue le long du chemin Cyrville du Lien W2 au Lien H1.	Avec réfection de la route	1 800 000 \$				1 380 000 \$	Nouveau segment de 800 m de piste cyclable sur rue : 1 600 000 \$ Deux passages pour vélos sont prévus à 100 000 \$ chacun. Total de 1 800 000 \$.
Cyrville	Lien W3/Lien W4 - Nouvelle piste sur rue sur le chemin Cyrville	Plan sur le cyclisme d'Ottawa	1 000 000 \$				1 380 000 \$	Nouveau segment de 500 m d'une piste cyclable sur

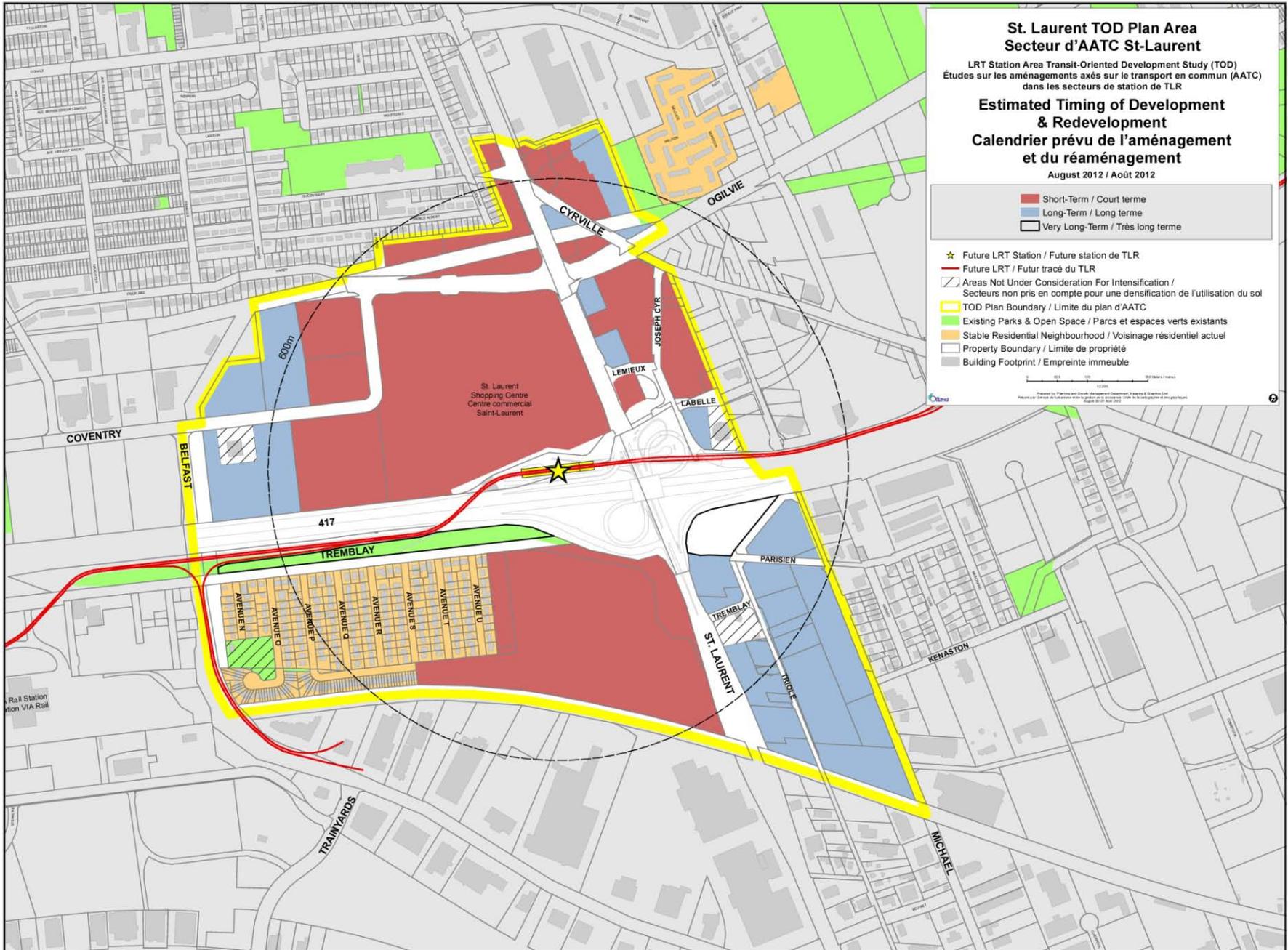
Secteur d'AATC	Projet	Année cible	Coûts estimatifs	AATC 2015	AATC 2016	AATC 2017	Total cumulatif	Notes concernant l'estimation des coûts
	des deux côtés.	2031						rue : 1 000 000 \$
Cyrville	Lien X1 - Nouveau sentier polyvalent du Lien W1 au chemin Ogilvie.	Plan sur le cyclisme d'Ottawa 2031	75 000 \$				1 380 000 \$	Nouveau segment de 150 m de sentier polyvalent : 75 000 \$
Cyrville	Lien X2 - Nouveau sentier polyvalent du Lien X1 au Lien W1.	Plan sur le cyclisme d'Ottawa 2031	100 000 \$				1 380 000 \$	Nouveau segment de 200 m de sentier polyvalent : 100 000 \$
Cyrville	Lien X3 - Nouveau sentier polyvalent du chemin Ogilvie au Lien E1.	2018	325 000 \$				1 380 000 \$	Nouveau segment de 450 m de sentier polyvalent : 225 000 \$ Un passage est prévu à 100 000 \$. Total de 325 000 \$
Cyrville	Stationnement pour vélos – station ouest - Lien E2	2017	200 000 \$			200 000	1 580 000 \$	

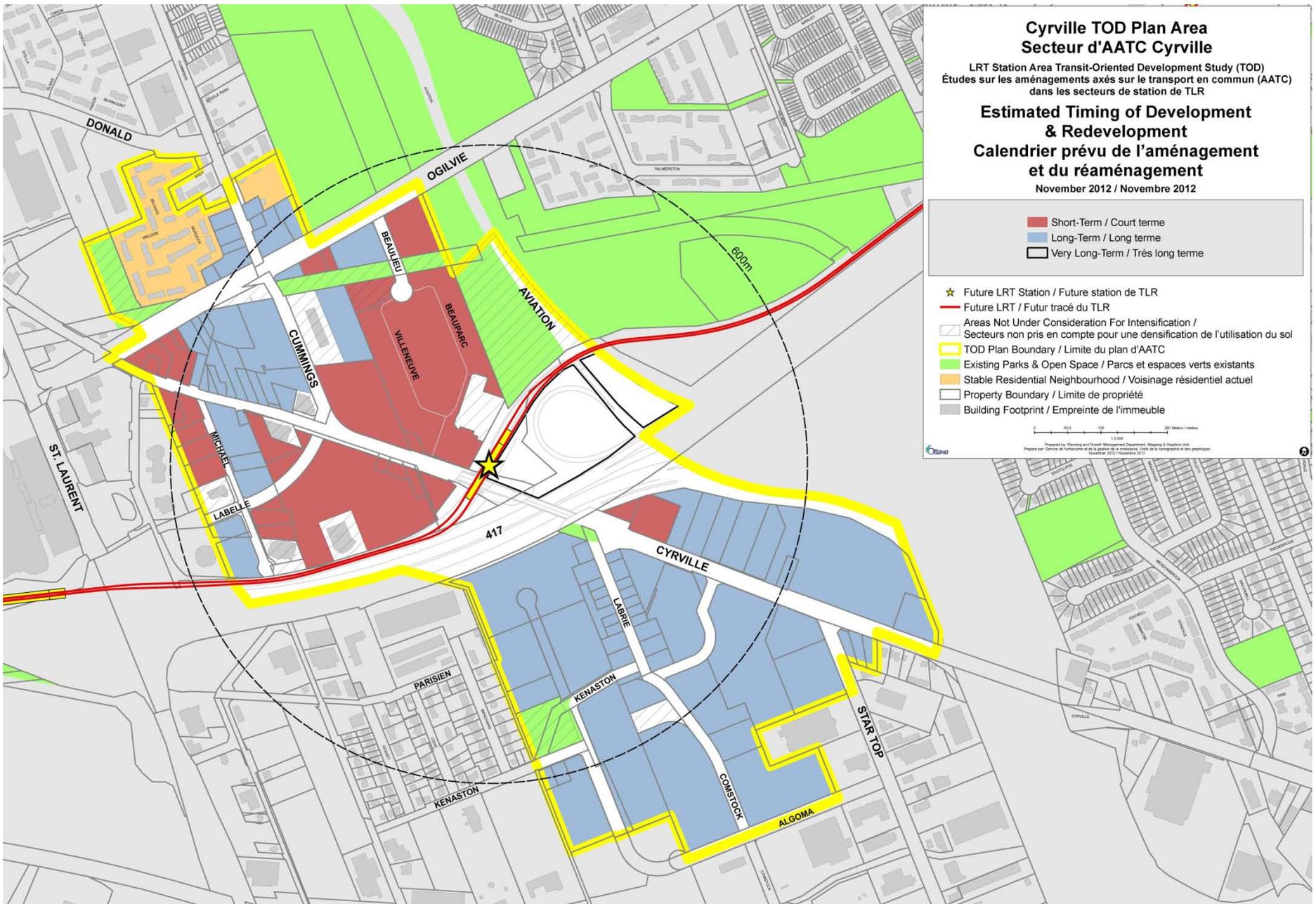
Secteur d'AATC	Projet	Année cible	Coûts estimatifs	AATC 2015	AATC 2016	AATC 2017	Total cumulatif	Notes concernant l'estimation des coûts
Total secteur d'AATC Cyrville				0	0	1 580 000	1 580 000 \$	
Total de tous les secteurs d'AATC				735 000 \$	1 110 000 \$	2 180 000 \$	4 025 000 \$	

ANNEXE G : CARTE DES PISTES CYCLABLES









ANNEXE I : STATION ST-LAURENT – PLAN DU SECTEUR SUD-OUEST DE LA STATION (SOUS PLI SÉPARÉ)

28 février 2012, Préparé au nom de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada par Delcan et Urban Strategies.

ANNEXE J : COUPES TRANSVERSALES DES RUES

