

Rapport sur les commentaires émis

Étude de planification du secteur des stations Pinecrest et Queensview

ÉTÉ 2018

**Unité de la planification communautaire
Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement
économique**

Contexte

La Ville d'Ottawa a lancé une étude de planification et d'aménagement du territoire visant les stations Pinecrest et Queensview, qui porte sur le secteur entourant les futures stations de train léger sur rail (TLR) Pinecrest et Queensview. Cette étude de planification vise à élaborer des politiques qui orienteront l'évolution des terrains entourant ces futures stations de TLR.

La Ville a invité les propriétaires fonciers, les résidents, les commerces et les groupes communautaires à assister à une séance d'information communautaire portant sur l'étude de planification du secteur des stations Pinecrest et Queensview. Les employés municipaux ont fait la promotion des séances d'information communautaire au moyen des méthodes suivantes :

- invitations envoyées aux propriétaires fonciers dans le secteur ciblé par l'étude de planification;
- papillons promotionnels livrés dans un large rayon autour du secteur ciblé par l'étude de planification pour joindre les propriétaires fonciers, les locataires et les commerces;
- courriels envoyés aux quatre associations communautaires du secteur avoisinant;
- information affichée sur le site Web du projet à l'adresse Ottawa.ca/eppq et sur la liste des activités d'engagements du public de la Ville à <https://ottawa.ca/fr/hotel-de-ville/engagement-du-public/recherche-dactivites-dengagement-du-public>.

Plus de 80 participants étaient présents à la séance d'information communautaire qui a eu lieu le jeudi **14 juin 2018** à l'église All Saints Lutheran (1061, chemin Pinecrest). La séance d'information communautaire a permis de présenter l'étude de planification à la collectivité et de solliciter auprès de celle-ci des commentaires au sujet des conditions actuelles ainsi que des idées pour susciter un changement positif dans le secteur entourant les futures stations de TLR. Les participants ont eu l'occasion de poser des questions au personnel sur l'étude de planification et de fournir leurs commentaires sur des fiches d'idées, des feuilles de commentaires et des cartes du secteur de l'étude de grandes dimensions. Le personnel a aussi invité les participants à transmettre d'autres commentaires par courriel à la planificatrice responsable à l'adresse Christine.Ono@ottawa.ca.

Le mardi **29 mai 2018**, la Ville a également tenu un Abécédaire de l'aménagement auquel ont assisté huit participants, au Centre communautaire Foster Farm. À l'occasion de cet Abécédaire, le personnel de la Ville a présenté le processus d'aménagement du territoire et a donné un aperçu des lois provinciales, des plans officiels et du zonage.

Objectif

Le but du présent document est de présenter aux propriétaires fonciers, aux résidents, aux commerces et aux groupes communautaires des renseignements sur les questions et les idées soulevées pendant et après la séance d'information communautaire. Les commentaires reçus éclaireront les directives ultérieures concernant l'étude de planification du secteur des stations Pinecrest et Queensview.

Si vous souhaitez soulever d'autres commentaires pendant l'étude de planification, veuillez communiquer avec Christine Ono par courriel à Christine.Ono@ottawa.ca ou par téléphone, en composant le 613-580-2424, poste 16802.

Qu'avons-nous appris?

Les commentaires écrits ont été soumis par courriel ainsi que sur des fiches d'idées et des feuilles de commentaires, et des suggestions ont été écrites directement sur des cartes du secteur de l'étude de grandes dimensions. La majorité des commentaires reçus relèvent de cinq grands thèmes :

1. Mobilité;
2. Utilisation du sol et forme bâtie;
3. Domaine public et sécurité;
4. Délimitation du secteur de l'étude;
5. Autres.

Les commentaires écrits reçus à ce jour, classés par thème, sont présentés ci-dessous. Bon nombre des commentaires étaient des recommandations visant à rendre plus sécuritaires et faciles les déplacements à pied ou à vélo à destination des futures stations de TLR. Certains participants ont reconnu la nécessité de mieux diversifier les utilisations du sol et d'embellir le secteur de l'étude, en particulier sur le chemin Baxter. Quelques-uns ont suggéré d'étendre les limites du secteur de l'étude.

Mobilité

Accès à la station Queensview

- Le sentier en provenance du chemin Moncton est un lien essentiel.
- Queensway Terrace-Nord doit profiter d'autant de liaisons directes que possible. Son réseau routier est constitué de circuits datant du milieu du siècle dernier. Un accès plus direct



Sentier privé depuis le chemin Moncton

par les croissants sera utile aux piétons et aux cyclistes.

- Veuillez trouver un itinéraire qui ne passera pas par le chemin Moncton. L'augmentation de la circulation perturbera 56 habitations en copropriété à côté desquelles circulent déjà plus de 300 personnes. Le bruit, le vandalisme, les déchets et la circulation seront multipliés par dix.
- L'accès à la station Queensview est très limité depuis Queensway Terrace-Nord (QTN). L'accès via l'avenue Roman n'est pas direct pour la plupart des résidents de QTN, ce qui signifie que l'une des collectivités les plus touchées par l'aménagement du TLR n'aura pas d'accès direct. La recherche d'une solution s'impose.
- Nous avons besoin de liens est-ouest aux extrémités nord et sud des terrains du garage Pinecrest afin d'améliorer l'accès à la station Queensview.



Intersection des avenues Roman et Connaught



Extrémité sud du garage d'autobus



Extrémité nord du garage d'autobus

- Il faudrait un chemin qui traverserait un terrain de l'avenue Severn pour relier la promenade Queensview au sud.
- Il faudrait un sentier piétonnier à partir du parc Parkway qui longerait le Queensway et la maison de soins infirmiers West End Villa jusqu'aux terrains commerciaux où se trouve Funhaven.
- Il faudrait un sentier piétonnier partant des logements sociaux communautaires sur la promenade Elmira (près du chemin Cobden) qui longerait soit la limite



Parc Parkway

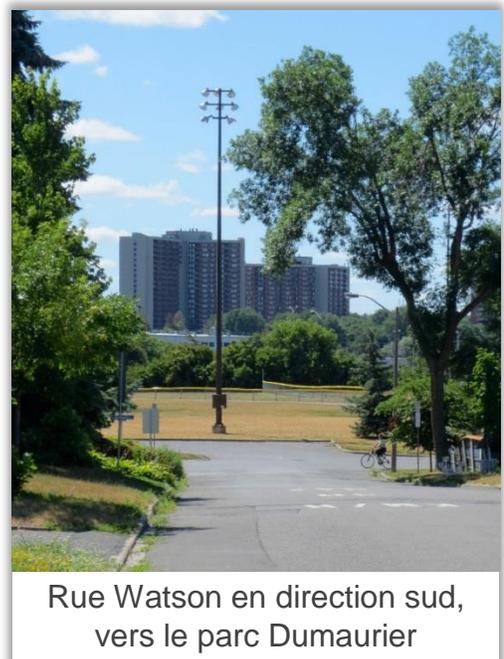
des terrains de l'Académie Jeanne d'Arc soit les terrains commerciaux à côté du magasin de chaussures Richardson.

- Nous aurions besoin d'un sentier piétonnier entre la promenade Elmira et le futur pont vers la station Queensview.
- Une liaison entre le centre commercial Ikea et une station proposée devrait être assurée par OC Transpo afin que les clients du centre commercial puissent emporter leurs achats avec eux.
- Nous aurions besoin d'un nouveau trottoir sur le côté est de l'avenue Connaught.
- Nous aurions besoin de nouveaux trottoirs sur la promenade Southwood.



Accès à la station Pinecrest

- La station Pinecrest dessert non seulement Foster Farm, mais aussi les collectivités résidentielles avoisinantes au nord et à l'ouest. Ces vieux quartiers sont également aux prises avec des problèmes de connectivité semblables à ceux de Queensway Terrace-Nord, même s'il est probable que les solutions à ces problèmes seront plus faciles à trouver. Il y a quelques trottoirs, mais plusieurs liens sont manquants du fait que la présence de lotissements résidentiels (habitations en propriété franche et en copropriété) nuit à l'accès direct au réseau de transport en commun et réduit la taille du secteur desservi. Je recommanderais de commencer par une étude du potentiel piétonnier dans le secteur



de Fairfield Heights pour mieux comprendre la situation.

- Sentier piétonnier en direction nord/sud jusqu'à la station Pinecrest (hors de la route principale).
- Meilleur accès piétonnier à la station Pinecrest – une voie piétonnière. Accès direct et efficace pour les piétons.
- Si un lien direct nord-sud peut être établi (peut-être un prolongement du réseau actuel à l'angle des rues Watson ou Farrell), le secteur desservi par la station s'étendra probablement au nord du chemin Richmond, où il y a beaucoup d'immeubles de grande hauteur et d'autres établissements renfermant des logements communautaires. Un accès public bien visible depuis les rues Watson ou Farrell jusqu'à l'avenue Grenon permettrait également à un plus grand nombre de personnes d'atteindre plus facilement la station.
- Nous avons besoin d'un sentier piétonnier de la station Pinecrest jusqu'à l'avenue Grenon.
- Nous avons besoin d'autobus desservant les stations de TLR pour les résidents du chemin Richmond qui ne peuvent ni marcher ni circuler à vélo.



Sentier reliant la rue Farrell et l'avenue Grenon



Sentier reliant l'avenue Dumaurier au parc Ruth Wildgen (passant par Foster Farm)



Chemin Pinecrest



Logements sur le chemin Richmond



Sentier reliant Foster Farm à l'avenue Grenon (traversant le parc Ruth-Wildgen)

Pont du chemin Pinecrest

- Il faudrait améliorer l'accessibilité des piétons et la sécurité sur le pont du chemin Pinecrest et à proximité de celui-ci. Les principaux problèmes sont le danger que représente actuellement la traversée de l'échangeur en trèfle ainsi que le fait que les voies piétonnières sont constamment enneigées durant l'hiver. Les voies piétonnières sur le pont sont également trop étroites. J'envisagerais de créer une grande voie piétonnière bidirectionnelle fermée et couverte du côté ouest du pont.
- La Ville devrait faire dégager les trottoirs du pont du chemin Pinecrest en hiver.
- Il faudrait rendre le pont du chemin Pinecrest plus sûr pour les piétons (déblayage en hiver).
- Trajets piétonniers sécurisés sur le chemin Pinecrest au-dessus de l'autoroute 417. Déblayer la neige en hiver. Améliorer la sécurité des piétons qui traversent l'échangeur en trèfle.
- Droit de passage pour les piétons qui traversent le pont. Actuellement, les piétons doivent se méfier des voitures qui entrent sur l'autoroute (des deux côtés du pont).
- La circulation sur le chemin Pinecrest est intense, et les passages aménagés sur l'échangeur en trèfle ne sont pas sécuritaires pour les piétons.



Trottoirs du pont Pinecrest

- Le pont du chemin Pinecrest devrait être doté de bandes cyclables et de trottoirs sur les deux côtés.



Sentiers cyclables

- Il faudrait un sentier pour vélos est-ouest allant du ruisseau Pinecrest à Bayshore, parallèle à la ligne du TLR.
- Il faudrait permettre l'accès aux vélos à la jonction du sentier du ruisseau Pinecrest et du tracé de la ligne du TLR
- Il n'y a pas de piste cyclable sur le chemin Stanton, contrairement à ce qu'indique la carte.



Circulation et stationnement

- La promenade Queensview doit demeurer une impasse, sans accès à l'avenue Connaught pour les véhicules.
- Pas d'accès à l'avenue Connaught pour la circulation de transit en provenance de Queensview.
- Je m'inquiète que les gens veuillent se garer sur l'avenue Connaught pour accéder à la station Queensview.

- Il faudrait interdire l'accès des autobus au garage Pinecrest à partir de l'avenue Connaught.



Impasse de la promenade
Queensview



Entrée du garage Pinecrest sur l'avenue
Connaught

Utilisation du sol et forme bâtie

- La Ville devrait accorder la priorité à la construction de logements abordables près de la ligne de train léger sur rail et des services de transport en commun.
- Dans l'étude de planification, j'espère voir des dispositions pour l'inclusion d'un certain pourcentage de projets d'aménagement de logements communautaires et pour aînés dans le secteur, afin de lutter contre les effets négatifs de l'embourgeoisement.
- Ce serait formidable de voir naître des initiatives d'intégration de la communauté et de mise en valeur du secteur de Foster Farm.
- Il faudrait ajouter des tours résidentielles à haute densité du côté est d'Ikea, qui accueilleraient des entreprises commerciales comme des épiceries au rez-de-chaussée.
- La dynamique du chemin Baxter doit changer. Il faut favoriser les trottoirs, les feux de circulation, les mesures de modération de la circulation et l'activité commerciale comme les restaurants.
- Embellissement/aménagements commerciaux polyvalents sur le chemin Baxter – si le projet du pont du chemin Baxter va de l'avant, il faudra apporter des changements sur le chemin afin de favoriser les petits établissements de détail, comme les restaurants, les cafés et les dépanneurs.



Foster Farm



Chemin Baxter

- Le nouveau cadre pour le zonage devrait inclure des zones de transition entre les zones de haute et de basse densité.
- Du fait qu'une collectivité se trouve déjà au nord, la hauteur des bâtiments doit être soigneusement étudiée puisque les ombres de ces immeubles seront projetées sur la collectivité en question.
- Je suis d'accord avec les projets d'aménagement et de densification pour favoriser la création d'un quartier plus propice à la marche et agréable à vivre. Les changements dans la composition de ce secteur sont importants en ce moment.
- Le cadre devrait faire la promotion d'autres modes de transport et de l'aménagement de bâtiments polyvalents qui dynamisent la rue, de larges trottoirs et des voies cyclables séparées.
- La Ville est en train de détruire l'esthétique de notre collectivité. Il faut arrêter de construire des habitations jumelées.

Domaine public et sécurité

- Il faudrait un kiosque d'urgence sur l'allée à destination de la station Pinecrest depuis le secteur de Foster Farm et de l'avenue Barwell. Il s'agit d'un sentier isolé et il doit être plus sécuritaire la nuit.
- Il est inquiétant de marcher derrière la place Dumaurier! Nous aurions besoin d'éclairage dans le secteur de l'église Paroisse catholique Saint-Rémi et de l'école Abraar School.
- Nous aurions besoin d'éclairage de sécurité sur tous les sentiers piétonniers et cyclables.
- Si vous voulez que les piétons utilisent le TLR en hiver, les trottoirs doivent être bien entretenus.
- Il faudrait ajouter des trottoirs, des mesures de modération de la circulation, de l'éclairage et des arbres le long du chemin Baxter.



Allée piétonnière depuis la station Pinecrest jusqu'à Foster Farm

- Il faudrait ajouter des lampadaires sur le chemin Baxter. Il faudrait aussi en ajouter sur les sentiers piétonniers qui seront aménagés afin d'assurer la sécurité des usagers à leur entrée et à leur sortie de la station Queensview, le soir et la nuit.
- Nous aimerions voir des trottoirs et des lampadaires ajoutés sur le chemin Baxter et il faudrait aussi revoir l'alignement de la rue. Il y a un angle mort près de l'entrée du stationnement d'IKEA (courbe dangereuse). Il y a beaucoup d'entrées de stationnement (Sonny's, Milestones, Banque Scotia).



Chemin Baxter

- Les trottoirs peuvent améliorer la sécurité à certains emplacements, mais le concept du *woonerf* (rues d'ambiance) devrait aussi être envisagé. Il s'agit d'un concept néerlandais qui suppose un environnement à l'espace partagé et une certaine ambiguïté qui fait en sorte que les automobilistes circulent plus lentement et de façon plus sécuritaire. Les deux options pourraient être intéressantes. Il faudra choisir avec soin.

- Nous aimerons voir un passage pour piétons aménagé entre les sentiers qui se trouvent de chaque côté de la promenade Southwood (immédiatement au sud de la rue Iris).
- Les voitures ne s'arrêtent pas au panneau d'arrêt de l'intersection de la rue Iris et de la promenade Southwood.
- Il faudrait installer une barrière en béton sur l'autoroute 417, le long de l'avenue Roman, avant que quelqu'un ne soit blessé (p. ex., le 9 juillet 2017, un accident de voiture a défoncé le mur antibruit)!
- Parc canin clôturé sur les terrains appartenant à la Commission de la capitale nationale (au nord du parc Connaught, près de la rue Henley).
- J'aime bien l'étendue d'espaces verts qu'on peut trouver dans le secteur, mais je ne suis pas opposé à un réaménagement de ces espaces à un autre endroit afin de faciliter l'aménagement et l'accès piétonnier à la station Pinecrest et, en parallèle, améliorer le paysage de rue le long du chemin Pinecrest, à l'intersection de l'avenue Dumaurier. Les terrains de balle, bien qu'ils soient un fantastique actif municipal, sont utilisés uniquement par un groupe de personnes précis et coupent l'accès au transport en commun, qui se trouve éloigné des quartiers qu'il vise à servir.
- Il faudrait mettre en place un stationnement pour vélos couvert de chaque côté du pont qui relie le chemin Baxter à la station Queensview.



Sentier traversant la promenade Southwood et reliant l'avenue Sudbury au chemin Stanton



Intersection de la rue Iris et de la promenade Southwood

Délimitation du secteur de l'étude

- La délimitation du secteur de l'étude devrait être élargie pour inclure le secteur de West End Villa et de Pinecrest Terrace.
- L'hypothèse selon laquelle les répercussions seront limitées pour les secteurs résidentiels de faible densité est contraire à l'expérience concrète des résidents et à l'expérience de quartiers d'autres villes se trouvant à proximité de stations de TLR. Les promoteurs approchent déjà les propriétaires en invoquant les plans du TLR pour justifier l'achat de propriétés dans le secteur. Il est extrêmement important que la Ville, de pair avec les résidents, établisse des attentes plutôt que de laisser les promoteurs et les spéculateurs fonciers éroder le tissu urbain actuel et convaincre la Ville de les laisser faire ce qu'ils veulent, tout en réalisant d'importants profits personnels. Les promoteurs ne s'inquiètent pas du bien-être à long terme de cette collectivité. Certains de ceux qui ont déjà acheté des propriétés dans le secteur viennent de Toronto et ils n'ont aucun intérêt particulier pour Ottawa, et encore moins pour le secteur Queensway Terrace-Nord (QTN).
- L'hypothèse selon laquelle il est possible de concevoir de nouveaux plans pour les secteurs commerciaux et industriels sans que cela ait aussi des répercussions importantes sur les secteurs résidentiels semble naïve et n'adopte pas une vision holistique de l'aménagement urbain. En ce qui concerne les prévisions d'impact résiduel, j'avancerais que l'impact sera beaucoup plus important que prévu.
- Puis-je suggérer que la Ville revoie sa décision de présumer un impact minimal pour les secteurs résidentiels et de se concentrer uniquement sur les secteurs commerciaux et industriels? Nous avons aussi l'occasion de définir et d'orienter un aménagement adéquat pour les quartiers résidentiels. Il y a là un besoin criant, alors que nous faisons face à des décisions improvisées et non uniformes prises au nom de la densification, et nous prévoyons que la situation continuera d'empirer tandis que les promoteurs continueront d'acheter des propriétés et de chercher à maximiser leur rendement en misant sur le TLR. Le zonage et les dispositions actuelles ne permettent pas d'assurer de façon



West End Villa



Construction sur la Terrasse Queensway-Nord

adéquate la construction d'habitations intercalaires ou une densification qui préserve et renforce les caractéristiques urbaines, comme les paysages de rue, et qui font en sorte qu'un quartier soit accueillant et attrayant. Les urbanistes s'entendent avec les représentants communautaires sur le fait que le régime de planification actuel est inadéquat. La question présente aussi des aspects plus techniques, comme l'augmentation de la circulation sur de nombreuses rues qui ne sont pas dotées de trottoir, le volume et la vitesse de la circulation automobile, etc. Ce pourrait être l'occasion de faire quelque chose de positif pour un quartier qui subira de nombreuses façons les répercussions négatives du projet de TLR.

Autres

- Veuillez arrimer l'infrastructure de la zone à l'étude à des projets plus importants (p. ex., quand une piste cyclable prend fin à 300 m d'une station parce que cet endroit correspond aux limites d'une zone d'étude, ça n'améliore pas l'expérience des usagers).
- Vous devriez envisager d'offrir le transport en commun gratuitement à titre de solution viable pour faire la promotion de l'utilisation du transport en commun. Envisagez d'accélérer le processus et incluez des idées novatrices. Il ne faut pas se limiter aux budgets et aux prix. Les bonnes idées sont généralement viables à long terme. Il faut arrêter d'être timide en ce qui concerne le transport en commun et OC Transpo. L'achalandage diminue et les prix augmentent. Ce n'est pas durable.
- Il faut se reporter à l'étude de planification sur Queensway et Pinecrest menée par la Ville vers la fin des années 1980 et le début des années 1990.
- Il y a un volume élevé de transactions publiques à la hauteur de l'édifice du Service de police d'Ottawa sur la promenade Queensview.
- Les stations seront-elles chauffées pendant l'hiver? Des toilettes seront-elles aménagées?
- Les statistiques ne concordent pas pour notre secteur. Il n'y a pas que des gens de 45 ans qui vivent dans la collectivité Queensway Terrace-Nord (QTN). N'oubliez pas qu'il y avait des baby-boomers dans ce quartier bien avant que les résidents de 45 ans viennent s'y installer.
- Je me demande s'il est correct de conclure, conséquemment à la baisse de la population, qu'il y a peu de changements dans la forme bâtie des logements dans le secteur résidentiel de QTN. La baisse du nombre de personnes par foyer peut expliquer la baisse de la population, même si on constate une densification des formes de logements. Ces dernières années, dans le quartier QTN, sur beaucoup de lots, les maisons unifamiliales ont été remplacées par des habitations contenant quatre logements. Cette tendance présente des répercussions importantes pour la viabilité de la zone. La tendance s'amplifie et les résidents se disent inquiets des

répercussions négatives qu'elle pourrait avoir dans le cadre de rencontres communautaires et sur une page Facebook.

- Le tracé du TLR qui passe par les terrains de la Commission de la capitale nationale devrait être souterrain.
- Le déplacement du pont piétonnier vers l'école secondaire située plus au nord est contre-productif.

Bruit

- Une question qui demeure au centre des préoccupations est l'atténuation du bruit. Le quartier Queensway Terrace-Nord subit déjà les répercussions importantes du bruit du Queensway et du garage d'autobus, et le bruit du train léger viendra s'ajouter à cela. Les efforts pour réduire le bruit, y compris le prolongement du mur antibruit sur l'autoroute, aideraient à réduire certaines préoccupations relatives au bruit au sein de la communauté.
- Réduction des niveaux sonores grâce à une combinaison de changements apportés à l'autoroute, examen de l'avenir du garage d'autobus et TLR. Les niveaux sonores sont élevés dans le quartier Queensway Terrace-Nord et ce pourrait être l'occasion d'améliorer la situation.
- Dans certains secteurs résidentiels où on prévoyait un impact résiduel, les niveaux sonores sont très élevés en raison d'une combinaison du bruit du Queensway et des autobus qui circulent depuis et vers les garages d'autobus. Nous avons été informés précédemment que les niveaux sonores sont déjà tellement élevés que le TLR ne ferait pas une grande différence. Pouvons-nous envisager cette étude comme une occasion de faire quelque chose de positif au sujet des niveaux sonores au profit de la communauté? Le fait d'apporter des améliorations à l'autoroute, la mise en service du TLR et l'étude proposée pourraient fournir des occasions de trouver des solutions créatives pour réduire les niveaux sonores pour les résidents qui habitent dans la partie visée du quartier Queensway Terrace-Nord.
- Puis-je suggérer que l'examen de stratégies visant à réduire les niveaux sonores fasse partie des objectifs de la présente étude? L'une des options auxquelles j'ai pensé serait d'accroître l'utilisation des terrains de la Ville, qui servent actuellement pour les garages d'autobus, compte tenu du désir de générer de l'achalandage pour le TLR, et en même temps de réduire les niveaux sonores pour le secteur résidentiel. On nous a informés que les garages d'autobus resteraient en place, mais peut-être que cette décision pourrait être revue et que d'autres options pourraient être envisagées pour permettre l'atteinte d'un meilleur équilibre au chapitre des avantages et des coûts pour le quartier.

Prochaines étapes

Le personnel de la Ville explorera les idées et les questions soulevées durant la consultation initiale et les prendra en considération dans le cadre de l'étude de planification du secteur des stations Pinecrest et Queensview. L'information recueillie à ce jour sera utilisée pour préciser la délimitation du secteur de l'étude et appuyer l'élaboration des orientations stratégiques proposées. Dans la prochaine étape de ce projet, le personnel de la Ville rencontrera les principaux intervenants, entreprendra des études à l'appui et tiendra une activité publique pour présenter les principes et les orientations stratégiques proposés. La Ville compte sur la participation continue des résidents, des commerces et des groupes communautaires dans le cadre du processus d'étude de planification.

Le personnel municipal enverra par courriel les détails des activités d'engagement du public et des mises à jour sur le projet à toutes les personnes figurant dans la liste de diffusion. Veuillez écrire à Christine.Ono@ottawa.ca pour faire ajouter votre nom à cette liste.