



# Plan de conception communautaire de la rue Wellington ouest

Avril 2011



# Préambule

---

## Qu'est-ce qu'un plan de conception communautaire (PCC)?

Un plan de conception communautaire (PCC) est un outil de planification qui propose une vision d'avenir communautaire détaillée du développement physique d'un secteur en particulier. Il est utilisé comme guide par les « bâtisseurs communautaires », c'est-à-dire les résidents et les commerçants, les propriétaires, les promoteurs, les architectes, les conseillers municipaux et les employés de la Ville, au moment d'examiner une demande d'aménagement public ou privé.

Le PCC constitue un document de référence important qui permet de s'assurer que tous les « éléments » physiques formant une collectivité réussie ont, tout d'abord, un endroit attiré et, deuxièmement, sont installés d'une manière appropriée et favorable. Autrement dit, le PCC permet d'examiner et d'orienter l'avenir des bâtiments, des espaces et de leur utilisation dans un secteur en particulier.

## Quels sont les objectifs visés par un PCC?

Deux objectifs sont particulièrement visés :

1. Transposer à l'échelle communautaire les principes et les politiques du Plan officiel de la Ville d'Ottawa. Un PCC permet d'examiner diverses politiques sous une « perspective de quartier ». Il détermine comment des politiques peuvent être appliquées d'une manière plus pertinente et efficace pour répondre aux besoins locaux d'Ottawa et à ceux plus généraux, aujourd'hui et demain. Cette transposition doit permettre de mettre en place et de mener le processus d'élaboration d'un PCC le plus significatif, approprié et bénéfique possible.
2. Documenter les résultats du processus décrit plus haut, afin d'en faire un outil de référence informatif et pratique permettant d'orienter l'aménagement physique des terrains privés et publics ainsi que les projets de travaux publics. L'objectif consiste à créer le produit ou le plan final.

## Comment utiliser ce PCC avec les autres documents de la Ville?

Le produit de base du présent PCC est une série de politiques de conception visant (1) la rue principale d'une manière générale et (2) plus précisément, les secteurs clés longeant cette rue principale. Ces politiques sont destinées à mettre en place les politiques pertinentes du Plan officiel de la Ville d'Ottawa. De la même manière, les Lignes directrices de la Ville d'Ottawa concernant les rues principales traditionnelles demeurent un outil essentiel pour orienter les aménagements menés dans ce secteur visé par un PCC, et devraient être citées conjointement avec les politiques du présent PCC. En cas de divergence évidente entre ces lignes directrices et le présent PCC, les politiques de conception du PCC auront la préséance, en raison de leurs liens étroits avec les questions d'ordre local. Le document intitulé Neighbourhood Plan Hintonburg and Mechanicsville sert de référence essentielle pour les enjeux plus généraux touchant la collectivité entourant le secteur d'étude du PCC.

## Comment consulter ce PCC?

### Le présent PCC est organisé en quatre sections :

1. Une « introduction », qui propose de l'information de base sur l'objet, le contexte et le processus d'application du PCC.
2. Un « contexte » des conditions et des enjeux clés dans le quartier, ainsi que des exigences réglementaires qui informent, encadrent et orientent les discussions et les recommandations du PCC.
3. Des « politiques » sur la vision d'avenir et les orientations de conception visant la rue principale et les secteurs qui la longent.
4. Un énoncé de « mise en œuvre », qui décrit les mécanismes et les directives essentiels de mise en œuvre des politiques du PCC.

Ces quatre sections peuvent être consultées indépendamment l'une de l'autre, bien que le PCC ait été rédigé pour offrir au lecteur une évaluation détaillée du secteur de la rue principale, et une lecture chronologique, en lisant les sections dans l'ordre, lui permettra d'être mieux informé.

### Rôle des différentes parties du présent document

Les parties 1, 2 et 4 contiennent de l'information essentielle à la compréhension du PCC, notamment son objet, son contexte et son processus d'application. Toutefois, elles ne contiennent aucune politique à proprement parler. Par conséquent, les parties 1, 2 et 4 n'ont aucun statut juridique en vertu de la Loi sur l'aménagement du territoire.

La partie 3, intitulée « Politiques du PCC », contient l'exposé raisonné et les politiques qui constituent le fondement du plan secondaire s'appliquant au secteur de la rue Wellington Ouest. Ce sont ces politiques qui devront être prises en compte et respectées lorsque des demandes d'aménagement seront soumises à l'approbation d'un service ou du Conseil, ou lors de tout projet de travaux publics réalisé par la Ville d'Ottawa.

### Comprendre l'objet et la fonction des diverses images du document

Le présent PCC fait appel, dans chacune de ses sections, à des images nombreuses et variées. Il traite globalement de sujets parfois très visuels ou pouvant être compris facilement et immédiatement lorsqu'ils sont illustrés. Les images proposées sont destinées à favoriser la compréhension du lecteur, particulièrement dans la partie 3 : Politiques du PCC. Cela étant dit, il est important de noter que le texte représente tout de même le volet le plus important du PCC, et qu'il doit être lu pour que les politiques ou les modifications à la réglementation puissent être bien comprises. Aucune image ne provient du plan secondaire, sauf mention explicite.

*Les images photographiques* sont destinées à décrire succinctement un problème ou une solution soit : 1. en illustrant le problème précis que la politique cible, dans son contexte local, ou 2. en présentant un exemple d'une solution possible au problème que tente de résoudre la politique.

*Les images numériques* proposent une démonstration des conceptions architecturales possibles et qui satisfont aux politiques de conception du présent PCC. Ces images ne représentent pas des propositions d'aménagement de l'emplacement illustré.

# Introduction

---

## 1.1 Portée du projet

Les analyses et les recommandations proposées dans le présent PCC permettront d'orienter les modifications à apporter au cours des 20 prochaines années, notamment dans les domaines suivants :

- Design urbain et zonage
- Demandes d'aménagement
- Espaces ouverts publics et liens communautaires
- Amélioration du paysage de rue et du couloir routier
- Projets municipaux, y compris l'art public

Quatre raisons ont conduit à la rédaction d'un PCC dans ce secteur. La portée du projet est essentiellement focalisée sur les enjeux suivants :

1. Le Plan officiel de la Ville d'Ottawa invite le personnel de la Ville et les résidents à déterminer comment faire face au changement et à la croissance future sur le territoire urbain. L'essentiel de cette croissance devrait être observé dans les secteurs désignés « rue principale traditionnelle » et « centre polyvalent ». Le Plan officiel prévoit la réalisation d'un PCC pour ces secteurs. La rue Wellington Ouest est désignée « rue principale traditionnelle » sur toute sa longueur. De même, le secteur situé juste au nord de Wellington, entre Holland et Parkdale, est désigné « centre polyvalent ».
2. Services et Travaux publics de la Ville d'Ottawa devait entreprendre un important projet de renouvellement de l'infrastructure de la rue Wellington Ouest, entre l'avenue Western (juste à l'est de la promenade Island Park) et l'avenue Hilda (juste à l'ouest du chemin Bayview). Lorsque des travaux publics sont prévus, un PCC permet d'orienter les éléments clés des travaux de surface à effectuer, comme la prise en compte dans le paysage de rue de la circulation, des terrains environnants, du stationnement, des services publics ainsi que des installations piétonnières et cyclistes.
3. La Ville d'Ottawa a lancé un projet pilote intitulé Initiative de planification du voisinage (IPV) dans les collectivités de Hintonburg et de Mechanicsville. Cette IPV privilégie une approche de grande collaboration entre les intervenants engagés dans le processus de planification communautaire.
4. Les activités d'aménagement sur la rue Wellington Ouest, à Wellington-Ouest et à Hintonburg, ont stimulé l'intérêt des résidents envers les répercussions sur le caractère physique, l'infrastructure et la circulation de leur quartier, notamment en matière de design urbain et de zonage.

## 1.2 Secteur visé par l'étude

Le présent PCC vise trois secteurs, illustrés à la *Figure 1-1* :



**Secteur cible**

L'analyse et les recommandations portent sur la « rue principale traditionnelle », c.-à-d. les terrains donnant sur la rue Wellington et les espaces qui les entourent. Ce secteur comprend également la zone ceinturée par la rue Wellington, l'avenue Holland, l'avenue Parkdale et la rue Spencer.

**Secteur adjacent**

Les terrains immédiatement adjacents au secteur cible sont pris en considération pour ce qui est des répercussions que pourraient avoir les aménagements éventuels sur la rue principale, en particulier dans les lotissements résidentiels stables.

**Secteur étendu**

La rue Wellington est la colonne vertébrale d'une communauté prospère et bien établie; une compréhension de la communauté étendue est essentielle à la création d'une vision d'avenir.

## **1.3 Travailler dans le cadre de l'IPV**

Le PCC de la rue Wellington Ouest est à ce jour unique en son genre puisqu'il a été entrepris en même temps que deux autres projets de la Ville d'Ottawa : l'Initiative de planification du voisinage (IPV) et la réfection de la rue Wellington. Le PCC partage plusieurs enjeux d'intérêt et de responsabilités communs avec chacun de ces deux projets.

### **1.3.1 Initiative de planification du voisinage (IPV)**

L'Initiative de planification du voisinage (IPV) est un projet pilote, mené par les Services communautaires et de protection, qui vise à améliorer l'intégration de tous les services de la Ville dans la planification des projets des quartiers où l'on cherche à mettre en valeur l'infrastructure sociale, économique et physique. L'IPV implique un vaste processus de consultation qui a pour objet de favoriser un engagement actif et de créer un lien étroit entre le personnel municipal et les résidents des quartiers. Elle doit permettre aux intervenants les plus près de la collectivité de détecter les besoins et les problèmes qui surviennent, et de planifier les mesures qui permettront d'y faire face de manière proactive.

En tant que projets pilotes municipaux, le PCC et le projet de réfection des routes relèvent de l'IPV et ont adopté sa méthodologie de consultation publique et son calendrier pour la plupart de leurs plans de travail respectifs.

D'anciens PCC ont parfois intégré des éléments liés à une stratégie d'infrastructures communautaires, visant par exemple des installations de quartier et des écoles. Puisque le plan de voisinage est focalisé sur les enjeux de planification sociale, traditionnellement plus « légers », ces enjeux n'ont pas été abordés dans le présent PCC, mais sont pris en compte dans le Plan de voisinage pour Hintonburg et Mechanicsville, adopté par le Conseil le 24 février 2010.

### 1.3.2 Projet de réfection de la rue

En même temps que la rédaction du présent PCC, Services et Travaux publics (STP) de la Ville d'Ottawa ont entrepris la conception fonctionnelle et détaillée de la réfection des tronçons couvrant l'essentiel du secteur visé par le PCC de la rue Wellington Ouest. Les travaux publics prévus comprennent la mise en place, la réfection et/ou le remplacement d'infrastructures de surface et souterraine essentielles, notamment les égouts, les services publics, les installations de circulation et de transport ainsi que le paysage de rue.

D'anciens PCC visant le secteur urbain d'Ottawa ont parfois abordé directement des détails précis du paysage de rue et diverses améliorations de l'emprise routière. On pouvait ainsi traiter et documenter certaines questions avant que ne soient entrepris les travaux publics, souvent des années plus tard pour des raisons budgétaires. Toutefois, puisque la réfection de la rue était planifiée immédiatement après la production du PCC, le processus d'aménagement paysager des rues était prévu conjointement avec sa rédaction. Par conséquent, même si le PCC ne fournit aucun détail précis sur le paysage de rue – à titre d'exemple, les types et les caractéristiques techniques des lampadaires, des bancs ou des arbres – il traite en revanche des objectifs fondamentaux à atteindre, en matière d'emprise routière publique, au cours de ce projet de renouvellement de l'infrastructure et au-delà.

Le diagramme de la page suivante illustre le lien entre le projet de réfection de la rue et le PCC. Il convient de noter que les trois projets inscrits dans le cadre de l'IPV ont tous été réalisés en consultation avec les résidents, essentiellement avec l'aide du groupe de citoyens appelé Groupe de travail chargé de la continuité (GTC), qui a assuré la cohérence et la continuité des suggestions des résidents.

Figure 1-2 : Responsabilité et calendrier relatifs à divers sujets associés aux projets de PCC et de réfection routière.

Pendant le projet de réfection et au-delà Plan de conception communautaire		Uniquement pendant la durée du projet de réfection Réfection de la rue	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zonage de commerce de détail du parc Parkdale</li> <li>• Propriétés à double zonage</li> <li>• Analyse du design urbain / Stratégie des thèmes dominants</li> <li>• Mesures incitatives communautaires et de réaménagement</li> <li>• Modification de zonage</li> <li>• Lignes directrices de design urbain</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réaménagement des ruelles</li> <li>• Circulation et stationnement</li> <li>• Pont Somerset</li> <li>• Nouvelle route au parc Parkdale</li> <li>• Autres options de parcours cyclables</li> <li>• Paysage de rue</li> <li>• Vert</li> <li>• Toits verts</li> <li>• Public</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Demande d'emprise sur les rues latérales</li> <li>• Conception et reconstruction de la place Somerset</li> <li>• Intégration</li> <li>• Partenariat</li> <li>• Projets pilotes</li> <li>• Art</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Géométrie de la chaussée</li> <li>• Arrêts de transport en commun</li> <li>• Éclairage de rue</li> <li>• Mobilier urbain</li> <li>• Revêtement de la chaussée</li> <li>• Plantation d'arbres et verdure</li> <li>• Infrastructure souterraine</li> </ul>

## 1.4 Processus de consultation et de collaboration

La consultation du public a fait partie intégrante de l'élaboration du présent PCC. En s'associant aux projets d'IPV et de réfection de la rue, un vaste processus de consultation publique a pu être mis sur pied pour appuyer chacun de ces trois projets de quartier. (La section 1.3 contient de l'information sur ces deux autres projets.)

Les priorités de consultation de ce projet étaient les suivantes :

### Inclusion

Tous les efforts possibles ont été déployés pour assurer la représentation et l'obtention de suggestion du plus grand nombre de personnes qui vivent, travaillent ou se divertissent dans le secteur de la rue Wellington Ouest, notamment les propriétaires, les résidents, les commerçants, les organisations non gouvernementales (ONG), les promoteurs, le conseiller municipal et les services de la Ville.

### Échange d'information et éducation

Les connaissances et les points de vue de tous ceux qui ont participé au processus (que ce soit en permanence, périodiquement ou même une seule fois) ont servi à tous les participants. Depuis les enfants du secteur aux urbanistes professionnels, on a ainsi pu rassembler des faits connus de tous et des détails subtils, pour comprendre globalement cette collectivité et le secteur visé.

### Collaboration et coordination

La collaboration avec un groupe diversifié permet aux participants d'échanger et de filtrer l'information d'une manière qui permet de déterminer, de clarifier et, au final, de trouver des solutions aux problèmes.

Depuis le lancement du projet en janvier 2007, divers échanges de consultation ont été entrepris. On retrouvait au cœur de ce processus de consultation une équipe constituée de représentants de la collectivité, appelée Groupe de travail chargé de la continuité, ou GTC (organismes et associations communautaires, entreprises et propriétaires résidentiels) et d'employés de la Ville, qui s'est réunie régulièrement. Les membres de cette équipe ont ainsi conçu le processus approprié de consultation, ont discuté et se sont informés les uns les autres des principaux problèmes, ont créé des approches permettant de les résoudre et ont élaboré les recommandations.

Parmi les autres activités importantes de consultation du public, mentionnons quatre réunions portes ouvertes, un atelier, des enquêtes en ligne, trois visites du quartier et la distribution de trois bulletins. Un site Web dédié au projet a été régulièrement mis à jour et enrichi d'information sur les progrès réalisés.



### **Phase 1 : 01/2007 > 02/2007, Définition du processus, éducation et possibilités**

1. Réunion du GTC : Discussions avec le groupe de travail en vue d'établir le calendrier, les plans de travail, les attentes et les sujets de base
2. 1<sup>re</sup> réunion portes ouvertes et ateliers : Présentation du PCC aux résidents avec expositions, et réunions spécialisées simultanées sur la désignation des problèmes

### **Phase 2 : 03/2007 > 06/2007, Création du cadre de planification et de conception**

1. Réunion du GTC : Discussion autour des résultats obtenus lors des ateliers au sujet du caractère et des carrefours du secteur, et élaboration des objectifs fondamentaux et des principes
2. Réunion du GTC : Discussion autour des résultats obtenus lors des ateliers au sujet du design urbain et du zonage du secteur, et élaboration des objectifs fondamentaux et des principes
3. Réunion du GTC : Discussion autour des résultats obtenus lors des ateliers au sujet des espaces ouverts et du patrimoine du secteur, et élaboration des objectifs fondamentaux et des principes
4. Réunion du GTC : Séance du groupe de travail pour examiner les éléments patrimoniaux dans le secteur à l'étude et les options de protection
5. 2<sup>e</sup> réunion portes ouvertes : Présentation du cadre de planification et de conception, y compris les objectifs généraux et les principes directeurs

### **Phase 3 : 09/2007 > 06/2008, Élaboration de visions d'avenir pour le secteur et de mesures de mise en œuvre**

1. Réunion du GTC : Réunion conjointe avec les représentants de Travaux publics chargés de la réfection de la rue, afin de présenter les options de paysage de rue et obtenir leurs commentaires
2. Réunion du GTC : Séance de travail sur le secteur Wellington-Ouest, afin de déterminer précisément les possibilités, les contraintes et les solutions liées à la vision d'avenir
3. Réunion du GTC : Séance de travail sur le secteur du marché Parkdale, afin de déterminer précisément les possibilités, les contraintes et les solutions liées à la vision d'avenir
4. Réunion du GTC : Séance de travail sur le secteur du parc McCormick, afin de déterminer précisément les possibilités, les contraintes et les solutions liées à la vision d'avenir
5. Réunion du GTC : Séance de travail sur le secteur de la place Somerset, afin de déterminer précisément les possibilités, les contraintes et les solutions liées à la vision d'avenir
6. Réunion du GTC : Discussion du groupe de travail visant à déterminer la meilleure stratégie de protection du patrimoine pour le couloir de la rue principale
7. 3<sup>e</sup> réunion portes ouvertes : Présentation de la vision d'avenir provisoire du PCC, des problèmes de mise en œuvre et les recommandations

#### **Phase 4 : 10/2008 > 03/2011, Agrandissement du secteur d'étude du PCC, Peaufinage du PCC et préparation à son adoption**

1. Réunion du GTC : Discussion sur les motifs justifiant l'agrandissement du secteur d'étude du PCC et sur les problèmes entourant le nouveau secteur
2. Réunions du GTC : Séance de travail sur le secteur de centre polyvalent, afin de déterminer précisément les possibilités, les contraintes et les solutions
3. Examen du stationnement : Commentaires des propriétaires sur l'enquête et les conclusions relatives à l'option du stationnement partagé
4. Examen du GTC : Remise de l'ébauche finale du PCC à l'ensemble des intervenants et des résidents, et affichage en ligne aux fins de commentaires
5. 4e réunion portes ouvertes : Présentation finale du PCC proposé aux résidents aux fins de commentaires
6. Réunions du GTC : Discussion avec les intervenants sur les problèmes non résolus et leur solution, et révision des recommandations
7. Adoption du PCC : Présentation du PCC au Comité de l'urbanisme aux fins d'approbation, et présentation au Conseil aux fins d'adoption

## 2.0 Contexte

---

### 2.1 Politique actuelle

Un PCC doit être réalisé dans le cadre d'une variété de politiques et de règlements « de haut niveau » élaborés par le gouvernement de l'Ontario et la Ville d'Ottawa, qu'il doit aborder et respecter. Voici les points saillants des principaux éléments de ces contextes politiques et réglementaires.

#### 2.1.1 Déclaration de principes provinciale

La Déclaration de principes provinciale (2005) stipule que les secteurs de croissances doivent être désignés en vertu des points suivants :

- Des densités et une variété d'utilisations du sol qui : (1) utiliser efficacement le sol, les ressources, les infrastructures et les installations de services publics, et éviter de recourir à leur étalement injustifiable et/ou antiéconomique; et (2) limiter les répercussions négatives sur la qualité de l'air et le changement climatique, et favoriser l'efficacité énergétique (section 1.1.3.2)
- Les administrations responsables de l'urbanisme doivent déterminer, promouvoir, établir et atteindre des cibles minimales d'aménagement (section 1.1.3.3)
- Les normes d'aménagement doivent faciliter la densification, le réaménagement, une forme bâtie compacte, tout en assurant des niveaux appropriés de santé et de sécurité (section 1.1.3.4)

#### 2.1.2 Plan officiel

Les orientations stratégiques pertinentes du Plan officiel de la Ville d'Ottawa (fusionné en 2007) en matière d'aménagement sont les suivantes :

- Orienter la croissance vers le secteur urbain existant
- Permettre de créer des collectivités polyvalentes compactes
- Permettre de doubler le nombre d'usagers du transport en commun
- atteindre un équilibre entre la densification et la compatibilité au moyen d'un aménagement urbain bien conçu
- préserver l'intégrité de l'environnement

L'examen de 2008 du Plan officiel établit des objectifs minimaux de densification pour des secteurs prioritaires sur l'ensemble du territoire de la ville, conformément aux exigences provinciales (section 1.1.3.5). Le PCC aidera la Ville à fixer les objectifs de densification pour la rue Wellington Ouest.

Vous trouverez ci-après les désignations d'utilisation du sol du Plan officiel pertinentes pour le présent PCC.

## Désignation de rue principale traditionnelle

Le présent PCC vise essentiellement les propriétés donnant sur la rue Wellington Ouest et dont la désignation est « rue principale traditionnelle » (TM) en vertu du Plan officiel. Globalement, les rues principales traditionnelles ont été aménagées avant 1945; on les retrouve habituellement dans un tissu urbain serré, avec des édifices le plus souvent de hauteur réduite, situés près de la rue et construits sur des terrains étroits.

Elles ont été conçues comme des voies compactes, polyvalentes et favorables à la marche, offrant donc un accès facile à pied, à vélo, en transport en commun et en automobile.

La plus grande partie de la rue Wellington est de caractère traditionnel, bien que l'on y retrouve de nombreux endroits évoquant les rues principales de l'après-guerre : des terrains plus vastes avec des édifices élevés en retrait ou encore des éléments axés sur l'automobile et sous-utilisés.

La désignation TM offre quelques-unes des possibilités les plus importantes en ville pour favoriser la création ou le renforcement d'utilisations dynamiques et variées, et un environnement piétonnier à la conception axée sur l'aménagement.

## Désignation polyvalente

Les terrains situés entre les avenues Holland et Parkdale, au nord de la rue Wellington et jusqu'à la rue Scott, sont désignés « centre polyvalent » (MUC). Le présent PCC vise les terrains de désignation MUC situés entre les rues Wellington et Spencer (voir la figure 1-A, Secteur à l'étude). La désignation polyvalente s'applique aux terrains dont l'emplacement a été jugé stratégique pour les réseaux de transport en commun rapide et qui sont adjacents aux routes principales, facilement accessibles à pied, à vélo et en automobile.

Ces terrains sont des points centraux d'activité et de diversité grâce à l'attention portée à leur conception, à leur orientation et à la diversité de leurs utilisations.

En bref, la désignation MUC devrait permettre :

- d'encourager une grande variété d'utilisations accessibles en transport en commun
- d'optimiser l'utilisation du sol grâce à des aménagements polyvalents regroupés
- de favoriser les possibilités de déplacement à pied, à vélo et en transport en commun
- de permettre, si possible, la pratique d'activités variées

## Désignation de zone urbaine générale

Les quartiers résidentiels environnants sont désignés zones urbaines générales, permettant une vaste gamme de types de logement cohabitant avec des utilisations d'emploi, de services, culturelles, de loisir, de divertissement et institutionnelles, situées à des endroits pratiques dans les quartiers. Vu la nature étendue de cette désignation, le Règlement de zonage établit des listes plus précises d'utilisations autorisées et de règles d'aménagement afin de permettre des utilisations du sol, des formes bâties et une compatibilité globale plus appropriées.

Les nouveaux aménagements doivent correspondre au caractère existant des quartiers; ils doivent mettre en valeur et faire ressortir les modèles et les formes bâties établis et souhaitables. La densification résidentielle doit aider à atteindre un équilibre dans les types de logement et les statuts d'occupation afin d'offrir toute une gamme de logements aux divers profils démographiques.



Figure 2-1 : Annexe 8 du Plan officiel

### **2.1.3 Règlement de zonage général**

#### **TM – Zone de rue principale traditionnelle**

La plus grande partie du secteur visé par le PCC est de zonage « TM – Rue principale traditionnelle ». Une zone TM a pour principale fonction de permettre ce qui suit :

- Une grande variété d'utilisations, notamment des édifices polyvalents, à l'exclusion d'utilisations liées à l'automobile
- Favoriser les aménagements regroupés, polyvalents et axés sur la marche
- Reconnaître la fonction des ZAC en tant que secteurs essentiellement réservés aux affaires et aux commerces
- Imposer des normes d'aménagement qui garantissent une échelle et un caractère adéquats, ainsi que des utilisations compatibles
- Le réaménagement des terrains sous-utilisés

Zone urbaine générale, Secteur central, Rue principale traditionnelle, Artère principale, Centre polyvalent, Espace ouvert d'importance (image page 17)

#### **MC – Zone de centre polyvalent**

La plupart des terrains dont la désignation est Centre polyvalent se sont vus attribuer un zonage MC. Une zone MC a pour principale fonction de permettre ce qui suit :

- Une combinaison d'utilisations encourageant la fréquentation des transports en commun, notamment les bureaux, les établissements d'enseignement secondaire et postsecondaire, les hôtels, les hôpitaux, les grandes institutions, les centres de loisirs et de récréation communautaires, les centres de jour, les magasins de détail, les lieux de divertissement, les restaurants, les entreprises de services personnels et les aménagements résidentiels à forte et à moyenne densité
- Une forme bâtie compacte et axée sur le piéton dans laquelle les utilisations permises sont situées soit dans des bâtiments polyvalents soit côte à côte dans des bâtiments séparés
- imposer des normes qui préconisent des aménagements de hauteur moyenne et élevée tout en minimisant les incidences sur les secteurs résidentiels voisins

## IL – Zone d'industrie légère

Plusieurs propriétés sous la désignation MUC ont actuellement un zonage IL. Une zone IL a pour principale fonction ce qui suit :

- Permettre un grand éventail d'utilisations d'industrie légère à incidences légères, ainsi que des bureaux ou des utilisations similaires, dans un cadre de parc industriel de type campus
- Interdire les utilisations susceptibles de produire du bruit, de la fumée ou des odeurs ou qui comportent un degré de risque ou de nuisance
- Imposer des normes d'aménagement qui assureront la compatibilité des utilisations et minimiseront les répercussions négatives qu'elles pourraient avoir sur les secteurs non industriels contigus

## Zonage du secteur adjacent

Les propriétés adjacentes à la zone TM ont le plus souvent un zonage résidentiel. Les zones résidentielles retrouvées comprennent toute une gamme de types d'habitation, allant de la maison unifamiliale aux immeubles d'appartements. Parmi les autres utilisations, on retrouve des commerces généraux, des institutions ou des espaces ouverts.



*Instantanés de la rue Wellington*

## **2.2 Contexte lié au quartier**

Cette section présente les facteurs clés sur la rue Wellington et le quartier qui l'entoure, notamment en ce qui concerne le patrimoine, les données démographiques, l'utilisation du sol, les parcs et les espaces ouverts, le transport et l'infrastructure.

### **2.2.1 Patrimoine**

#### **2.2.1.1 Historique de la rue Wellington Ouest**

Le chemin Richmond (qui deviendra la rue Wellington) est l'une des plus anciennes voies d'Ottawa et fut construit en 1818. Le chemin a conservé sa courbe caractéristique de l'époque. Au départ, on retrouvait sur les terrains qui le longeaient des villas et des fermes, comme le foyer Richmond (vers 1854), qui existe toujours aujourd'hui. L'aménagement des chutes de la Chaudière pour l'exploitation de moulins a favorisé l'essor du secteur situé à l'extrémité est du chemin au milieu du XIXe siècle, mais le lent développement d'Ottawa dans les années 1840 et 1850 a ralenti la croissance résidentielle à l'extérieur des plaines Lebreton actuelles.

Dans les années 1880, un petit ensemble de bâtiments était construit à l'est de l'intersection formée par l'avenue Parkdale et la rue Wellington, un secteur qui allait devenir le cœur commercial de Hintonburg. Le village de Hintonburg fut regroupé en 1893 et annexé par la Ville d'Ottawa en 1907. La rue Wellington profita de la construction d'édifices plus raffinés à la fin du XIXe et au début du XXe siècle, plus particulièrement après l'arrivée du tramway en 1896. Hintonburg comptait à l'époque 1 700 habitants.

La partie du secteur à l'étude située à l'ouest de Holland resta en friche jusque dans les années 1920, à l'exception de quelques domaines, et les édifices commerciaux qu'on y retrouve sont moins distingués. C'est sur la rue Wellington, à l'ouest du cœur commercial de Hintonburg et près de l'avenue la rue Parkdale, que l'ancien hôpital Grace fut érigé en 1922. De nombreuses autres institutions religieuses ont contribué à définir le caractère de ce tronçon depuis le début du XXe siècle. Dans les quartiers résidentiels, des deux côtés de la rue, on observe une tendance à construire des maisons de brique rouge destinées aux classes moyennes au sud de Wellington et des structures en bardeau de bois pour la classe ouvrière du côté nord de la rue.

L'histoire de ce secteur a donné naissance à une rue diversifiée et animée, présentant une vaste gamme de types de bâtiment (commerciaux, institutionnels et religieux) datant du XIXe siècle à la période d'après Seconde Guerre mondiale. Les rues résidentielles environnantes, avec leurs lots urbains serrés, leurs faibles retraits, leur variété de types d'habitation à l'est et leurs résidences plus vastes et élégantes en allant vers l'ouest, contribuent à créer des quartiers urbains dynamiques et richement texturés.



*Instantanés des édifices communautaires à valeur patrimoniale*

### **2.2.1.2 Caractère de rue principale**

La rue Wellington complète la structure urbaine d'une collectivité traditionnelle dans laquelle cohabitent lieux de vie, de travail et de divertissement. Le caractère historique général de cette rue principale lui vient de ses édifices d'avant 1945, hauts d'un à trois étages. Parfois isolés, ces édifices à unités multiples sont le plus souvent alignés sur la voie. Présentant généralement des retraits avant de 0,0 m à 3,0 m, sur des lots larges de 10 à 20 m, ils aident à créer un profil bas et continu, caractéristique des villages. Les toits de ces édifices sont habituellement plats, à pignon, en croupe ou à comble brisé. Ils contrastent avec ceux de la partie de la rue datant d'après 1945, qui a vu apparaître des immeubles plus hauts, de neuf à seize étages (le plus souvent résidentiels), et des utilisations axées sur l'automobile. Généralement, les retraits avant varient de 3,0 à 10,0 m et les lots sont larges de 30 à 60 m. D'autres terrains sont vacants ou utilisés comme aires de stationnement accessoires. Ces grandes propriétés non désignées et sous-utilisées, ou encore ces hauts immeubles en retrait de la rue, confèrent à ce secteur un caractère général de rue principale offrant de grandes bandes de formes bâties attrayantes et à échelle humaine, mais également d'importantes lacunes pour créer un domaine public utile et agréable à fréquenter.

Récemment, des immeubles polyvalents de trois à six étages ont été construits sur des terrains sous-utilisés, avec des retraits correspondant à une forme bâtie traditionnelle et avec des aires de stationnement souterraines.

D'autres édifices et espaces ouverts importants caractérisent également cette rue principale, tels que l'église St. Francis of Assisi, le centre communautaire Hintonburg et le Manoir Grace. Ces éléments confèrent à la collectivité une identité visuelle ou fonctionnelle importante. Bien qu'ils ne soient pas très visibles depuis la rue principale, trois parcs de quartier sont aménagés à quelques pas : les parcs McCormick, Hintonburg et Parkdale.

Les piétons et les cyclistes disposent de nombreux parcours et autres liens menant à la rue principale, depuis les rues locales adjacentes et espacées d'environ 60 m, ainsi que de nombreux points de transport en commun. Ces habitudes de déplacement ont favorisé sur la rue principale un mode de vie dynamique et tourné vers la rue. Les élargissements de trottoirs, actuellement en cours d'aménagement, contribuent à ce phénomène. La circulation et le stationnement dans le secteur sont caractérisés par des niveaux d'utilisation élevés et fonctionnels. Le stationnement est possible sur voirie et dans des aires en surface.

(Voir *Politiques du PCC*, sections 3.3 à 3.7, pour obtenir plus de détails sur le caractère propre au secteur.)

### **2.2.1.3 Édifices historiques**

On retrouve dans le secteur à l'étude de la rue Wellington deux catégories d'édifices d'intérêt historique : les bâtiments désignés en vertu de la Partie IV de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario et ceux figurant sur la liste de référence des biens à valeur patrimoniale de la Ville d'Ottawa.

À l'heure actuelle, la maison Magee, située au 1119, rue Wellington, est le seul édifice du secteur à l'étude qui soit désigné en vertu de la Partie IV. De nombreux bâtiments d'intérêt patrimonial de Catégorie 1 et de Catégorie 3 figurent sur la liste de référence des biens à valeur patrimoniale de la Ville. Cette liste ne constitue pas un inventaire complet des éventuelles ressources patrimoniales du secteur et sera vraisemblablement étoffée au cours des années à venir.

Édifices figurant sur la liste de référence des biens à valeur patrimoniale, édifices désignés en vertu de la Partie IV de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario.



Figure 2-2 : Édifices patrimoniaux dans le secteur d'étude ou adjacents à celui-ci. Les édifices de la liste de référence des biens à valeur patrimoniale sont indiqués en jaune, les édifices désignés en vertu de la partie IV de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario sont indiqués en rouge.

## 2.2.2 Données démographiques

Un examen de certaines données démographiques aide à comprendre les changements survenus dans des variables clés qui influencent et, potentiellement, confère son caractère à une collectivité. Les paragraphes qui suivent proposent certains faits actuels liés à la démographie et à l'utilisation du sol dans l'ensemble de la collectivité de Wellington-Ouest.

Les limites du PCC ne coïncident pas avec les secteurs de recensement de la région. Aux fins de cette analyse démographique, une zone plus vaste a dû être prise en compte puisque les secteurs de recensement englobaient des terrains situés au nord de la rue Scott. Néanmoins, les renseignements fournis sont précieux pour décrire le contexte global de cette collectivité visée par le PCC.

### 2.2.2.1 Population actuelle

Aujourd'hui, la population de la collectivité située dans le « secteur du contexte communautaire » (illustré à la figure 1-1, Secteur à l'étude) compte environ 12 900 habitants. Le secteur de recensement compte pour sa part 18 715 habitants (recensement de 2006), soit environ 35 pour cent de plus que le secteur du contexte communautaire. Dans ce secteur de contexte, environ 1 975 personnes habitent dans le secteur à l'étude de la rue principale. Les divers aspects de cette répartition sont interprétés de plusieurs manières :

- Environ 73 pour cent des résidents de cette collectivité habitent le secteur Hintonburg, où l'on retrouve la plus grande diversité de types d'habitation. Quelque 9 pour cent des résidents de ce secteur habitent le secteur du marché Parkdale, qui contient une plus grande proportion d'utilisations polyvalentes, notamment commerciales et industrielles.
- Environ 27 pour cent des résidents de cette collectivité habitent dans le secteur du village de Wellington-Ouest, en grande majorité dans des maisons unifamiliales.
- Actuellement, on retrouve en moyenne sur la rue Wellington 19 pour cent de la population de la collectivité.
- Dans le secteur Hintonburg, le nombre d'unités d'habitation est partagé presque également entre les zones nord et sud de la rue principale.
- La rue principale de Hintonburg compte en moyenne 20 pour cent de toutes les unités d'habitation du secteur Hintonburg. Toutefois, les propriétés

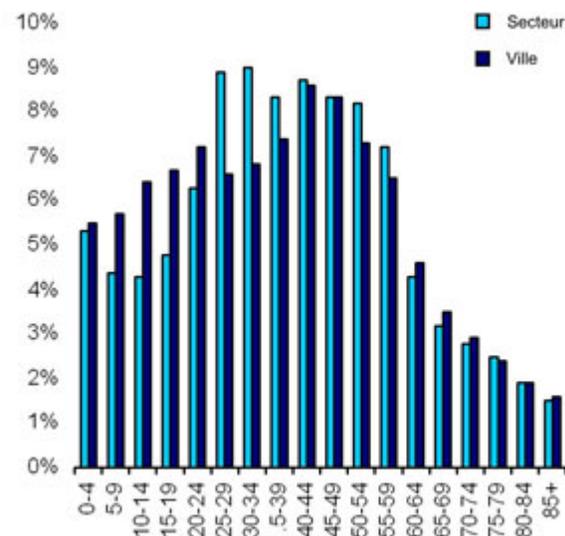


Figure 2-3: Population par groupe d'âge

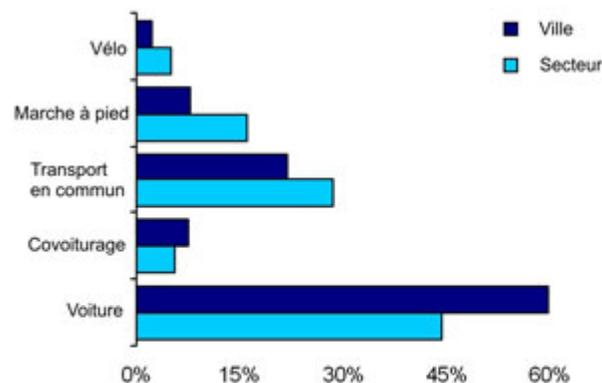


Figure 2-4: Moyen par lequel les gens se rendent au travail

situées du côté nord de cette rue contiennent environ 76 pour cent de ces unités en raison du nombre de grandes institutions installées du côté sud.

- La rue Wellington accueille environ 12 pour cent de la population du village de Wellington-Ouest, avec des unités réparties assez uniformément des côtés nord et sud de la rue.

### 2.2.2.2 Faits sur le quartier

Les données qui suivent illustrent des tendances dignes d'intérêt sur un certain nombre de variables démographiques à Wellington-Ouest, susceptibles d'influer sur l'utilisation du sol, la conception et les aménagements. Une comparaison avec la ville d'Ottawa, prise dans sa globalité, est également proposée.

- On y retrouve une plus grande proportion de jeunes adultes et de personnes âgées sans enfants
- La taille moyenne des ménages a baissé (de 2001 à 2006) : secteur – 2,03 à 1,97; ville – 2,52 à 2,5
- Les transports autres que l'automobile sont les plus utilisés pour se rendre au travail : secteur – 54 %, ville – 32 %
- Deux fois plus de personnes que la moyenne de la ville se rendent au travail à pied ou à vélo
- On y retrouve un taux de chômage plus faible que dans le reste de la ville : secteur – 4,9 %, ville – 5,8 %
- On observe une réduction du nombre de personnes à faible revenu (moins de 10 000 \$) dans ce secteur, et ce nombre s'approche maintenant de la moyenne de la ville
- L'écart est plus réduit mais toujours présent pour le groupe de revenu entre 10 000 \$ et 29 000 \$.
- Le groupe de revenu entre 70 000 \$ et 79 000 \$ dans le secteur est maintenant légèrement supérieur à la moyenne de la ville, tandis qu'on y observait une marge appréciable en 2001
- On y retrouve un peu moins d'immigrants que dans l'ensemble de la ville : secteur – 19,5 %, ville – 21,4 %
- On y retrouve un pourcentage de minorités visibles légèrement inférieur que dans l'ensemble de la ville : secteur – 15,6 %, ville – 17,9 %
- Le pourcentage de personnes sans diplôme d'études secondaires ou d'éducation supérieure y est légèrement plus élevé que dans l'ensemble de la ville : secteur – 12,2 %, 21,7 %, ville – 10,8 %, 24,1 %

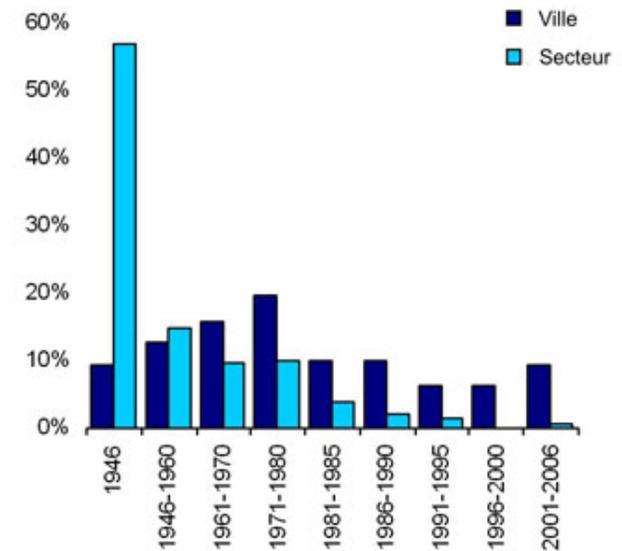


Figure 2-5: Habitations par période de construction

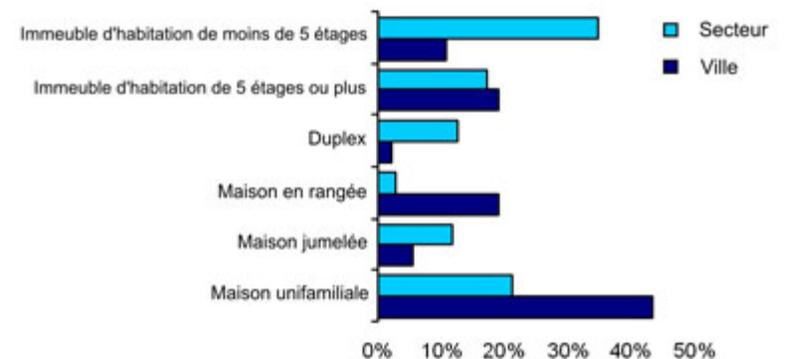


Figure 2-6: Inventaire immobilier par type d'habitation

- Toutefois, on retrouve dans le secteur un pourcentage plus élevé de diplômés universitaires, c'est-à-dire titulaires d'un baccalauréat ou d'un diplôme de niveau supérieur : secteur – 43,5 %, 35,13 %, ville – 41,1 %, 31,9 %

### **2.2.3 Utilisation du sol**

Cette section résume globalement les caractéristiques, les quantités, la répartition et les modèles d'utilisation du sol actuel dans le grand secteur de Wellington-Ouest et sur la rue principale. Le contexte des utilisations du sol nous aide à comprendre comment les diverses utilisations du sol influent sur les activités dans la collectivité et sur la rue principale. Ce contexte suggère également des zones éventuelles de réaménagement et des facteurs clés à prendre en compte lors de l'élaboration de stratégies de forme bâtie, renforçant ainsi les éléments positifs de l'utilisation du sol de la collectivité et supprimant progressivement les éléments négatifs.

#### **2.2.3.1 Superficie et composition du secteur**

La superficie globale de la collectivité est de 232 hectares (ha), soit environ 120 îlots mesurant en moyenne 90 m sur 210 m, et s'étend relativement également au nord et au sud de la rue Wellington. Les utilisations du sol de ces îlots, qui vont de résidentielles à industrielles légères, sont caractérisées par leur diversité. La rue Wellington compte 24 ha de cette superficie. On retrouve au tableau 2-1 une répartition des proportions des utilisations du sol fondamentales, en comparaison avec la superficie totale du secteur, (1) dans le contexte général de la collectivité et (2) dans le secteur de la rue principale visé par l'étude.

L'utilisation du sol prédominante dans la collectivité est résidentielle (47 %), dont une majorité de maisons unifamiliales. On observe toutefois un grand nombre de maisons jumelées, d'immeubles de trois ou quatre logements et de tours d'habitation, en particulier à l'est de Parkdale. Dans le quartier résidentiel, la plupart des terrains ne sont ni vacants ni sous-utilisés, conformément au but visé par cette désignation d'utilisation du sol.

On retrouve sur la rue Wellington Ouest des utilisations du sol typiques d'une rue principale traditionnelle, avec une grande variété de commerces et de bureaux (40 %) ainsi que des résidences (11 %). Les utilisations résidentielles sont surtout situées au-dessus de commerces en rez-de-chaussée ou dans des tours d'habitation. Depuis peu, des utilisations résidentielles sont aménagées dans des immeubles polyvalents de six étages.

Proportionnellement, on compte six fois plus de superficie utilisée pour des espaces commerciaux sur la rue principale qu'ailleurs dans le reste du secteur. Dans le couloir de la rue principale, on retrouve environ 35 000 m d'espace commercial et de vente au détail. Bien que cela représente un environnement commercial énergique, il convient de souligner que plusieurs lots situés dans la zone commerciale servent actuellement à des utilisations liées à l'automobile, notamment des aires de stationnement, et que, par conséquent, sont sous-utilisés. Les utilisations de bureau et institutionnelles sont quant à elles, cinq fois et trois fois plus vastes, respectivement, le long de la rue principale que dans le reste de la collectivité.

En revanche, on retrouve proportionnellement cinq fois moins de terrains résidentiels le long de la rue principale. Seul 1,1 pour cent de la superficie totale de terrain signalée comme résidentielle dans le secteur se trouve dans le secteur à l'étude, malgré le fait que la rue principale accueille plus de 15 pour cent de la population de la collectivité. Cette situation est largement attribuable à la présence de plusieurs tours d'habitation sur la rue Wellington et à celle d'immeubles de copropriétés avec des commerces de détail au rez-de-chaussée. Toutefois, les petits édifices commerciaux continuent d'abriter en étage quelques unités d'habitation, sur toute la longueur du couloir.

Type d'utilisation du sol	Collectivité (% de superficie de terrain)	Rue principale (% de superficie de terrain)
Emprise routière	32 %	32 %
Commercial	6 %	35 %
Résidentiel	47 %	11 %
Bureaux	2 %	5 %
Institutionnel (p. ex. : hôpital, école)	4 %	12 %
Industriel	3 %	2 %
Loisirs/espace ouvert	5 %	3 %

Tableau 2-1 : Répartition des utilisations du sol dans le secteur à l'étude. (page 24)

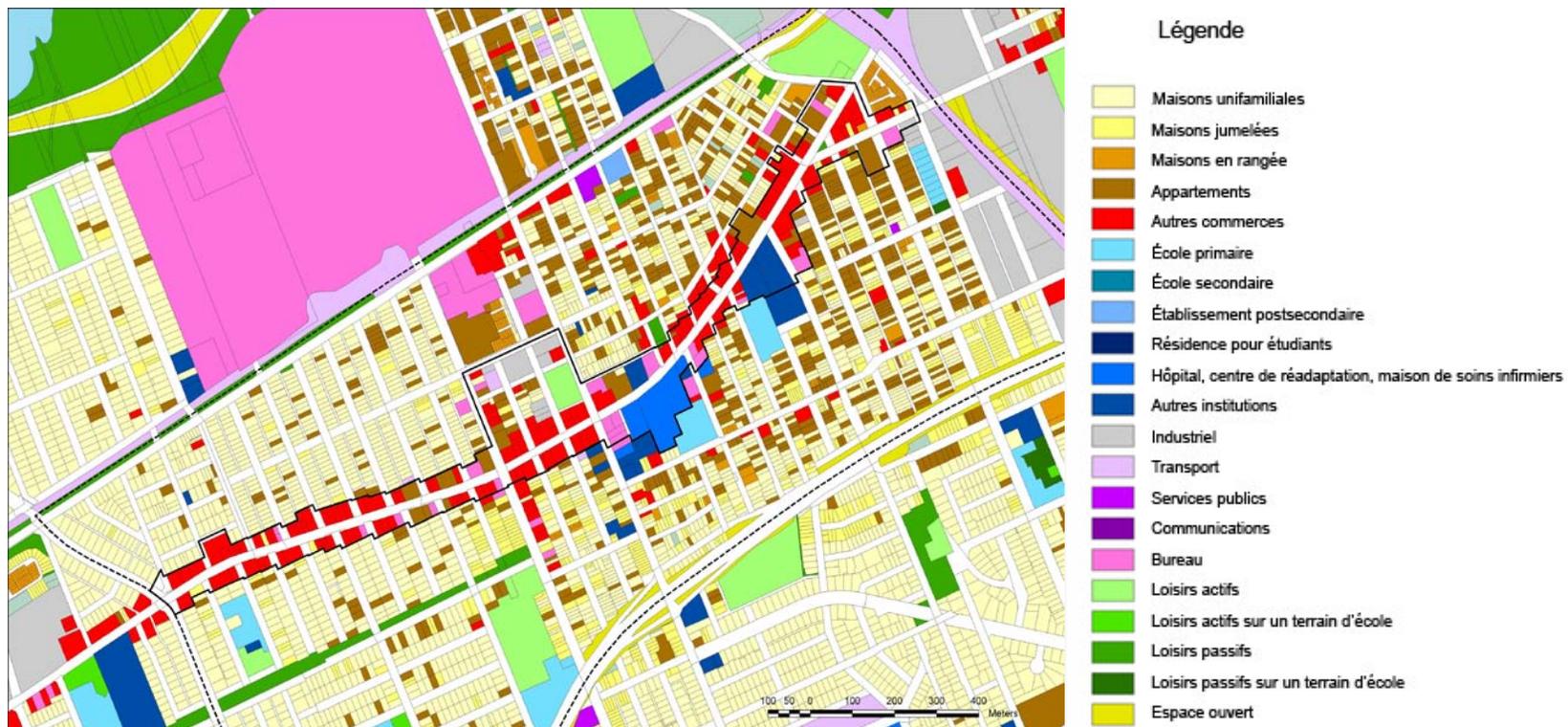


Figure 2-7 : Répartition des utilisations du sol dans le secteur à l'étude

### **2.2.3.2 Répartition et modèles d'utilisation**

Dans l'ensemble du contexte de la collectivité, on constate que certains modèles de base d'utilisation du sol ressortent. La rue Wellington, qui s'étend sur toute la longueur du secteur à l'étude, constitue l'axe commercial dominant. Le tronçon de la rue Scott reliant les avenues Parkdale et Holland est la seule autre zone commerciale digne de mention dans le secteur.

Le second modèle important d'utilisation du sol s'observe au nord et au sud de la rue principale, et est constitué presque exclusivement de terrains à vocation résidentielle : maisons unifamiliales, maisons jumelées, maisons en rangée et petits immeubles d'appartements. Des terrains plus vastes longent la rue Wellington. On y retrouve des tours d'habitation, mais également plusieurs utilisations institutionnelles, comme une maison de retraite et des églises.

Les utilisations institutionnelles du secteur sont presque toutes situées du côté sud de Wellington, entre les avenues Parkdale et Rosemount, à l'ouest de la rue Carruthers et au nord de l'avenue Gladstone. Ce regroupement très concentré d'installations publiques représente la première exception au modèle d'utilisation du sol prédominant dans le secteur.

L'autre exception à ce modèle prédominant est une mosaïque d'utilisations industrielles, administratives et résidentielles située au nord de Wellington, entre les avenues Parkdale et Holland, dans le « centre polyvalent ». Les utilisations et les terrains plus vastes témoignent du passé industriel de ce secteur. Puisque les utilisations du sol nécessitent une certaine souplesse, on a assisté à une restauration et à une réutilisation adaptée des structures historiques et anciennes, pour convenir à d'autres utilisations compatibles, liées notamment à la haute technologie et aux arts. Certaines grandes propriétés sont tout simplement réaménagées en utilisations résidentielles. Des utilisations liées à l'automobile se trouvent également à cet endroit, et sporadiquement le long de la rue principale. Ces utilisations ont un potentiel de réaménagement intercalaire, mais posent des problèmes sanitaires et environnementaux typiques des friches industrielles.

Les espaces ouverts représentent 2,5 pour cent des utilisations du sol dans le secteur de la rue principale, et 5 pour cent dans le contexte général plus vaste. La plus grande partie de ces espaces ouverts est concentrée au parc Parkdale. Actuellement, aucun espace ouvert ne donne directement sur la rue Wellington, à l'exception de la place Somerset. Toutefois, presque tous les espaces ouverts publics sont situés à proximité immédiate de la rue principale, comme le parc Hintonburg et le parc McCormick.

Les emprises routières respectent un quadrillage classique, parallèle et perpendiculaire à la rue Wellington. Des rues locales croisent Wellington et sont espacées d'environ 60 m, offrant ainsi des points d'accès réguliers à cet axe principal d'activités publiques et commerciales. Les rues Wellington et Scott sont les seules voies s'étirant sur toute la longueur de la collectivité. D'autres voies, comme les rues Armstrong et Spencer (du côté nord) ou les avenues Gladstone et Byron (du côté sud) offrent chacune de 800 à 1 200 de voie continue est-ouest et des liens vers les artères, les routes collectrices et les rues locales. Les avenues Holland et Parkdale représentent des axes importants de transport en commun et de transport routier, tout comme les avenues Bayview et Island Park.

La diversité des options de logement à proximité des utilisations commerciales, administratives, institutionnelles et d'emploi, conjuguée à la présence d'espaces ouverts et de rues accessibles, constituent un cadre communautaire solide pour habiter, travailler et se divertir.

Le contexte communautaire plus général, y compris la rue Wellington, offre un cadre urbain bien défini, notamment en ce qui concerne les utilisations du sol et les modèles d'utilisation, qui permet d'habiter, de travailler et de se divertir dans un seul et même secteur. Ce contexte limite par ailleurs le navettage. Bien que la plus grande partie de la collectivité soit aménagée dans son ensemble, la rue principale compte de

nombreuses propriétés vacantes ou sous-utilisées, y compris plusieurs anciens terrains de stations-service (friches industrielles). Il sera donc possible d'aménager de tels sites, protégeant pas la même occasion les secteurs résidentiels existants et permettant de poursuivre le renforcement du caractère polyvalent de cette collectivité.

## 2.2.4 Parcs et espaces ouverts

### 2.2.4.1 Emplacements et types d'espaces

On retrouve plusieurs « parcs et terrains de loisirs » (parcs publics actifs ou passifs, et accessibles) dans le couloir de la rue Wellington Ouest, ou à courte distance de marche :

- Place Somerset (dans l'emprise routière)
- Parc Hintonburg
- Parc McCormick
- Parc Parkdale

Seule la place Somerset est directement visible et accessible depuis la rue Wellington. Les trois autres parcs se trouvent « derrière » les édifices et ne sont pas visibles depuis la rue principale.

Ces parcs sont essentiellement des espaces ouverts publics à loisirs passifs. Ils sont destinés à accueillir de nombreux événements spéciaux au cours de l'année. Le parc Hintonburg et le parc Parkdale sont considérés comme étant les principaux parcs fréquentables à l'année de la collectivité.

Parmi les autres parcs publics à proximité du couloir de la rue principale, mentionnons l'arène Tom-Brown et le terrain de jeux de l'école publique Fisher Park (propriété de l'OCDSB). Ces espaces permettent la pratique d'activités récréatives actives.

Les larges accotements longeant la rue Scott et l'avenue Byron servent d'espaces verts et de sentiers polyvalents partagés au nord et au sud du couloir.

On retrouve également de vastes espaces verts devant le manoir Grace et la maison Bethany; ces espaces sont toutefois privés et ne sont pas destinés à un usage public.

D'une manière générale, le nombre, la superficie et l'emplacement des parcs de la collectivité sont adéquats. Toutefois, il convient de noter que la plupart des espaces ouverts publics sont situés à l'est de l'avenue Holland.

### 2.2.4.2 Quantité et qualité

Tel que mentionné précédemment (section 2.2.3.2), les espaces ouverts ne représentent pas, en comparaison avec les autres utilisations du sol, une grande proportion de la superficie de la collectivité. L'objectif fixé dans le Plan officiel de la Ville d'Ottawa est de 4,0 hectares par millier



d'habitants. Un tel objectif constitue un défi permanent dans un ancien secteur urbain complètement aménagé, où les terrains sont autant de ressources limitées. Le secteur visé par l'étude a atteint environ la moitié de cet objectif.

Bien que l'on observe une satisfaction générale face à la disponibilité de ces espaces, certains points pourraient encore être améliorés : signalisation/publicité, éclairage/sécurité et liens/accès.

## 2.2.5 Infrastructure

Le réseau local d'infrastructures desservant le secteur visé par le PCC se trouve essentiellement sur la rue Wellington Ouest, entre la promenade Island Park et le chemin Bayview. D'importants travaux de réfection et de mise à jour des conduites d'eau principales et des égouts pluviaux et domestiques sont en cours de réalisation dans le secteur. Les travaux sur le tronçon de la rue Wellington situé entre la promenade Island Park et l'avenue Parkdale sont terminés, et ceux sur le tronçon reliant les avenues Holland et Breezhill devaient être achevés à la fin de 2010.

### 2.2.5.1 Eau

Tout le secteur visé par le PCC se trouve dans la zone de pression 1W, avec une amenée principale est-ouest située le long de la rue Scott. On ne prévoit aucun problème de capacité, de pression ou de fiabilité, avec la proximité de l'usine de purification de l'eau de l'île Lemieux, le réseau d'amenées principales et les rénovations effectuées récemment dans la zone de pression 1W.

Depuis 2010, une conduite principale d'un diamètre de 300 mm sur Wellington relie la promenade Island Park et l'avenue Parkdale, et des réfections ont été effectuées aux carrefours. Dans la zone ceinturée par l'avenue Holland, l'avenue Parkdale, la rue Scott et la rue Wellington, les conduites d'eau principales ont été remises en état au cours des années, à l'exception d'un court tronçon de la rue Spencer entre les avenues Hinton Nord et Holland, où la conduite doit être remplacée. Par ailleurs, l'infrastructure d'un îlot de l'avenue Hamilton, entre les rues Spencer et Armstrong, n'a pas encore été remise en état.

### 2.2.5.2 Égouts domestiques

Le secteur visé par le PCC de la rue Wellington Ouest fait partie du secteur original où les égouts unitaires sont progressivement transformés en réseau d'égouts partiellement séparatifs. Le tronçon de la rue Wellington situé entre la promenade Island Park et la rue Western est drainé dans le collecteur de Nepean-Ouest, le secteur situé entre la rue Western et Merton est drainé jusqu'au collecteur du ruisseau Cavelector, et le tronçon situé à l'est de la rue Merton est drainé dans le collecteur de Mooney's Bay. Lors d'un projet précédent de réfection, un nouvel égout domestique de 250 mm a été construit (2008) entre la promenade Island Park et l'avenue Parkdale. On prévoit également remplacer les égouts séparatifs et partiellement séparatifs par de nouveaux égouts domestiques dans le tronçon restant de la rue Wellington.



Les tronçons de nouveaux égouts domestiques resteront rattachés à des réseaux d'égouts partiellement séparatifs en raison de l'impossibilité de changer la plomberie interne des édifices existants. Tous les nouveaux édifices devront être équipés de drains de fondation branchés aux égouts pluviaux, afin d'améliorer le niveau de protection contre les surcharges d'égouts domestiques.

### **2.2.5.3 Gestion des eaux pluviales**

La plupart des égouts pluviaux de la rue Wellington se jettent dans l'égout jumelé du Transitway Ouest. Le tronçon du secteur visé par le PCC de la rue Wellington situé entre la rue Hilda et les secteurs plus à l'est se déverse dans l'égout pluvial de Mooney's Bay. Les autres zones du secteur visé par le PCC et situées entre Parkdale, Scott et Holland sont drainées dans l'égout pluvial Merton.

Les égouts pluviaux locaux sont remplacés dans le cadre du projet de réfection de la rue Wellington, qui comprendra également des travaux mineurs et majeurs de conformité. Le réaménagement de certaines propriétés le long de la rue Wellington, dans le secteur visé par le PCC, devrait permettre de réduire les débits actuellement observés aux heures de pointe, notamment grâce à l'application sur place de mesures de rétention des eaux pluviales.

### **2.2.5.4 Projet de renouvellement de l'infrastructure**

La réfection de la rue Wellington Ouest (2008-2010), entre la promenade Island Park et l'avenue Parkdale, permettra la mise à niveau requise des infrastructures d'eau, d'eaux usées et d'eau pluviale, conformément à la stratégie de croissance de la Ville, qui prévoit des aménagements progressifs intercalaires et de densification dans le couloir de la rue Wellington. De même, les gros collecteurs et les aménagements principaux conviennent pour de tels aménagements.

## **2.2.6 Réseaux de transport**

La rue Wellington se trouve dans un secteur urbain intérieur et ancien, disposant d'un réseau de transport bien établi. Les paragraphes qui suivent résument les principaux éléments du transport piétonnier et automobile dans l'ensemble de cette collectivité

### **2.2.6.1 Transport en commun**

L'ensemble du secteur de la rue Wellington bénéficie d'un excellent accès au service de transport en commun. La station de Transitway du pré Tunney, située à l'angle nord-ouest du carrefour Scott/Holland, constitue le principal carrefour de transport public de cette collectivité. Soixante-huit (68) circuits d'autobus relient cette station du Transitway tout au long de la journée. De plus, la station Bayview du Transitway, adjacente au nord-est au secteur à l'étude, est le terminus nord du couloir de l'O-Train, qui relie Bayview et Greenboro.

Onze (11) circuits locaux d'autobus desservent les rues du secteur, dont le circuit numéro 2, le circuit principal qui dessert la rue Wellington entre le centre commercial Bayshore à l'ouest et la station Blair du Transitway à l'est, via le centre-ville d'Ottawa. Le circuit numéro 2 offre des passages toutes les dix minutes. Parmi les autres rues du secteur à l'étude desservies par l'autobus, mentionnons l'avenue Parkdale, l'avenue Holland, la rue Scott et l'avenue Gladstone.



Le Plan directeur des transports (PDT) de la Ville désigne la rue Wellington et l'avenue Holland comme couloirs prioritaires de transport en commun. Des mesures de priorité au transport en commun, comme des avancées de trottoirs et des abribus supplémentaires, sont prévues dans le cadre de la réfection de la rue Wellington.

D'autres mesures similaires pourraient être prévues, comme des feux de priorité aux véhicules de transport en commun, des voies d'évitement ou d'autres éléments opérationnels permettant de donner la priorité à ces véhicules dans le couloir. Les plans de transport en commun rapide, actuellement examinés par la Ville dans le cadre de la mise à jour du PDT, prévoient la conversion du Transitway, qui passerait d'un réseau de transport en commun rapide par autobus à un réseau de train léger, le prolongement et la mise en valeur du réseau actuel d'O-Train et la construction d'un tunnel de transport en commun sous le centre-ville.

#### 2.2.6.2 Piétons

Des trottoirs sont aménagés des deux côtés de toutes les voies du secteur général, à l'exception de la rue Scott (trottoir du côté sud uniquement et sentier polyvalent du côté nord).

Tel que mentionné à la section 2.2.3.2 Répartition et modèles d'utilisation, les rues locales suivent globalement un quadrillage classique, parallèle et perpendiculaire à la rue Wellington. Ce modèle offre aux piétons et aux cyclistes de nombreuses options de parcours, en fonction de la nature de leurs déplacements.

#### 2.2.6.3 Cyclistes

Aux termes du Plan sur le cyclisme d'Ottawa (PCO), les voies Wellington, Holland, Island Park et Scott sont toutes considérées comme des itinéraires cyclables importants et à l'échelle de la ville, tandis que les rues Armstrong et Spencer sont classées comme étant des parcours « communautaires ». En ce qui concerne les pistes cyclables, l'avenue Island Park dispose de voies cyclables dans les deux sens, et on propose d'en aménager sur la rue Scott et de construire des voies partagées sur les rues Wellington, Armstrong et Spencer, toujours selon le PCO.

#### 2.2.6.4 Routes

Le Plan directeur des transports (PDT) de la Ville désigne la rue Wellington, dans tout le secteur à l'étude, comme artère. Parmi les autres désignations de route dans ce secteur, mentionnons :

- La promenade Island Park (promenade fédérale reliant au nord la promenade de l'Outaouais et le Québec, et au sud l'avenue Carling et l'autoroute 417);
- L'avenue Holland (route collectrice principale reliant le pré Tunney et l'avenue Carling);
- La Parkdale Avenue (route collectrice principale reliant la promenade de l'Outaouais, l'autoroute 417 et l'avenue Carling);
- L'avenue Bayswater/chemin Bayview (route collectrice reliant les rues Scott et Wellington ainsi que l'avenue Carling);
- La rue Scott (artère reliant Westboro au pré Tunney et au centre-ville d'Ottawa, évitant le secteur de la rue Wellington);
- L'avenue Byron/rue Tyndall (route collectrice desservant le quartier résidentiel au sud de la rue Wellington);
- L'avenue Gladstone (route collectrice principale reliant Parkdale au centre-ville d'Ottawa).



### **2.2.6.5 Modèles de déplacement**

Une vaste enquête régionale Origine-Destination (O-D) a été menée en 2005 par les organismes chargés de superviser la planification du transport dans la région de la capitale nationale, dans le but de rassembler des données permettant de comprendre les modèles et les habitudes de déplacement, et de prévoir la demande future en la matière. L'ensemble du secteur à l'étude se trouve dans le « district ouest d'Ottawa », qui représente un territoire de 19 km<sup>2</sup> accueillant une population d'environ 50 000 personnes et quelque 23 000 ménages. Voici les principales conclusions en matière de déplacement dans ce district :

- 24 240 déplacements-personnes partent du district de planification ou y mènent au cours d'une journée type;
- 60 pour cent (14 544 déplacements) des déplacements se font à l'intérieur du district de planification;
- Dans le cas des déplacements en provenance ou à destination du district de planification, la plus forte interaction a lieu avec les districts immédiatement adjacents, c'est-à-dire la zone intérieure d'Ottawa (centre-ville) vers l'est (14 %), Merivale vers le sud (20 %) et Bayshore/Cedarview vers l'ouest (20 %);
- D'autres interactions importantes se produisent avec Ottawa Centre (7 %), Alta Vista (7 %) et Kanata/Stittsville (6 %)

L'enquête O-D donne par ailleurs une indication de la part modale dans les déplacements à destination, en provenance et à l'intérieur du district ouest d'Ottawa. Voici les principales conclusions concernant le district de planification :

- Sur une période de 24 heures, la part modale des déplacements à l'intérieur du district de planification est la suivante : 43 % de conducteurs d'automobiles; 11 % de passagers d'automobiles; 7 % d'usagers du transport en commun; 3 % de cyclistes; 35 % de piétons et 1 % par un autre mode de transport;
- Sur une période de 24 heures, la part modale des déplacements en provenance et à destination du district de planification est la suivante : 61 % de conducteurs d'automobiles; 15 % de passagers d'automobiles; 17 % d'usagers du transport en commun; 2 % de cyclistes; 3 % de piétons et 2 % par un autre mode de transport;

Ces résultats reflètent la nature hautement urbanisée du secteur à l'étude, avec sa variété d'utilisations du sol résidentielles, d'emploi, commerciales et institutionnelles. Le vaste réseau de transport en commun et les nombreuses voies cyclables et piétonnières qui relie le secteur au reste de la ville permettent aux résidents de cet endroit de moins dépendre de l'automobile que dans de nombreux autres quartiers d'Ottawa.

## **2.3 Tendances et projection en matière de croissance**

La projection permet de connaître les niveaux probables d'aménagement dans la rue principale entre 2006 et 2031 en estimant le changement de nombre d'unités d'habitations et, par conséquent, les changements de population.

### **2.3.1 Tendances historiques et récentes en matière de croissance**

La croissance et le développement dans l'ensemble du secteur, et bien sûr le long de la rue Wellington, ont progressé à un taux similaire à d'autres quartiers anciens de la zone intérieure urbaine. Entre 1976 et 1986, la population a diminué de 2 175 habitants, soit 12 pour cent. Ce n'est qu'en 1996 qu'on assiste à une remontée légère par rapport au niveau de 1976, pour passer à 18 500 habitants. De 1976 à 1986, on a observé une hausse minime du nombre d'unités d'habitation.

Entre 1986 et 1991, on a assisté à une hausse de 18 pour cent du nombre d'unités d'habitation. Les années 2001 et 2006 ont vu ce taux d'augmentation se réduire à nouveau. Pendant 40 ans et jusqu'en 2006, la hausse totale du nombre d'unités d'habitation (UH) dans le secteur était de 2 230 UH, soit une hausse de 24 pour cent. En revanche, sur la même période de 40 ans, on n'a observé qu'une hausse de population de 2 pour cent en raison d'une réduction de la taille des ménages. Une hausse aussi faible de la population est prévisible, en raison de la stabilité typique de ces quartiers résidentiels.

Toutefois, de 2000 à 2007, 205 nouvelles unités d'habitation ont été construites sur la rue Wellington, soit en moyenne une trentaine d'unités par année. (En comparaison, seule une vingtaine d'unités ont été construites entre 1990 et 1999.) La plupart de ces constructions ont été réalisées dans le quartier du village de Wellington-Ouest. L'activité commerciale de détail s'est redynamisée parallèlement à cette croissance.

## **2.3.2 Projections**

L'avenir n'est jamais certain et les variables changent, mais l'estimation de la croissance est utile pour nous aider à prévoir les répercussions possibles sur les utilisations du sol, à avoir une vision d'avenir et à élaborer les principes, les politiques, les règlements et les directives nécessaires à ces changements.

### **2.3.2.1 Hypothèses**

Les hypothèses fondamentales qui suivent ont été émises lors de l'élaboration des scénarios en fin d'aménagement de la rue Wellington :

- Tout réaménagement maximise les règlements de zonage (c.-à-d. l'enveloppe de bâtiment admissible), tel que proposé dans le PCC
- Une moyenne de 95 m<sup>2</sup> par unité, conforme à la moyenne du marché pour saisir génériquement les profils d'unités à une chambre, une chambre avec coin-détente, deux chambres et deux chambres avec coin-détente
- La moyenne de la taille des ménages par unité d'habitation demeure constante
- La moyenne de personnes par unité d'habitation sur la rue principale est de 2,0.
- Les propriétés les plus attrayantes, d'une manière générale, dont le réaménagement est soutenu par la politique du Conseil et qui, par conséquent, sont susceptibles d'être réaménagées présentent habituellement les caractéristiques suivantes :
  - Façade sur la rue principale
  - Libres ou sous-utilisées
  - Vastes terrains constructibles
  - Adjacentes à d'autres terrains appartenant à un même propriétaire

Tableau 2-2 : Données démographiques – secteur de planification et quartiers environnants

Année de recensement (Statistique Canada)	Population	Composition des groupes d'âge en % : <b>0-19</b>	Composition des groupes d'âge en % : <b>20-24</b>	Composition des groupes d'âge en % : <b>35-64</b>	Composition des groupes d'âge en % : <b>65+</b>	Unités d'habitation
1976	18 320	27	28	33	12	7 120
1981	16 819	23	30	32	15	7 240
1986	16 150	20	31	34	15	7 280
1991	16 790	18	20	30	32	8 085
1996	18 500	21	27	39	13	8 860
2001	18 995	20	25	42	12	9 250
2006	18 715	19	24	45	12	9 350

### 2.3.2.2 Estimations de projection

- Le scénario de 2108 prévoyait la démolition complète éventuelle de tous les bâtiments existants
- Le scénario de 2031 prévoyait un taux d'aménagement similaire aux tendances récentes, étant donné le nouvel intérêt manifesté pour les copropriétés dans le secteur, les tendances démographiques et les politiques de croissance de la Ville.

Tableau 2-3 : Population et unités d'habitation prévues

	2006	2031	2108
<b>Population</b>			
Ensemble du secteur	12 100	14 250	18 700
Secteur de la rue principale	1 775*	4 100	9 000
<b>Unités d'habitation</b>			
Ensemble du secteur	6 000	6 950	9 200
Secteur de la rue principale	1 050*	2 000	4 400

\*Selon une comptabilité de 1,68 personne par ménage pour les chiffres les plus faibles représentés par la maison de retraite du manoir Grace.

### **2.3.2.3 Principales conclusions**

- Les projections indiquent qu'environ 950 unités d'habitation seront construites dans le secteur à l'étude entre 2006 et 2031, soit environ 38 unités par année
- Ces chiffres représentent une augmentation de la population de 10 pour cent dans l'ensemble du secteur au cours de la même période
- On n'observera à toutes fins utiles aucun changement démographique dans les quartiers résidentiels anciens et stables entourant le couloir de la rue Wellington (à l'extérieur du secteur à l'étude), essentiellement en raison du déclin, lent mais continu, de la taille des ménages et de la demande du marché le long de la rue principale
- La rue Wellington Ouest absorbera la majorité des unités supplémentaires de l'ensemble du secteur. On estime que 29 pour cent de la population de l'ensemble du secteur habitera le long de cette rue. Environ 15 pour cent de la population du secteur y habite actuellement.
- La densité (nette) de l'ensemble du secteur passera, en 25 ans, de 56 à 62 unités d'habitation par hectare
- La superficie des commerces de détail augmentera d'environ 28 pour cent
- La capacité actuelle en matière d'infrastructure pourra faire face ces projections d'aménagement intercalaire et de densification graduels
- Les installations de transport actuelles et futures pourront faire face à ces projections de croissance

## **2.4 Principaux enjeux communautaires**

Le dialogue permanent engagé avec les représentants communautaires et la population en général au sujet de leur rue principale et de leur collectivité a été fondamental pour l'élaboration d'une vision d'avenir et la rédaction du présent PCC. C'est de cette manière que les enjeux, les besoins et les aspirations « observés sur le terrain » ont pu être déterminés par les personnes qui habitent le secteur ou qui y travaillent.

Les commentaires des résidents ont permis à ce PCC de déterminer les enjeux, avec les contraintes et les possibilités qui s'y rattachent, et permettent par conséquent d'aborder et de résoudre les principaux problèmes véritablement importants pour cette collectivité.

Les paragraphes qui suivent décrivent les principaux enjeux dégagés des nombreux commentaires entendus.

## Ce que les résidents nous ont dit :

- Les aménagements autour du marché Parkdale devraient être polyvalents
- Encourager les aménagements polyvalents dans le couloir de la rue Wellington
- Les voies piétonnières et cyclables devraient permettre des déplacements sûrs et stimuler l'activité
- Les parcs publics, comme la place Somerset et le parc McCormick, ont besoin d'être réaménagés pour améliorer la sécurité et les liens depuis la rue Wellington
- Prévoir un maximum général de six étages
- Les édifices de plus de six étages devraient être situés à des endroits clés utiles pour la collectivité
- Le patrimoine physique du secteur doit être protégé
- Le village de Wellington-Ouest est « rempli » de copropriétés et doit être exploité
- Besoin de plus d'espaces de vie, de travail et d'exposition pour les artistes
- Hintonburg est le quartier « branché » (discret) de la rue Wellington
- Les aménagements futurs autour du marché Parkdale doivent servir, mettre en valeur et dynamiser le marché
- Le stationnement doit être intégré dans les nouveaux édifices commerciaux et résidentiels
- Nos nombreuses tours d'habitation comportent des avantages et des inconvénients, mais elles doivent maintenir un équilibre avec le caractère plus ancien de la rue principale
- Les nouveaux aménagements sur la rue principale doivent offrir une transition adéquate pour respecter la faible hauteur des quartiers résidentiels environnants
- La circulation produite par les aménagements sur la rue principale ne doit pas détériorer la qualité de vie des résidents des rues secondaires
- Des habitations abordables engendrent la diversité
- Le fait de prioriser des déplacements à pied sécurisés et agréables stimule l'activité locale
- Envisager la possibilité de mesures incitatives en matière d'aménagement afin d'obtenir de meilleurs



résultats dans la qualité des bâtiments

- La présence de parcs publics doit être mise en valeur car les espaces ouverts ne sont pas utilisés à leur plein potentiel
- Prévoir le vieillissement de la population
- La qualité des édifices est importante : « le design compte »
- Aucun point d'accès communautaire le long de la rue Wellington
- Arbres et paysage autour des parcs de stationnement pour agrémenter l'expérience des piétons
- Les angles de la rue Wellington et de Parkdale et Holland constituent des environnements piétonniers très désagréables
- Véritable manque de verdure ou de parcs entre Parkdale et Island Park

## 3.0 Politiques du PCC

---

### Plan de conception communautaire de la rue Wellington ouest – Énoncé de vision

Dans un monde qui change rapidement, la rue Wellington Ouest est appelée à évoluer. Elle conservera et renforcera une grande diversité d'utilisations du sol avantageuses pour la collectivité, tout en anticipant et en embrassant les grands changements sociaux et environnementaux. Elle renforcera le tissu urbain traditionnel, les formes bâties et les espaces existants par des moyens protecteurs et novateurs. Les divers secteurs bien caractérisés constitueront un couloir unifié et un réseau bien défini d'espaces pour les gens sera établi. L'exploitation des possibilités qu'offrent les portails et les nœuds de la rue principale permettra de préserver, de créer et de promouvoir les vues panoramiques et les échappées. Un paysage de rue rénové apportera confort, utilité et beauté et privilégiera ainsi les gens plutôt que les automobiles. Nous avons arrêté notre choix sur une communauté accessible, conviviale pour les piétons et les usagers du transport en commun.

### 3.1 Introduction

#### 3.1.1 Objet

L'aménagement d'édifices et d'espaces publics est, au fil des années, influencé par divers facteurs. Les politiques et règlements de la Ville d'Ottawa sont autant d'outils d'orientation et de mise en application qui contribuent à la réalisation des visions d'avenir et des objectifs du grand public, malgré des influences qui varient à moyen et à long terme. Les politiques de conception du PCC visent à offrir un meilleur niveau de compréhension et de détails en ce qui a trait au contexte local et aux conditions observées sur la rue Wellington Ouest. Surtout, elles clarifient la vision et les objectifs de la collectivité, et orientent la conception des nouveaux aménagements réalisés dans ce couloir.

Ces politiques de conception sont destinées à compléter les politiques pertinentes du Plan officiel de la Ville d'Ottawa, auxquelles elles se conforment. De la même manière, les Directives de design urbain pour l'aménagement des grandes rues traditionnelles de la Ville d'Ottawa restent un outil essentiel pour orienter les aménagements réalisés dans le secteur visé par le PCC. En cas de divergence apparente entre le PCC et les directives de la Ville, les politiques de conception du PCC auront préséance en raison de leur rapport étroit avec le sujet.

Les sections 3.2 à 3.7 ci-dessous décrivent les objectifs, les principes directeurs et les politiques de conception s'appliquant au secteur visé par le PCC. Les politiques de conception servent à orienter l'aménagement global de la rue Wellington Ouest. Elles ont été divisées en quatre secteurs du couloir actuel et joueront un rôle important dans la définition future du couloir :

- Secteur de la rue Wellington Ouest
- Secteur du parc Parkdale
- Secteur du parc McCormick
- Secteur de la place Somerset

D'une manière générale, ces quatre secteurs représentent des nœuds très accessibles et visibles de la collectivité de Wellington-Ouest, mais ils contiennent également des terrains sous-utilisés. Les possibilités uniques qu'ils offrent sont prises en compte par les politiques de conception qui suivent.

### **3.1.2 Politiques de conception :**

#### **3.1.2.1 Objectifs généraux et principes directeurs**

La section 3.2 décrit le cadre de conception qui fournit les objectifs généraux et les principes directeurs s'appliquant à l'ensemble du secteur d'étude de la rue Wellington. Ces éléments constituent le fondement des politiques de conception de l'ensemble du secteur et des zones en particulier, que l'on retrouve à la section 3.3.

#### **3.1.2.2 Politiques de conception de la rue principale et de zones en particulier**

Les sections 3.3 à 3.7 sont divisées en deux niveaux de politiques de conception :

1. **Politiques de conception générales** à l'échelle de la rue principale et relatives au caractère. Ces politiques fournissent des orientations sur la conception et des normes de rendement visant les problèmes de design urbain et d'urbanisme observés dans tout le secteur à l'étude.
2. **Politiques propres à des zones en particulier.** Ces politiques fournissent des orientations sur la conception et des normes de rendement visant les problèmes de design urbain et d'urbanisme nécessitant une approche précise en raison de leur contexte local ou propre à un emplacement et ne pouvant donc pas être résolus par les orientations générales des politiques de l'ensemble de la rue principale. En cas de divergence entre les politiques de l'ensemble de la rue principale et celles propres à une zone, ces dernières auront préséance en raison de leur rapport étroit avec le sujet.

L'ensemble du couloir de la rue principale et chaque zone spécifique présentent un caractère, des conditions et des enjeux qui leur sont propres. Par conséquent, les sections 3.3 à 3.7 abordent chacune de ces zones selon quatre critères :

- Contexte de conception
- Principaux défis
- Vision d'avenir et objectifs propres à chaque zone en matière de conception
- Politiques de conception

Le contexte de conception, les principaux enjeux ainsi que la vision d'avenir et les objectifs propres à chaque zone en matière de conception sont destinés à servir de référence pour l'évaluation et l'interprétation des politiques de conception suivantes.

#### **3.1.2.3 Deux thèmes en matière de politique de conception : forme bâtie et espace public**

Les politiques de la section 3 portent sur deux types de thèmes conceptuels, essentiels pour réaliser les aménagements souhaités sur la rue principale : la forme bâtie et l'espace public.

**A Forme bâtie.** Ces politiques servent à orienter la conception et l'aménagement des formes physiques qui occupent les propriétés privées. Elles abordent principalement deux enjeux : l'échelle et le caractère. L'échelle se rapporte à la taille d'un édifice ou d'un élément architectural, par

rapport à son environnement et à la taille d'une personne. Le caractère porte plutôt sur une qualité physique unique et identifiable, y compris les éléments architecturaux et les utilisations du sol répétées dans une zone en particulier.

**B Espace public.** Ces politiques servent de guide par rapport à l'emplacement, à la conception et à l'organisation de l'environnement spatial du domaine public. Elles abordent principalement les enjeux liés au caractère, à l'utilisation ainsi qu'aux déplacements et à l'expérience des piétons dans les emprises publiques, les parcs et les espaces ouverts libres d'accès pour tous.

#### **3.1.2.4 Lecture des modèles de démonstration informatisés**

Note importante : Tel que précisé dans le préambule du présent PCC, « Comment lire ce document – C », les images de modèles informatisés sont destinées à offrir une démonstration des conceptions architecturales possibles qui sont conformes aux politiques du PCC. Ces images ne représentent pas des propositions visant les emplacements illustrés, mais ne constituent que des solutions possibles parmi d'autres qui seraient acceptables parce qu'elles répondent à de nombreux objectifs du PCC. Ces images illustrent des politiques de conception s'appliquant à des enjeux tels que le regroupement des édifices ou la création d'espaces publics, semi-publics et privés sur la rue Wellington. Les édifices blancs représentent les édifices existants et ceux en beige correspondent aux édifices susceptibles d'être construits.

#### **3.1.2.5 Importance des modifications au règlement de zonage induites par le PCC**

Bon nombre d'enjeux essentiels mentionnés dans le PCC sont très pertinemment résolus par voie de modification ou d'ajout de dispositions dans le Règlement de zonage de la Ville d'Ottawa. Ces modifications de zonage ne sont pas décrites en détail dans cette partie du PCC, mais plutôt à la section 4.0, Mise en œuvre. Toutefois, elles sont citées après tous les énoncés de politique de conception qu'elles peuvent contribuer à mettre en application.

Par conséquent, pour comprendre clairement la vision du PCC et la manière par laquelle elle peut être atteinte, il est important de lire et de comprendre les modifications de zonage permettant la mise en œuvre du présent PCC.

## **3.2 Cadre de conception**

Cette section décrit le cadre de conception, les objectifs et les principes visant la rue Wellington. Les éléments conceptuels essentiels, lorsqu'ils superposés, définissent le caractère physique et spatial ainsi que l'utilisation du sol des trois principaux districts qui forment la collectivité de la rue Wellington Ouest : le village de Wellington-Ouest, le marché Parkdale et Hintonburg.

En collaboration avec la collectivité, chaque couche conceptuelle a été analysée et des objectifs de conception généraux ont été fixés pour le secteur visé. Chacun de ces objectifs est suivi d'un certain nombre de principes fondamentaux, qui constituent le fondement des politiques de conception du présent PCC.

Le cadre de conception a pour objectif de modéliser une vision d'avenir en matière de conception et d'utilisation du sol des formes bâties et des espaces, nouveaux et remis en valeur, privés et publics, longeant la rue Wellington.

**Note importante :** Les figures de la section 3.2 sont destinées à illustrer des concepts de planification et de conception, et ne doivent pas être interprétées comme des plans ou des calendriers.

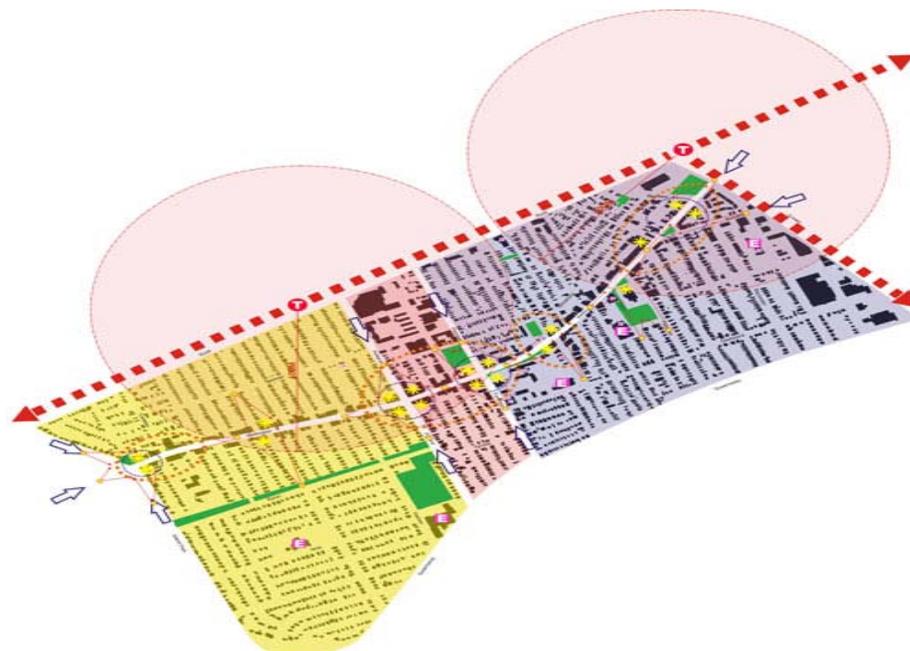


Figure 3-1 : Cadre de conception

### Légende

-  Édifices donnant sur la rue principale et le marché
-  Nœud d'aménagement
-  Zone de point d'accès
-  Bâtiment ou élément servant de repère
-  Espace vert et ouvert
-  École
-  Installation de services communautaires
-  Ligne de transport en commun rapide et zones situées à moins de 600 m d'une station de transport en commun rapide

### 3.2.1 Objectif de conception no 1

**Maintenir et mettre en valeur la diversité actuelle des utilisations du sol qui ont donné naissance à la collectivité, tout en tenant compte des principales tendances sociétales et environnementales**

Principes

- Prévoir une grande souplesse en ce qui concerne les utilisations du sol futures et leurs occupants, en reconnaissant l'importance de favoriser les possibilités d'utilisations polyvalentes
- Maintenir un mélange de lieux de résidence et de commerce abordables
- Veiller à l'adéquation de la hauteur et du regroupement des bâtiments afin de conserver les avantages de l'échelle actuelle de la forme bâtie, au moment d'examiner les options permettant de maximiser les possibilités d'aménagements polyvalents et compacts

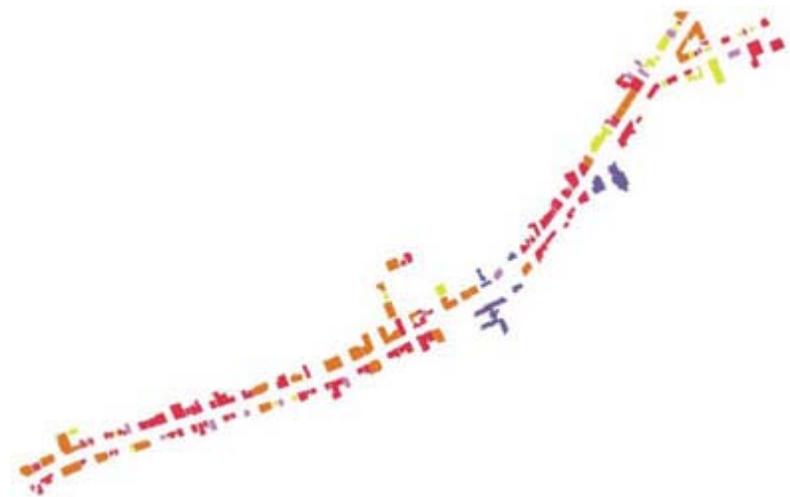


Figure 3-2 : Bâtiment polyvalent dans le couloir de la rue principale



### 3.2.2 Objectif de conception no 2 Créer un réseau bien défini d'espaces publics

#### Principes

- Accroître l'utilisation des trois principaux parcs de quartier – Hintonburg, McCormick et Parkdale – grâce à une intégration améliorée et à un accès au réseau piétonnier de la rue principale.
- Faire de la revitalisation des biens communautaires sous-utilisés existants une priorité, comme la place Somerset, le marché Parkdale et les espaces publics de la rue principale, de manière à s'assurer que leurs fonctions soient clairement définies, améliorées et sécurisées.
- Veiller à ce que les parcs publics soient conçus pour maximiser le rassemblement agréable des gens, notamment dans le cadre d'événements de quartier comme les célébrations musicales et artistiques, les lectures, les théâtres locaux, etc.
- Définir clairement, à l'intention des résidents et des visiteurs circulant sur la rue principale, l'emplacement des parcs de quartier à proximité, la manière d'y accéder et l'information les concernant, par les moyens suivants :
  - en préservant ou en améliorant l'accès visuel direct aux parcs, lorsque cela est possible;
  - en concevant et en installant des enseignes, des panneaux d'orientation ou d'autres repères visuels, qui soient clairs, identifiables et informatifs.
- Définir les domaines public et privé – comme les limites des espaces publics urbains, les espaces vacants ou sous-utilisés – à l'aide de commodités thématiques publiques, comme des œuvres d'art public, des bancs, des appareils d'éclairage, des techniques de pavage, des luminaires, des bannières, des murs bas ou d'autres éléments paysagers.
- Décorer les lieux et les espaces d'intérêt particulier à l'aide d'éléments de détail uniques et des matériaux de qualité qui égayent le caractère du quartier environnant.
- Concevoir des espaces publics faciles d'entretien, notamment pour ce qui est des espaces ouverts, des installations, du mobilier et des infrastructures, (comme des caissons de services publics).
- Tenir compte de l'emplacement des services publics dans l'emprise routière publique et sur les terrains privés. Regrouper si possible les services publics si leur impact visuel peut ainsi être limité.
- Encourager les prestataires de services publics à rechercher des méthodes novatrices pour encloisonner leur équipement sur ou dans des éléments du paysage de rue, comme des points d'accès, des lampadaires, des abribus, etc., lorsqu'ils déterminent l'emplacement de leurs gros équipements et les endroits où les regrouper.
- Aménager des espaces publics confortables et accessibles, équipés d'abris adéquats contre le soleil, le vent, la pluie et la neige, lorsque cela est nécessaire et possible
- Consacrer une partie des terrains où un partage public/privé peut être nécessaire à l'aménagement d'un espace de rassemblement public ou d'un accès à un tel espace



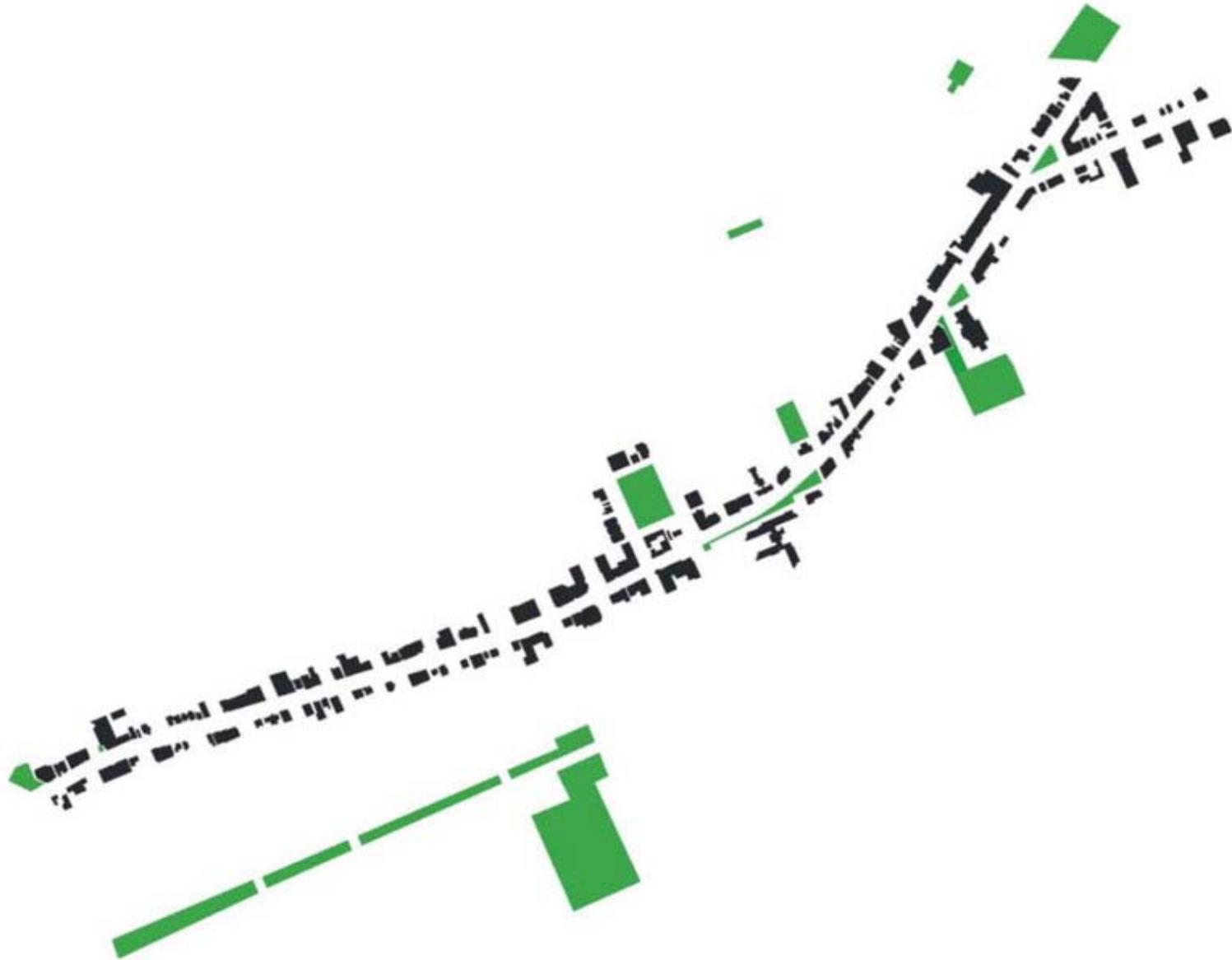


Figure 3-3 : Répartition des espaces ouverts près de la rue principale

### 3.2.3 Objectif de conception no 3

#### Renforcer le tissu urbain, les formes bâties et les espaces traditionnels grâce au respect et à l'innovation

##### Principes

- Concevoir les bâtiments et les espaces de manière à ce qu'ils s'adaptent au paysage de rue public et général de la rue Wellington Ouest, ainsi que sur les utilisations résidentielles privées contiguës.
- Compléter l'échelle, la masse et le rythme avoisinants avec une architecture compatible, qu'elle soit subtile ou évidente, mais dont les détails respectent les formes bâties et les superficies de terrains établies, notamment patrimoniales.
- Établir des caractéristiques de façades et des superficies de terrains qui respectent et renforcent, sur les plans esthétique et fonctionnel, le tissu urbain traditionnel de la rue principale.
- Renforcer la continuité de l'esthétique urbaine traditionnelle des façades bordant la rue principale, en supprimant les interruptions à l'échelle des piétons ou les marges de reculement créées par les terrains vacants, abandonnés et sous-utilisés (p. ex. les parcs de stationnement).
- Assurer une transition respectueuse entre les utilisations commerciales plus intensives, y compris les parcs de stationnement arrière, et les utilisations résidentielles donnant sur la rue principale et environnantes.
- Exploiter les possibilités architecturales durables et créatrices qui soient adaptatives et réutilisables (p. ex. : toits végétaux, panneaux solaires, irrigation au goutte-à-goutte, surfaces perméables, apport solaire optimisé et jardins aménagés sur place).



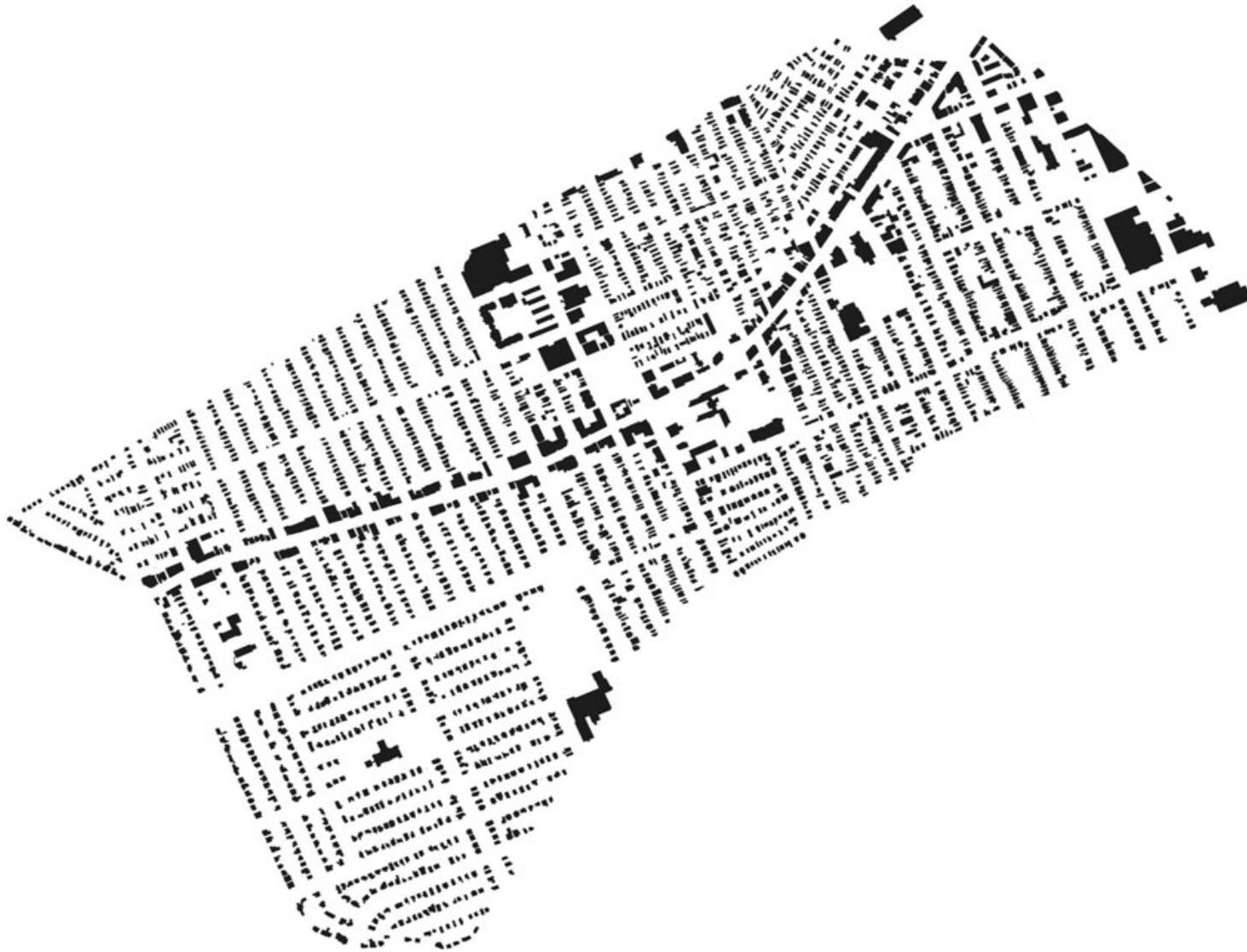


Figure 3-4 : Dessin en grisé illustrant l'encombrement des bâtiments dans le secteur à l'étude

### 3.2.4 Objectif de conception no 4

#### Saisir les occasions d'aménager des points d'accès à la rue principale et des carrefours

##### Principes

- Aménager dans la rue principale publique des façades intéressantes et des éléments architecturaux particuliers qui représentent, animent ou renforcent le caractère de la collectivité environnante.
- Prévoir des hauteurs minimales de bâtiment qui favorisent le plus possible les aménagements compacts et polyvalents.
- Faire appel à des mesures incitatives à certains endroits afin d'obtenir de meilleurs résultats d'aménagement final en matière de forme bâtie et d'espaces publics.

**Note importante :** Les figures de la section 3.2 sont destinées à illustrer des concepts de planification et de conception, et ne doivent pas être interprétées comme des plans ou des calendriers.



Figure 3-5 : Points d'accès et carrefours aux principaux axes arrivant dans le couloir de la rue principale.

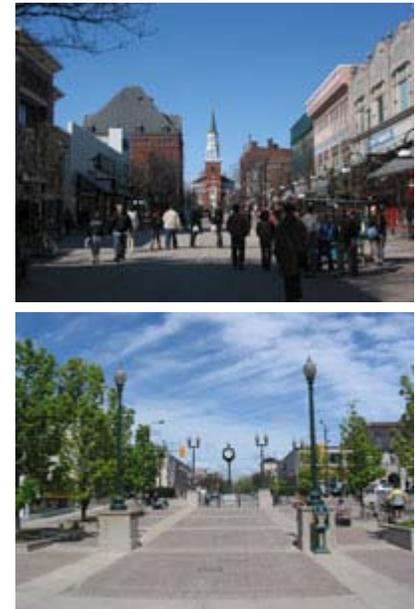
### 3.2.5 Objectif de conception no 5 Protéger, créer et encourager les points de vue

#### Principes

- Créer de nouveaux points d'intérêt de quartier, grâce à des éléments architecturaux, des œuvres d'art, des sculptures et des éléments paysagers uniques.
- Réhabiliter la présence des bâtiments figurant sur la liste de désignation patrimoniale et de référence, et la fierté qu'ils confèrent.
- Mettre en valeur et protéger les points de vue sur les bâtiments et les arbres servant de repère.
- Veiller à ce que les nouveaux aménagements n'obstruent pas la vue vers la rue principale depuis les secteurs résidentiels ou polyvalents adjacents.
- Rechercher et utiliser des techniques d'atténuation, si possible, afin de limiter les répercussions négatives des vues sans intérêt, par exemple les édifices résidentiels « surdimensionnés » (dix étages et plus), les murs aveugles, les parcs de stationnement, les enseignes sur poteau, les aires de stockage d'ordures et d'équipement de services.



Figure 3-6 : Points de vue d'intérêt



### 3.2.6 Objectif de conception no 6

#### Relier les secteurs au caractère varié en un couloir unifié

##### Principes

- Préserver et promouvoir les caractéristiques ou les détails de conception architecturale qui reflètent l'histoire ou la culture locale.
- Intégrer les éléments importants ou uniques de l'histoire, de la culture ou des aspects locaux du quartier environnant dans le paysage de rue, grâce à l'art public.
- Renforcer l'environnement naturel du couloir créé par la rue principale en maximisant les possibilités existantes et nouvelles de plantation d'arbres et d'autres végétaux.

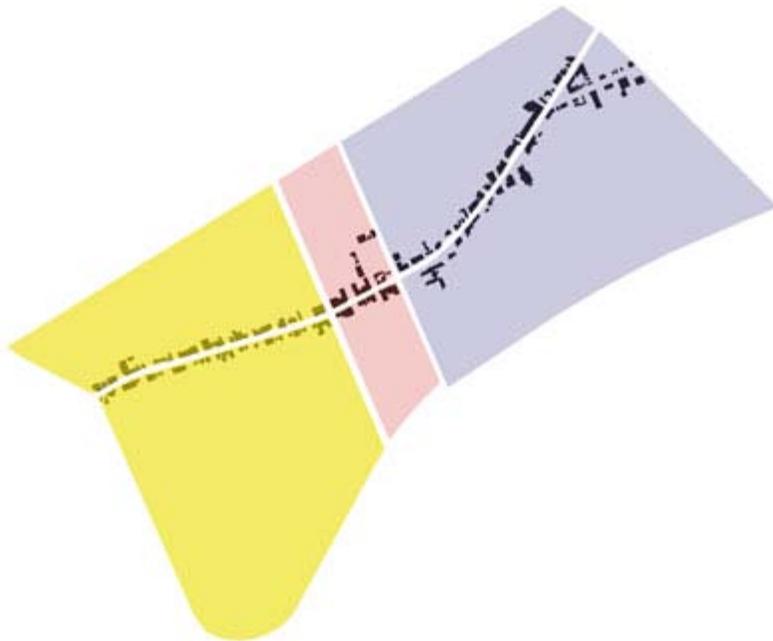


Figure 3-7 : Secteurs de caractère reliés par le couloir de la rue principale et d'autres rues

### **3.2.7 Objectif de conception no 7**

#### **Promouvoir un environnement favorable aux piétons et au transport en commun**

##### Principes

- Maximiser la continuité du déplacement des piétons en réduisant le nombre des conflits éventuels entre les piétons et les automobilistes
- Concevoir des circuits piétonniers qui soient attrayants, confortables, pratiques et faciles d'entretien.
- Tenir compte de notre population vieillissante en prévoyant des points d'accès adéquats, des entrées et des sorties, des repères visuels, des symboles, des enseignes, etc.
- Mettre en valeur le tissu urbain piétonnier en cherchant à créer des sentiers accessibles au public à travers des aménagements privés.
- Veillez à ce que les nouveaux aménagements n'engendrent pas de circulation de transit qui entraîne des perturbations.

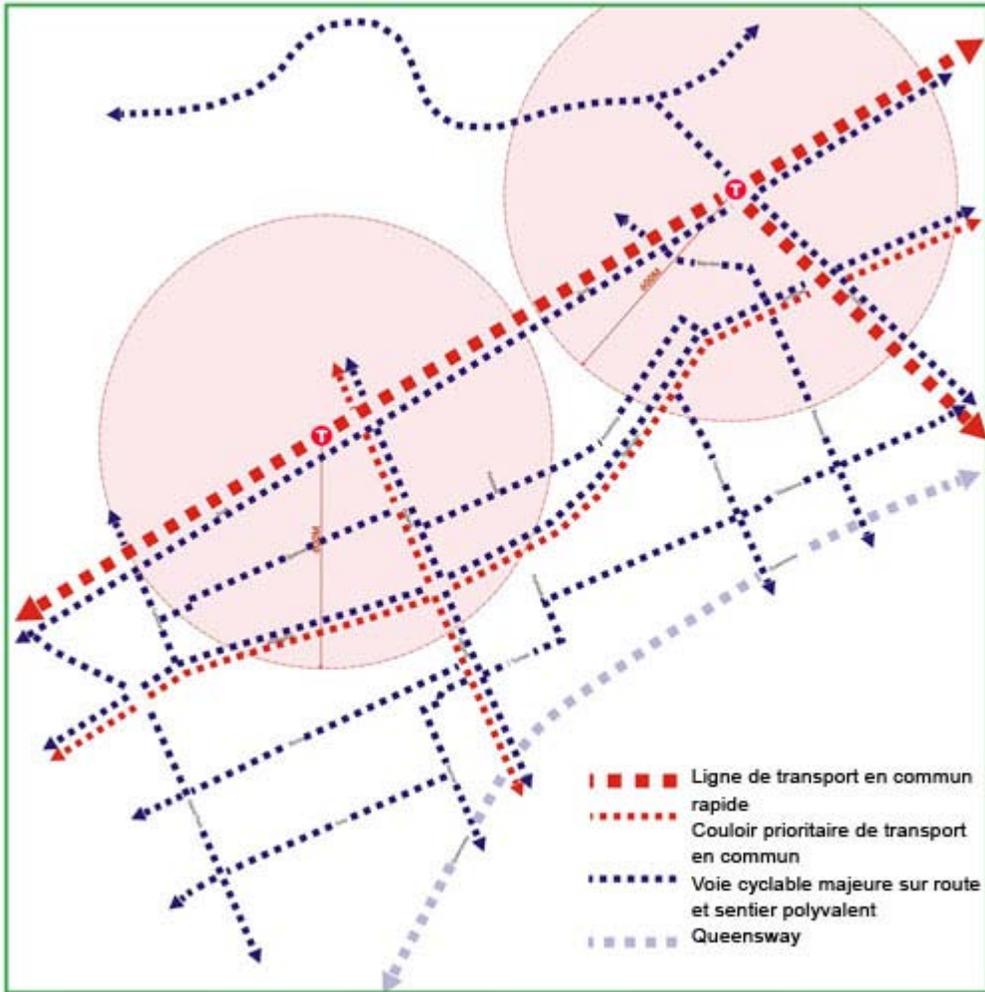


Figure 3-8 : Réseau actuel et futur de transport en commun, de pistes cyclables et de sentiers piétonniers dans le secteur à l'étude

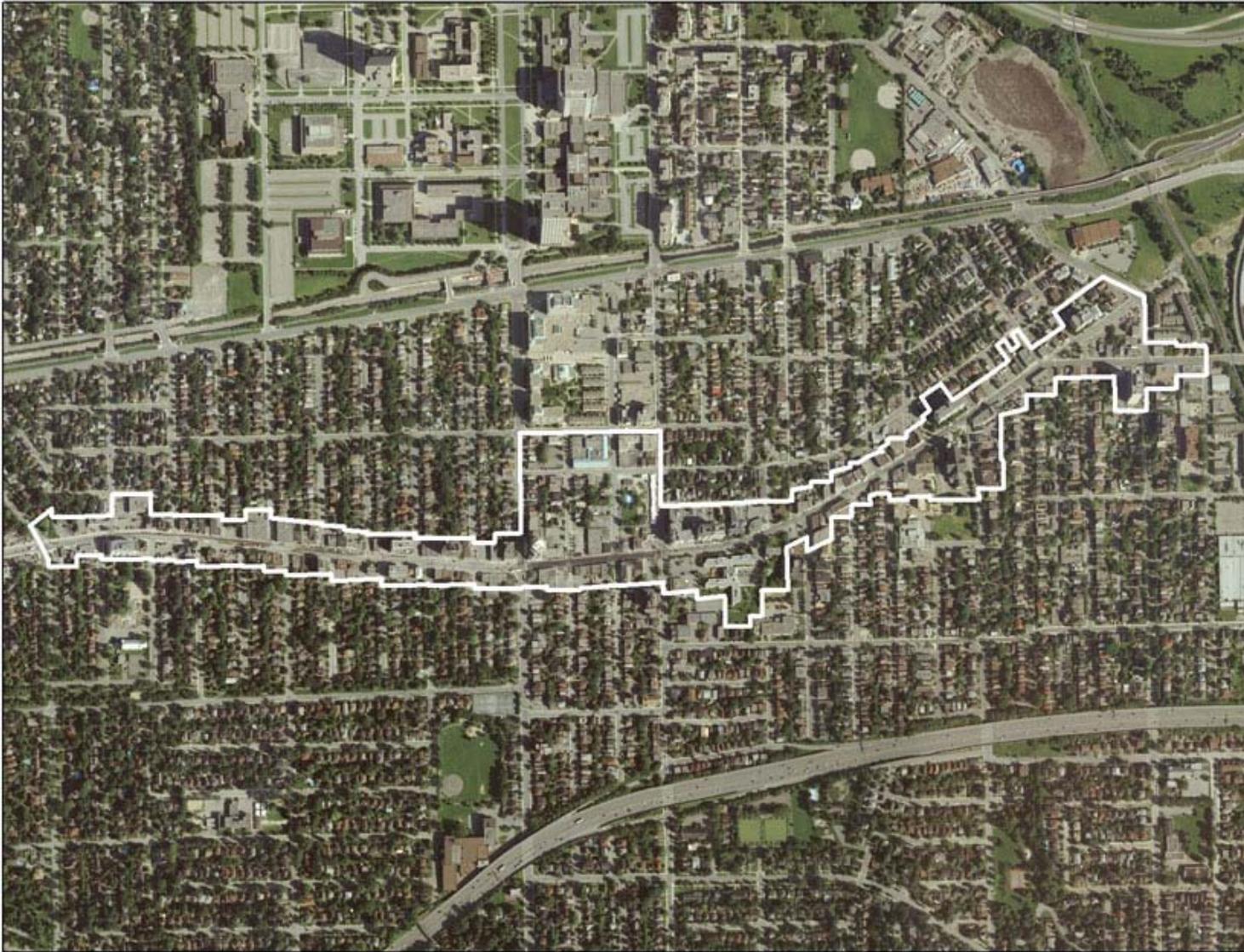
## **3.3 Politique générale de conception de la rue principale**

### **3.3.1 Contexte de conception**

La rue Wellington Ouest est l'épine dorsale où habitent, travaillent et se divertissent les résidents de deux quartiers de cette collectivité : Hintonburg et le village de Wellington (le premier situé à l'est et l'autre à l'ouest de l'avenue Holland). Cette rue principale témoigne de l'histoire du secteur, marquée sur plus de 170 ans par des conditions et des tendances diverses (pour obtenir plus d'information à ce sujet, consultez la section 2, Histoire, patrimoine et caractère).

Aujourd'hui, cette rue continue de grouiller de l'activité des résidents du secteur et des visiteurs, venus y trouver les diverses attractions d'une rue principale dynamique, notamment les nombreux commerces de détail, les restaurants, les pubs, les épiceries, les galeries, les théâtres, les salles de conditionnement physique, etc.

Toutefois, tout au long du couloir, la rue principale est parsemée de terrains assez grands à utilisations liées à l'automobile, comme des ateliers de réparation ou des parcs de stationnement. Juste à l'écart de la rue principale proprement dite, le marché Parkdale et le parc public forment le carrefour central de la collectivité, axé sur les loisirs et les événements communautaires, sur les activités commerciales locales et régionales ainsi que sur une communauté toujours grandissante d'artisans.



*Couloir général de la rue principale*

Bien que des secteurs au caractère distinct évoquent leur propre identité, ils présentent également bon nombre de qualités et d'enjeux partagés dans tout le couloir de la rue principale :

- Un contraste entre les bâtiments polyvalents destinés aux piétons et les utilisations automobiles sans intérêt ou les terrains vacants
- Un contraste entre les immeubles d'un à trois étages (habituellement à utilisation commerciale) et créant un caractère de village à échelle peu élevée et les bâtiments de 9 à 16 étages (habituellement à utilisation résidentielle). Ce contraste montre bien les diverses formes d'aménagement et l'histoire de la rue principale.
- Deux manières prédominantes d'établir les édifices : (1) aménagement continu en limite de terrain (p. ex. : immeubles avec vitrines sur rue ou nouveaux aménagements polyvalents) et (2) aménagement isolé en retrait (p. ex. : maisons unifamiliales, grands immeubles d'appartements ou utilisations automobiles).
- Tronçons de rue d'un rapport 1:3 (proportion de séparation entre la hauteur et la distance du vis-à-vis) sur la plus grande partie aménagée du couloir. On retrouve fréquemment des tronçons où des immeubles résidentiels polyvalents se font face dans un rapport de 1:1. D'autres secteurs varient de façon spectaculaire avec des tours de onze étages ou plus en façade font face à des édifices d'un à trois étages.
- Les aménagements existants ont le plus souvent un retrait au 2e ou au 3e étage lorsqu'ils sont d'une hauteur supérieure.
- La largeur habituelle des terrains tend à varier de 6 à 14 m. Dans le cas des terrains plus larges, par exemple s'ils sont occupés par des commerces de détail avec vitrine continue, la largeur individuelle de ces vitrines sera généralement plutôt faible par rapport à cette fourchette.
- Les terrains d'après-guerre sont en général larges de 20 à 40 m; les façades des bâtiments ont en général une largeur inférieure à 30 m
- Les immeubles institutionnels et les grandes tours résidentielles ont en général une largeur supérieure à 50 m
- On doit retrouver dans l'emprise séparant la bordure extérieure et la façade des édifices du mobilier urbain, des lampadaires, des arbres, des équipements de services publics et la neige ramassée. Sur la rue Wellington, cette distance d'emprise varie notablement selon les endroits, de 2,4 à 6,0 m. Se reporter aux Politiques propres à des zones en particulier pour obtenir plus de détails.
- Le renouvellement du paysage de rue effectué lors de la réfection de la chaussée de 2008-2010 a priorisé les déplacements des piétons et du transport en commun, l'ajout d'arbres de rue et d'éléments paysagers, les lampadaires et le mobilier urbain, ainsi que les installations d'art public
- Les aires de stationnement hors voirie sont en général situées sur le côté ou à l'arrière des bâtiments d'utilisation principale situés sur la rue principale. Le stationnement sur rue est autorisé presque partout dans le couloir.
- Les commerces de détail de la rue Wellington ont une surface moyenne de 165m<sup>2</sup>, soit la deuxième plus faible moyenne à Ottawa, après le marché By. (La moyenne globale pour Ottawa est de 218 m<sup>2</sup>.)
- Les secteurs résidentiels à faible échelle et leur caractère sont adjacents aux utilisations de la rue principale
- Un quadrillage de rues locales et d'artères jouxte la rue principale à de nombreux endroits de la collectivité
- Aucun espace ouvert public ne donne directement sur la rue principale

### 3.3.2 Principaux défis

- Les nouveaux aménagements réalisés doivent respecter le « caractère de village » du secteur et préserver son échelle humaine, mais ils doivent par ailleurs revigorer le caractère de la collectivité grâce à une conception physique inspirante
- Les aménagements plus denses proposés doivent respecter l'échelle plus faible des autres édifices de la rue principale
- La continuité d'une rue principale dynamique, attrayante et agréable à fréquenter est rompue, un peu partout dans le couloir, par des terrains vacants ou sous-utilisés par des activités liées à l'automobile
- Il est fort probable que les demandes d'exception à la hauteur limite de six étages ne nuisent au caractère de village du secteur ainsi qu'à la fonctionnalité et à l'esthétique du domaine piétonnier
- On observe, globalement, un manque de verdure – arbres, arbustes et éléments paysagers – dans tout le couloir de la rue principale
- Les niveaux d'activité piétonnière au fur et à mesure que le secteur sera réaménagé. L'emprise limitée pour la construction de trottoirs a été maximisée lors de la réfection récente de la chaussée et le nouvel aménagement du paysage de rue.
- On observe souvent un conflit piétons-automobiles aux carrefours entre la rue principale et les grandes avenues, comme Holland ou Parkdale
- Certaines destinations, telles que les rues Scott ou Preston, sont difficiles d'accès – la connectivité doit être améliorée

### 3.3.3 Vision et objectifs en matière de conception

Les nouveaux aménagements et/ou les améliorations apportées à des édifices de la rue Wellington Ouest devront préserver et renforcer les éléments positifs de son « caractère de rue principale » de profil généralement peu élevé. De plus, ils devront atténuer les éléments négatifs de son caractère, c'est-à-dire les éléments d'échelle extrême comme les tours d'habitation hors contexte et les terrains vacants ou sous-utilisés (souvent occupés par un édifice de plain-pied). Les nombreuses possibilités d'aménagement intercalaire seront destinées à rafraîchir le caractère existant de la forme physique du secteur, en adoptant la vision suivante en matière de forme bâtie, d'espace public et d'utilisation du sol :

- Préserver et respecter le caractère de la rue, qui est de faible échelle et ouvert, ou peu imposant
- Réaliser une forme bâtie et des détails architecturaux qui accroissent la beauté esthétique et la variété visuelle du paysage de rue du couloir
- Offrir un environnement piétonnier qui attire et fidélise les marcheurs sur la rue principale

Les principaux objectifs visés pour le couloir de la rue principale sont les suivants :

- Reconnaître que la hauteur maximale de bâtiment, fixée à six étages, constitue d'une manière générale une forme bâtie appropriée pour créer une rue principale dynamique, durable et attrayante sur toute la longueur du couloir
- Les principaux points d'accès, tels qu'ils sont désignés dans le PCC, pourraient faire l'objet de constructions supérieures à la limite actuelle de six étages, si cette exception devait offrir des avantages supplémentaires à la population
- Concevoir sur la rue principale des arêtes de bâtiments, ou des façades, qui présentent une articulation et des détails architecturaux afin de créer un socle de deux à trois niveaux bien défini
- Veiller à ce que les projets de réaménagement intègrent des utilisations piétonnières en rez-de-chaussée



### 3.3.4 Politiques de conception

#### A. Forme bâtie

##### A1 Retraits des bâtiments au-dessus des étages inférieurs

Les façades avant et de terrains d'angle des bâtiments de la rue principale doivent présenter un retrait d'au moins 2,0 m au-dessus des étages inférieurs, le 2e ou le 3e étage par exemple, afin de préserver le caractère de village traditionnel et d'échelle plus réduite observé dans le couloir. Avec un retrait à ces étages, les piétons pourront toujours bénéficier d'une impression de faible échelle et d'enclousonnement des bâtiments. Un socle de bâtiment conçu dans un rapport rue-hauteur d'environ 1:3 permettra de renforcer l'impression d'un environnement de rue principale traditionnelle.

Voir **Modification de zonage** : 1

##### A2 Retrait du rez-de-chaussée des bâtiments permettant d'améliorer le domaine piétonnier

La conception créative des façades et l'encombrement des bâtiments devraient tenir compte d'un retrait suffisant en rez-de-chaussée, depuis la limite des propriétés de la rue principale, pour offrir plus d'espace aux piétons. La seule manière d'offrir plus d'espace aux piétons consiste à créer des espaces semi-publics sur les propriétés privées, étant donné que l'emprise disponible pour l'élargissement des trottoirs a été maximisée.

La création de retraits a pour objet de laisser davantage d'espace pour le déplacement des piétons et, par conséquent, la « zone de façade » devrait :

- Présenter un dénivelé constant par rapport au trottoir, afin d'offrir une continuité spatiale avec le trottoir. Éviter les marches, les plateformes surélevées ou les surfaces en pente.
- Prévoir des enseignes, des repères ou d'autres éléments d'avertissement destinés aux piétons et aux véhicules, aux endroits où les véhicules traversant le trottoir en sortant d'une propriété privée doivent céder le passage.
- Réunir les retraits des rez-de-chaussée des propriétés adjacentes afin de poursuivre l'élargissement des trottoirs. Une zone de façade mal conçue parmi une série de telles zones adjacentes risque de nuire aux efforts consentis par ailleurs.



- Prévoir un espace dégagé et sans obstacle sur toute la longueur de la façade, afin de permettre des mouvements continus et libres; éviter par exemple les jardinières, les enseignes verticales, le mobilier, la marchandise, les clôtures, etc.

Lorsque l'espace est à vocation non transitoire (p. ex. : s'asseoir, se reposer ou manger) il convient de consulter les Lignes directrices sur l'aménagement de terrasses extérieures de la Ville d'Ottawa.

Voir **Modification de zonage** : 2

Voir **Rue principale générale** : 3.3.4 A2

### **A3 Regroupement des édifices et détails qui définissent l'échelle et le caractère du village**

Bien que la forme bâtie et le caractère du couloir de la rue Wellington soient variables selon les endroits, le caractère de village à échelle humaine est présent sur toute la longueur du couloir. Pour préserver ce caractère au fur et à mesure des réaménagements, le regroupement des édifices et leurs façades doivent tenir compte les éléments déterminants de l'échelle et des détails architecturaux présents sur les édifices adjacents et dans le secteur.

La conception des bâtiments doit tenir compte des éléments suivants :

- Le regroupement, les matériaux et les autres détails de conception qui renforcent verticalement et horizontalement le caractère des terrains environnants, le regroupement et les détails architecturaux. Les distances d'intervalles de telles variables seront déterminées en reproduisant les repères architecturaux des édifices et des terrains environnants pour préserver les éléments architecturaux qui distinguent cette rue principale des autres voies de ce type à Ottawa.
- L'encombrement des bâtiments devrait être en retrait, décalé ou modifié d'une manière quelconque à intervalles, en particulier dans le cas des édifices à façade longue et continue, différents de ceux des propriétés environnantes et des rythmes architecturaux, présentant des matériaux homogènes et/ou des détails architecturaux répétitifs.



- La construction de toitures en angle (par opposition aux grands toits plats et traditionnels fréquents sur les immeubles d'appartements ou de copropriétés à plusieurs étages) devrait être envisagée, afin de créer une cassure qui paraîtrait moins haute, qui offrirait plus de lumière du jour et de visibilité sur le ciel, et qui permettrait de voir des détails de typologie architecturale intéressants depuis les bâtiments environnants (p. ex. : en pignon, en croupe, à comble brisé ou traditionnel, vitrines commerciales à 2 ou 3 étages avec toit plat)
- La conception des structures d'équipement mécanique sur les toits, qui font partie intégrante de l'architecture de certains bâtiments. Leur conception et leur construction se verront accorder le même degré de priorité que les autres éléments importants, comme les façades donnant sur la rue.
- Une certaine utilisation du traitement architectural asymétrique sur les façades donnant sur une voie publique, particulièrement si la façade est plus longue que le modèle traditionnel. Les conceptions symétriques nettes sont souvent perçues comme massives ou « lourdes ».

Voir **Rue principale générale** : A1

#### **A4 Veiller à une transition appropriée de la forme bâtie entre la rue Wellington et les quartiers résidentiels**

**A4a.** Un emplacement, un regroupement et une conception créatifs tireront profit des possibilités d'aménagement intercalaire et permettront d'atteindre les objectifs fixés en la matière, tout en respectant et en renforçant le caractère résidentiel à profil peu élevé des propriétés adjacentes à la rue Wellington, en recherchant par exemple des manières de maximiser la vue vers le ciel et l'accès à la lumière du soleil.

Voir **Modification de zonage** : 14,15, 16

**A4b.** Le réaménagement des propriétés situées à l'angle de la rue Wellington et des rues résidentielles locales prévoira un retrait d'une superficie suffisante pour installer des éléments d'aménagement paysager correspondant au caractère des cours avant des rues résidentielles. À titre d'exemple, des arbres ou d'autres plantes aux essences semblables aux arbres des rues résidentielles devraient être plantés, en reproduisant également la distance de retrait et les intervalles le long de la rue.



### **A5 Exception à la hauteur des bâtiments et avantages pour la population**

Si une demande d'exception à la hauteur maximale de six étages est présentée (généralement reconnue dans le Règlement de zonage comme étant la hauteur maximale appropriée sur la rue Wellington Ouest), cette demande doit répondre aux critères suivants :



**A5a.** Une modification de la hauteur maximale générale de bâtiment, pour atteindre neuf étages au maximum, en vertu de l'article 37 de la Loi sur l'aménagement du territoire, ne pourra être envisagée qu'aux emplacements désignés aux sections 3.3 à 3.7 du présent PCC; voir 3.4.4, A1; 3.5.4, A1; 3.7.4, A2

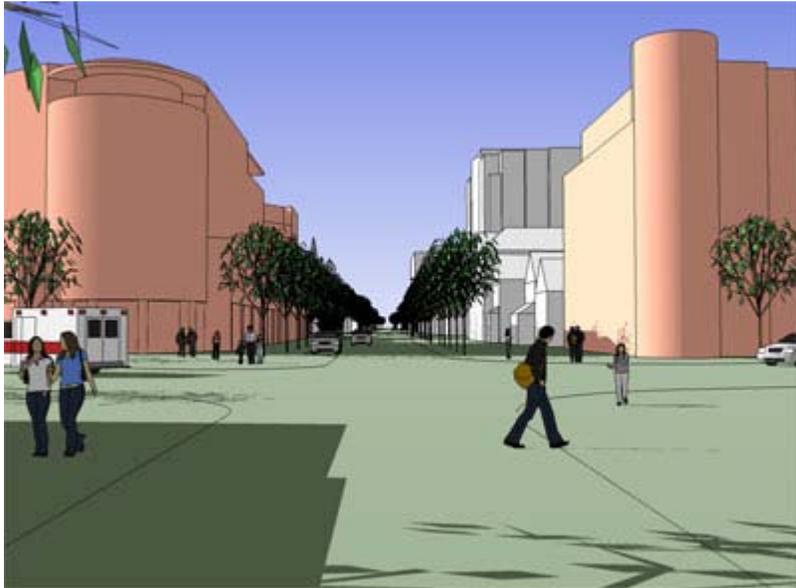
**A5b.** Les commodités nécessaires ou voulues, et les avantages publics se trouvent dans les sections 3.3 à 3.7 et sont énumérés ci-dessous. Cependant, cette liste d'avantages peut être modifiée par des discussions avec la communauté locale, notamment les associations communautaires, les propriétaires, la conseillère et le personnel de la Ville :

- un espace public, comme un centre commercial ou un parc de poche
- une œuvre d'art public
- la conservation et la réutilisation de ressources patrimoniales ou fonds pour la recherche, l'amélioration, la restauration ou la conservation de ressources patrimoniales dans la collectivité
- les logements abordables ou avec services de soutien ou une contribution monétaire à cette fin pour un autre emplacement
- l'agrandissement et la restauration de la bibliothèque Rosemount
- la mise en valeur du marché Parkdale
- les studios logements/ateliers pour les artistes, espaces de performance, galeries ou toute autre installation qui contribue au QUAD
- des éléments liés au transport – infrastructure de soutien au transport en commun, installations de partage de voitures (ou de vélos), stationnement public pour vélos
- la signalisation (y compris les panneaux d'information) pour mettre en valeur l'histoire et le patrimoine du quartier
- les installations nouvelles ou améliorées pour la prestation de services nécessaires comme la santé, les programmes pour les aînés et les services de garde d'enfants, comme l'indique le plan de voisinage de Hintonburg et de Mechanicsville

**A5c.** Il est par ailleurs trop difficile d'obtenir les commodités ou les avantages publics sans la participation des propriétaires privés; à titre d'exemple, une place souhaitable à un endroit où l'espace n'est pas suffisant dans l'emprise publique, ou encore des logements abordables lorsque les conditions ou les ressources limitent le nombre d'emplacements viables pour leur aménagement.

**A5d.** Lorsqu'une exception à une hauteur de bâtiment est proposée, il est souhaitable que la distance minimale de séparation des bâtiments d'en face présente un rapport rue-hauteur de 1:1, afin de préserver un sentiment agréable de confinement pour une rue principale. Dans le cas des étages au-dessus du rapport 1:1, un retrait en plan angulaire (avec un angle de 45° par exemple) devrait être réalisé de manière à ce que le regroupement supplémentaire ne soit pas trop visible depuis le trottoir d'en face (à angle perpendiculaire).

Voir **Mise en œuvre** : 4.3



### **A6 Protection du patrimoine grâce au Registre du patrimoine**

On retrouve sur la rue Wellington Ouest quelques édifices et lieux de grande valeur patrimoniale. Ces édifices seront inscrits dans un Registre du patrimoine, afin que leur valeur soit reconnue et protégée adéquatement. Se reporter à l'Appendice 1 pour obtenir la liste complète des édifices à inscrire au Registre du patrimoine.

Voir **Mise en œuvre** : 4.3

Voir : 3.5.4: A9

### **A7 Logement abordable**

Le manque de logements abordables constitue l'un des problèmes les plus aigus auxquels la Ville est confrontée. La section 2.5.2.1 du Plan officiel définit le logement abordable comme étant un logement ne coûtant pas plus de 30 pour cent du revenu annuel brut du ménage qui l'occupe, que ce soit à titre de propriétaire ou de locataire.

À la section 2.5.2.2, on encourage la création de logements abordables dans tous les secteurs de la ville, afin d'atteindre l'objectif annuel de (i) 25 pour cent de nouveaux logements abordables loués à des ménages dont les revenus correspondent au 30e percentile de revenu et moins et (ii) 25 pour cent de nouveaux logements abordables de propriétaire-occupant appartenant à des ménages dont les revenus correspondent au 40e percentile de revenu et moins. Ces politiques seront appliquées à tous les nouveaux logements construits chaque année sur la rue Wellington Ouest, afin de s'assurer que l'objectif annuel est atteint.

Voir **Mise en œuvre** : 4.3

### **A8 Mise à disposition de services publics**

Avant toute approbation d'aménagement, les fournisseurs de services publics doivent confirmer la disponibilité des services nécessaires à la viabilisation de l'aménagement proposé et les requérants doivent se coordonner avec les fournisseurs de services publics afin de garantir une prestation de services publics qui soit cohérente avec les politiques du PCC.



## B. Espaces publics

### B1 Espace pour trottoirs le long de la rue principale

Lorsque des modifications au trottoir et/ou à la géométrie de la chaussée sont envisagées dans l'environnement piétonnier de la rue Wellington, que ce soit dans le cadre d'un projet de réaménagement privé ou de travaux publics, l'espace réservé aux trottoirs doit se voir accorder la priorité.

Dans un environnement urbain, un trottoir d'environ 5,0 m – entre la bordure et la façade des bâtiments – est généralement considéré comme étant d'une largeur suffisante pour le déplacement des piétons (y compris les fauteuils roulants et les poussettes devant se croiser), l'installation de mobilier de rue, l'aménagement d'une « zone personnelle » (écart souhaité par les passants pour se séparer d'un édifice, d'un mur ou d'une clôture) et l'entassement de la neige. Une largeur de 3,2 constitue la limite minimale généralement acceptée pour le déplacement agréable des piétons.

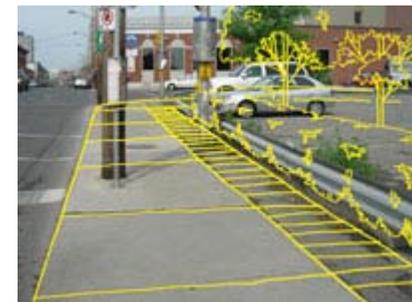
Si une telle largeur ne peut être obtenue dans l'emprise publique de la rue Wellington Ouest, il faut envisager la possibilité de reculer les façades des réaménagements proposés jusqu'à une distance permettant de construire des trottoirs publics plus larges.

Voir **Rue principale générale** : A2

### B2 Intégration du paysage de la rue principale

La mise en valeur intégrée du paysage de la rue principale, entre les propriétés publiques et privées adjacentes, doit être prise en compte dans les projets de rénovation ou de restauration des propriétaires privés et/ou lors de travaux publics. Les travaux de mise en valeur peuvent comprendre, à titre d'exemple, la plantation d'arbres ou d'autres végétaux, le revêtement, l'installation de clôtures ou de mobilier urbain. Ces mesures permettront d'obtenir un domaine public de meilleure qualité, notamment en améliorant le caractère esthétique de la rue, en délimitant mieux les limites des propriétés, en agrandissant les aires vertes et en réduisant le pavage, et en accroissant l'intérêt des résidents pour la mise en valeur de leur quartier.

De telles améliorations pourraient être mises en œuvre de manière permanente ou dans le cadre d'un plan de réaménagement provisoire.



## 3.4 Secteur de Wellington-Ouest

### 3.4.1 Contexte de conception

Le secteur du village de Wellington-Ouest, entre les avenues Island Park et Holland, est une rue principale où s'affairent des résidents et des visiteurs font des courses dans une enfilade de commerces et de services attrayants et variés, notamment de nombreux restaurants et commerces de détail. On y retrouve différents types de bâtiment, de styles architecturaux et de superficies de terrains où se dressent essentiellement quatre types de construction : des édifices polyvalents/commerciaux en forme de résidence, des édifices polyvalents traditionnels peu élevés et à toit plat, des édifices modernes de hauteur moyenne abritant des copropriétés, des appartements ou des commerces, ainsi que des édifices destinés à des utilisations automobiles. Parmi ces types de construction se trouvent encore de nombreuses utilisations automobiles relativement vastes. Ainsi, seul un tronçon de la rue présente un caractère de village traditionnel peu élevé.

Ce secteur de caractère peut être décrit plus en détail par les qualités et les conditions suivantes :

- Une vaste gamme de bâtiments polyvalents axés sur la marche, mais également de nombreuses utilisations automobiles sans intérêt ou terrains vacants.
- Une variété d'habitations unifamiliales typiques d'avant-guerre et d'édifices traditionnels d'après-guerre, à toit plat et vitrine sur façade, d'un à trois étages. Les premiers ont le plus souvent un retrait depuis la limite de propriété, tandis que les autres sont construits près de la limite ou sur celle-ci.
- Les trottoirs mesurent, entre la bordure et la façade des bâtiments, de 2,5 à 5,0 m, avec une moyenne de 3,5 m environ.
- Des édifices polyvalents modernes, hauts de six à huit étages et essentiellement érigés dans les années 1960 et 1970, avec des commerces au rez-de-chaussée, jouxtant des bâtiments bas, de l'est de Grange à Holland, aident à créer un caractère architectural varié. Lorsque deux grands édifices se font face de part et d'autre de la voie, la rue principale semble davantage enchâssée qu'ouverte.
- Les immeubles de copropriétés de six étages nouveaux et proposés près de la rue Carleton contribuent à transformer ce tronçon, ouvert mais généralement anodin, de la rue Wellington Ouest, actuellement dominé par la présence d'utilisations automobiles ou de parcs de stationnement.
- La plupart des utilisations de la rue principale, du côté nord (entre les avenues Huron et Western) sont desservies par des ruelles arrière publiques. Les cours latérales, propres aux résidences unifamiliales de plain-pied, jouxtent directement ces ruelles.
- Les propriétés situées au côté sud de Wellington, entre Island Park et Huron, donnent généralement sur les cours latérales des résidences qui se poursuivent sur un pâte de maisons jusqu'à l'avenue Byron.
- Un quadrillage routier qui touche uniformément la rue principale dans l'ensemble du secteur.
- Habituellement, les rues résidentielles nord-sud ne sont pas alignées les unes les autres, ce qui donne lieu à de nombreux carrefours en « T » qui créent des fins de points de vue naturels sur les édifices de la rue principale, depuis les rues résidentielles.
- On observe un manque général d'édifices d'intérêt architectural et d'éléments identifiants.
- On ne retrouve aucun espace ouvert public donnant directement sur la rue principale, ni à proximité.
- On ne retrouve aucun édifice municipal ou institutionnel.
- Un réseau d'allées desservant les boutiques et les résidences et partant des ruelles situées entre les avenues Western et Huron.



Secteur de Wellington-Ouest

### 3.4.2 Principaux défis

- Aucun point d'accès particulier ne caractérise la collectivité.
- Aucun espace ouvert public sur la rue Wellington Ouest ou à proximité, entre l'avenue Holland et la promenade Island Park.
- Le secteur de Wellington-Ouest manque d'espaces verts paysagés, notamment le long des propriétés d'angle reliant les rues latérales où les emprises de la Ville ont été asphaltées.
- La forme bâtie des immeubles de copropriétés construits ces dernières années présente un impact inconnu sur les résidences situées à proximité et sur le caractère du secteur.

### 3.4.3 Vision et objectifs en matière de conception

Dans ce secteur, la priorité sera de créer un environnement piétonnier de grande qualité à échelle humaine, un paysage de rue plus vert et convivial et des entrées de rue aménagées de manière à renforcer l'image du secteur à titre de carrefour dynamique tant pour la communauté locale que pour l'ensemble de la population d'Ottawa.

- Créer des arêtes de bâtiments à échelle humaine, présentant des éléments architecturaux particuliers, attrayants pour les piétons et imposants ni par leur masse ni par leur échelle.
- Définir le point d'accès à la rue Wellington Ouest.
- Mettre en place une signalisation thématique et d'autres repères visuels marquant l'arrivée à ce point d'accès à la rue Wellington Ouest.
- Prévoir une transition bien conçue entre le caractère et les fonctions de la rue principale et le quartier résidentiel environnant.
- Créer un nouvel espace public au seul endroit viable restant, situé à l'angle nord-est des rues Wellington et Carleton, au 345, rue Carleton (Metro).
- Clarifier la raison d'être et les limites de propriété des allées à l'arrière des utilisations commerciales donnant sur la rue principale et réhabiliter ces allées afin d'améliorer le fonctionnement de la rue Wellington.
- Réclamer pour l'emprise publique des rues secondaires résidentielles locales la désignation d' « espace public », afin de renforcer le caractère résidentiel.
- Prévoir, où l'occasion se présente, des trottoirs élargis de manière à créer une rue principale « épicurienne » où les déplacements des piétons sont plus fluides et où sont prévus des espaces pour des terrasses.



### 3.4.4 Politiques de conception

#### A. Forme bâtie

##### A1 Réaménagement du 345, avenue Carleton

La propriété située au 345, avenue Carleton présente un potentiel important de réaménagement. Ses caractéristiques sont atypiques pour une rue principale : un lot traversant très vaste (environ 2 700 m<sup>2</sup>, ou 0,66 acre), encadré par trois voies publiques et faisant face à des résidences de profil peu élevé sur trois côtés. Elle est actuellement occupée par une utilisation commerciale, une épicerie Metro, et de vastes aires de stationnement donnant sur la rue Wellington et l'avenue Carleton.

Le regroupement des bâtiments et les détails des façades doivent rappeler et mettre en valeur les résidences environnantes de la rue Garrison, de l'avenue Carleton et de la rue principale, par les moyens suivants :

**A1a.** Interrompre le regroupement des bâtiments grâce à l'ajout de détails architecturaux qui permettent de respecter le caractère résidentiel de faible hauteur de la rue Garrison. À titre d'exemple, une forme architecturale qui se réduit à quatre étages ou 12 m, la hauteur maximale de bâtiment sur la rue Garrison, permettra d'assurer une échelle compatible avec les formes bâties résidentielles existantes, une ouverture et un accès à la lumière du soleil pour les propriétés environnantes.

**A1b.** Les détails des façades de la rue Garrison doivent refléter un caractère résidentiel de faible hauteur.

**A1c.** Le regroupement de bâtiments sur la rue Carleton devrait être en retrait aux étages supérieurs, par exemple au-dessus du 2<sup>e</sup> ou du 3<sup>e</sup> étage, afin de refléter et d'établir l'arrivée dans un quartier résidentiel de faible hauteur.

Voir **Modification de zonage** : 3 et 4

**A1d.** L'accès à l'aire de chargement, aux services et au stationnement souterrain destinés aux utilisations résidentielles et commerciales se fera sur l'avenue Carleton (et non pas sur la rue Garrison), près de la partie nord-ouest de l'îlot, afin de minimiser l'impact visuel possible sur le quartier résidentiel et la rue principale, et de minimiser les conflits possibles entre les véhicules provenant des rues Wellington ou Garrison.

**A1e.** L'élévation de la rue principale, ou sud, interrompra le regroupement aux étages moyens et supérieurs, modélisant ainsi un bâtiment compatible avec les terrains de grain plus fin et les caractéristiques des édifices de ce secteur de la rue principale. On évitera les nouveaux aménagements simples et en « îlot » massif, incompatibles avec l'histoire et la vision d'avenir en matière de forme bâtie.

**A1f.** Un accroissement supplémentaire de hauteur de bâtiment peut être envisagé, jusqu'à une hauteur maximale de neuf étages et s'il permet ce qui suit :

- la création d'un espace public plus vaste
- l'aménagement de logements abordables, à louer ou à acheter

Voir B1; Voir **Rue principale générale** : A5

### **A2 Architecture du point d'accès à la promenade Island Park**

Les propriétés situées au 1451, rue Wellington et au 369, promenade Island constituent un point d'accès au village de Wellington- Ouest et à l'ensemble de la collectivité de la rue Wellington Ouest, ainsi qu'au secteur et au parcours de la promenade Island Park. Les caractéristiques particulières de ce point d'accès sont les suivantes :

- Contiguïté à la promenade Island Park, un axe nord-sud désigné voie d'accès panoramique et caractérisé par un terre-plein aménagé de 30 à 50 m, bordé de vastes résidences unifamiliales
- Face à l'extrémité est de Westboro, un village urbain prospère et de faible échelle
- La promenade Island Park est désignée sentier récréatif et voie cyclable d'importance
- Terminus ouest de l'allée « épicurienne », qui accueille de nombreux restaurants et boutiques
- Trajet vers Gatineau via le pont Champlain et l'autoroute 417



À l'heure actuelle, ces propriétés sont de conception et d'utilisation axées sur l'automobile. Elles sont souvent considérées comme des points de vue créant une première et une dernière impression de ce secteur de la rue principale. Le réaménagement futur de ces propriétés devrait tenir compte de leur signification dans la collectivité.

**A2a.** Les édifices devraient présenter et illustrer les principales valeurs de forme bâtie de la rue principale et du village de Wellington-Ouest, et notamment :

- Un regroupement d'édifices interrompu et des détails qui préservent et enrichissent le caractère de village urbain et les immeubles résidentiels adjacents
- Des socles et des façades de faible hauteur et à échelle humaine, qui suscitent l'intérêt des piétons et qui préservent la lumière du soleil et la vue sur le ciel, c.-à-d. qui renforcent le « sentiment d'ouverture » du secteur.

**A2b.** Les bâtiments doivent constituer des points de repère qui ressortent de leur contexte, par leur conception, et non pas en raison de leur emplacement. Des attributs ou des éléments distinctifs au plan architectural doivent offrir une interprétation audacieuse ou nouvelle des valeurs de la forme bâtie susmentionnées, afin de permettre de distinguer sans ambiguïté le quartier dans lequel on entre. Les détails architecturaux distinctifs doivent se poursuivre sur toutes les façades visibles depuis la rue.

**A2c.** La présentation d'un thème « de marque », d'une caractéristique ou d'un message quelconque sur la collectivité de la rue Wellington doit être marquée à cet endroit ou établie puis poursuivie dans le reste du couloir, par exemple une signalisation ou des œuvres d'art thématiques.

**A2d.** Un espace semi-public devrait être créé lors du réaménagement du 1451, rue Wellington. Il faudrait porter une attention particulière à la fonctionnalité et à l'esthétique du côté ouest de la propriété, et prendre soin de l'interface et de l'intégration dans les terrains publics à l'entrée de l'avenue Rockhurst. Voir : B2

**A2e.** Un accroissement supplémentaire de hauteur de bâtiment peut être envisagé, jusqu'à une hauteur maximale de neuf étages et s'il permet ce qui suit :

- un espace ouvert public, comme une petite place ou des trottoirs plus larges
- un apport en espèces pour du logement locatif abordable
- un centre de jour communautaire
- une œuvre d'art public et/ou un élément architectural extraordinaire et novateur



## B. Espaces publics

### B1 Espace ouvert public à l'angle de Wellington et Carleton (345, avenue Carleton, épicerie Metro actuelle)

On ne retrouve aucun espace public sur la rue Wellington, dans sa partie traversant le village de Wellington (entre la promenade Island Park et l'avenue Holland). Par sa superficie, son emplacement et sa sous-utilisation, le 345, avenue Carleton représente une occasion rare d'offrir à la collectivité, lors de son réaménagement, un espace ouvert très attendu. Il faudrait concevoir, aménager et entretenir un espace semi-public d'au moins 100 m à l'angle sud-ouest du 345, avenue Carleton afin d'offrir (voir : A1f) :

- un lieu de repos et de rencontre
- un espace adéquat pour tous ceux qui traversent le site
- une variation spatiale et visuelle le long de la rue principale traditionnelle
- des arbres et d'autres éléments de verdure

### B2 Espace ouvert à l'extrémité sud de l'avenue Rockhurst

Pour des raisons similaires au point B1, il existe une possibilité unique d'aménager un petit espace ouvert public destiné à la tenue de spectacles ou d'expositions temporaires, ou encore comme lieu de détente. Une parcelle donnant sur Island Park appartient à la Commission de la capitale nationale (CCN), tandis que la Ville d'Ottawa possède une parcelle adjacente à l'est. Cet espace ouvert devrait se trouver sur ces terrains. Voir : A2d

Voir **Modification de zonage** : 5



### **B3 Traitement du paysage dans les rues secondaires résidentielles donnant sur la rue principale**

Dans les rues secondaires résidentielles reliant la rue Wellington, les emprises publiques qui ne sont pas destinées à l'aménagement de chaussée ou de trottoirs seront récupérées en espaces publics paysagés, la priorité étant accordée à la plantation d'arbres et de végétaux divers afin de permettre une meilleure transition vers les résidences. Certains de ces espaces ont été utilisés à tort comme parcs de stationnement. Ces emprises réservées ne pourront **pas** servir de parc de stationnement pour aucune utilisation adjacente, actuelle ou future.

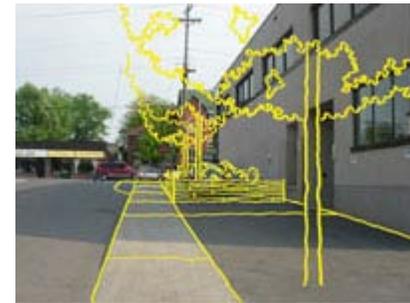
### **B4 Des ruelles qui restent publiques et ouvertes**

Les ruelles publiques, entre les avenues Western et Huron, constituent des infrastructures publiques uniques dans ce tronçon de la rue Wellington Ouest. Elles resteront ouvertes et ne seront pas vendues car elles donnent accès aux éléments suivants :

- les aires privées d'équipement, de chargement et de stationnement situées à l'arrière des bâtiments de la rue principale, servant à des fins commerciales et résidentielles. Ces ruelles desserviront mieux les réaménagements intercalaires le long de la rue principale en tenant l'accès aux utilisations à distance de l'activité de la rue principale et/ou des rues secondaires résidentielles
- les services publics, comme les télécommunications
- d'autres options de parcours pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes, qui offrent un plus grand choix au jour le jour et lors de fermetures imprévues et temporaires de la rue principale, notamment lors de travaux publics d'entretien.

### **B5 Des ruelles publiques servant d'accès principal aux aires de stationnement, d'équipement et de chargement**

Si possible, l'accès principal aux aires de stationnement, d'équipement et de chargement des propriétaires et des locataires d'édifices de la rue principale donnant sur une ruelle publique se fera depuis ces ruelles afin d'éviter les conflits avec les utilisations, les piétons, les opérations et le caractère visuel de la rue principale. Plus particulièrement, les nouveaux aménagements intercalaires prévoient l'accès à ces aires par les ruelles arrière. L'intégrité de ces voies sera préservée et leur accès sera protégé contre tout empiètement non autorisé.



## **3.5 Secteur du parc Parkdale**

### **3.5.1 Contexte de conception**

Le secteur du marché Parkdale, globalement ceinturé par les voies publiques Holland/Parkdale/Spencer/Wellington, est généralement considéré comme étant le « cœur de la collectivité ». La plus grande partie de ce tronçon de la rue principale présente en général un caractère de village peu élevé et offre une variété de services de vente de détail et commerciaux; toutefois, des immeubles plus hauts donnent l'effet de prendre en étau le secteur à ses principaux carrefours. Le secteur est très fréquenté par les piétons en raison de sa variété de destinations : le parc Parkdale, le marché Parkdale, des galeries d'art, le pré Tunney et toute une gamme de commerces, d'appartements ou de copropriétés et d'arrêts d'autobus sur la rue principale. On ne trouve par contre aucun bâtiment municipal dans le secteur.

Le carrefour Parkdale-Wellington est reconnu comme étant le plus fréquenté du secteur de la rue Wellington Ouest, avec ses trottoirs agités et ses voies remplies de véhicules. Jadis centre historique de Hintonburg, où se trouvait l'ancien hôtel de ville, ce carrefour n'est plus aujourd'hui qu'un lieu que l'on traverse, vu son manque d'utilisations, de bâtiments, de caractère, de confort et de sécurité. Le carrefour Holland-Wellington propose en revanche quelques utilisations plus efficaces et présente un caractère plus attrayant, avec notamment des points de repère locaux, la GCTC et World of Maps.

Tout juste à l'écart de la rue principale, le parc Parkdale demeure un bien public très apprécié. De la même manière, le marché Parkdale est, depuis 1924, un marché d'alimentation extérieur populaire. Il attire à l'année la population locale et celle des quartiers environnants. Ces deux endroits animent le secteur grâce à une variété d'événements destinés à divers publics. Le secteur est par contre entouré de terrains globalement peu attrayants et sous-utilisés.

Au nord du secteur de la rue principale, on retrouve une zone polyvalente caractérisée par des habitations unifamiliales de plain-pied, la plupart abritant des utilisations mixtes commerciales et résidentielles. Les îlots les plus au nord reflètent le patrimoine industriel de cette collectivité. La plupart des propriétés accueillent des édifices à un ou deux étages, abritant des utilisations d'industrie légère, de bureaux ou d'autres activités commerciales, ou des parcs de stationnement. L'immeuble le plus digne de mention se trouve au 7, avenue Hinton, et évoque par son architecture l'époque industrielle passée de ce secteur.



*Secteur du parc Parkdale*

Ce secteur de caractère peut être décrit plus en détail par les qualités et les conditions suivantes :

### **Wellington, entre Holland et Parkdale :**

- La forme bâtie sur Wellington comprend une variété d'édifices à vitrine continue, axés sur la marche et hauts d'un à deux étages, généralement construits sur la limite de propriété, en rangées continues et à au plus 3,0 m des édifices adjacents les plus près.
- Un rapport avec le tronçon de rue supérieur à 1:3 contribue à créer un caractère de village ouvert, d'échelle généralement réduite, sur la plus grande partie de la rue principale.
- Le secteur de la rue principale situé à l'est de Parkdale présente des cours avant plus vertes et plus ouvertes, atypiques pour des limites de terrain de la rue principale. Les trottoirs ont généralement une largeur de 3,0 m et les bâtiments sont en retrait de la rue.
- Les trottoirs ont généralement, entre la bordure extérieure et la façade des bâtiments, une largeur variant de 2,4 à 3,2 m entre les avenues Holland et Parkdale, y compris à ces intersections, et figurent parmi les plus étroits de la rue Wellington. Ils sont considérés comme étant d'une largeur minimale nécessaire pour des questions de confort et de sécurité, et pour donner aux piétons un sentiment accueillant dans leurs activités.
- La plupart des propriétés situées du côté sud de Wellington, entre Huron et Parkdale, sont adossées aux cours latérales de résidences de faible hauteur.
- Les propriétés situées du côté nord de la rue Wellington, entre Hamilton et Parkdale, sont des « lots traversants » et donnent sur le parc Parkdale.
- Entre Holland et Hamilton, les propriétés de la rue principale sont adossées à des résidences de faible échelle, abritant des utilisations mixtes commerciales et résidentielles.
- Les avenues Holland et Parkdale constituent deux parcours de volume élevé pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes, qui drainent chaque jour des milliers de personnes traversant (dans les sens est-ouest et nord-sud) la collectivité de Wellington. Les avenues Holland et Parkdale bénéficient d'emprises assez importantes, qui sont d'environ 24,5 m et 20,0 m respectivement.
- Malgré leurs attributs naturels de points d'accès communautaires centraux et de points de vue, cinq des huit angles importants de Wellington sont constitués soit de parcs de stationnement, soit de terrains largement sous-utilisés. On retrouve aux trois angles construits des bâtiments de six, dix et onze étages, qui représentent des utilisations du sol plus efficaces, qui génèrent des activités dans la collectivité et qui offrent des caractéristiques attrayantes. À titre d'exemple, l'édifice de la GCTC illustre que la collectivité soutient une présence artistique locale solide ainsi que des utilisations résidentielles et commerciales.
- La plus importante utilisation institutionnelle dans le secteur, le manoir Grace de l'Armée du Salut, couvre une vaste superficie au sud-est de l'avenue Parkdale.

### **Autour du parc et du marché Parkdale :**

- Le parc et le marché Parkdale constituent deux utilisations locales et régionales bien établies et très populaires. Pourtant, malgré leur étroite proximité avec la rue principale, ces utilisations bénéficient d'une mauvaise visibilité et d'un accès limité depuis cet endroit.
- Plus de la moitié des propriétés longeant les limites nord, ouest et sud du parc sont soit liées à l'automobile, soit vacantes, et ne viennent enrichir ni le parc ni ses activités. Les autres propriétés du côté ouest sont des résidences unifamiliales.

### **Ancien secteur industriel et polyvalent :**

- Entre les rues Spencer et Armstrong, et au nord-est de cet îlot, la forme bâtie évoque sporadiquement le passé industriel de Hintonburg, tandis que la variété d'utilisations témoigne de son évolution actuelle : stockage en libre-service, bureaux, conception de logiciels, taverne, copropriétés résidentielles et utilisations artistiques ou artisanales. Ces dernières utilisations sont jugées très favorablement par les résidents de ce quartier. Le Quartier des artistes QUAD rayonne jusqu'à Hintonburg par le biais de galeries et de théâtres.
- Le secteur situé au nord et à l'ouest du secteur à l'étude adopte un caractère résidentiel de plus forte densité, avec son mélange d'immeubles d'appartements et de maisons en rangée.
- Le côté est de l'avenue Holland, entre les rues Wellington et Spencer, est généralement composé d'immeubles polyvalents individuels de deux ou trois étages, semblables à ceux situés sur le côté ouest de l'avenue Holland. Cependant, on trouve des immeubles plus hauts aux jonctions de la rue Wellington et de l'avenue Holland ainsi que de la rue Spencer et de l'avenue Holland. On retrouve un immeuble polyvalent de onze étages et un immeuble d'habitation de huit étages tout juste au nord de la rue Wellington ainsi qu'un immeuble d'habitation de neuf étages au nord de la rue Spencer.
- Le côté ouest de l'avenue Parkdale présente une variété de formes bâties et d'utilisations, allant d'un à huit étages, tandis que le côté accueille invariablement des résidences de deux à deux étages et demi.
- Des places de stationnement sur voirie sont disponibles autour du parc et à l'intérieur du quartier polyvalent.

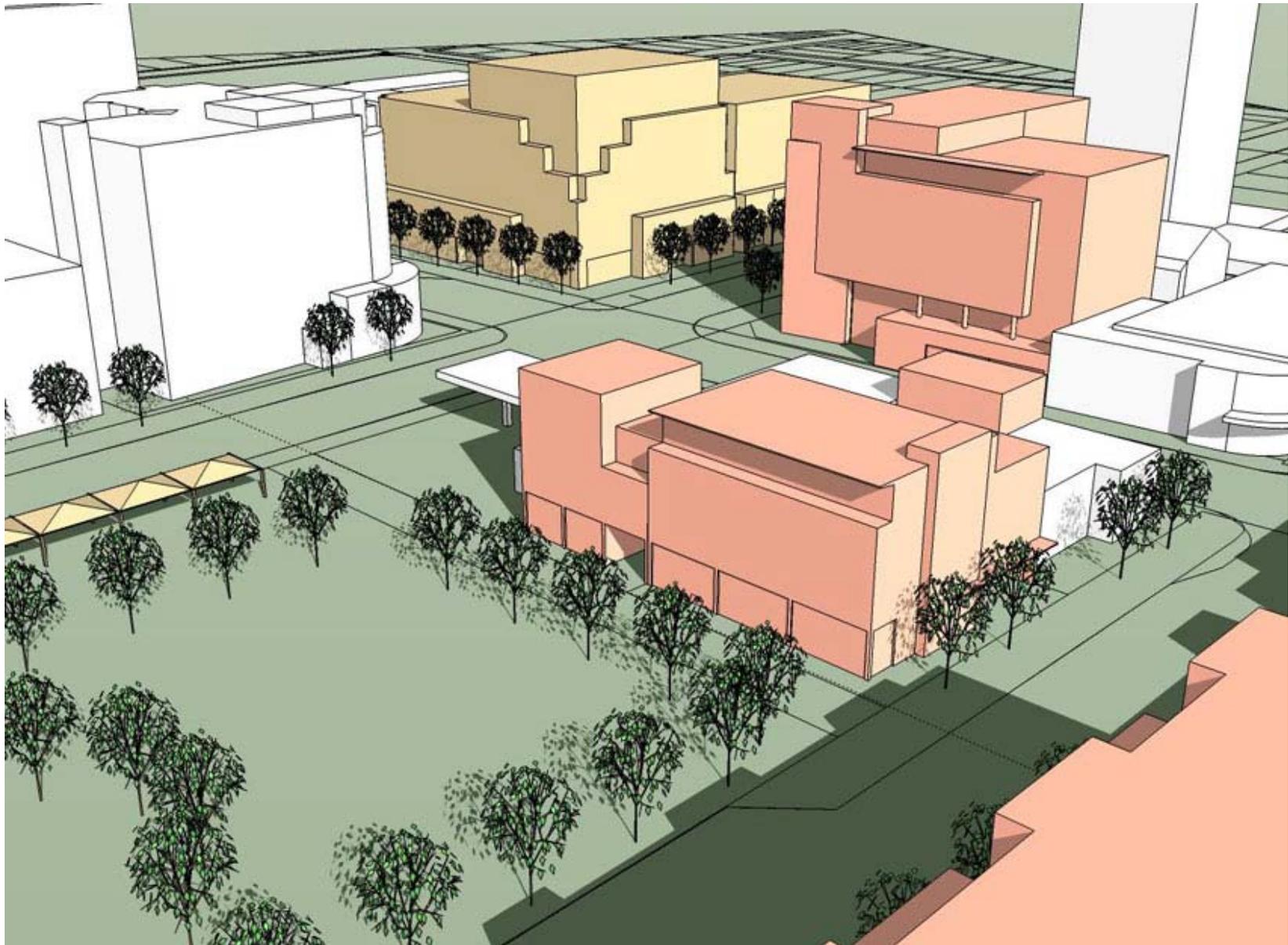
### **3.5.2 Principaux défis**

- On note une véritable possibilité de transformer la conception et l'utilisation du carrefour Parkdale-Wellington en un nœud d'utilisations municipales et commerciales. Aujourd'hui, les routes sont remplies de voitures, les propriétés sont des espaces vides et asphaltés, et la plupart des piétons ne font que passer.
- Ce secteur doit être transformé en domaine piétonnier sûr, accueillant, confortable et fonctionnel pour tous les membres de la collectivité et les visiteurs. Toutefois, l'aménagement actuel de ce carrefour est globalement réalisé près de la limite des terrains, et il est difficile d'élargir les trottoirs étroits, une situation qui a tendance à « étrangler » l'espace piétonnier.
- Le parc Parkdale demeure actif mais il est entouré au nord, à l'ouest et au sud par des propriétés qui contribuent peu à le mettre en valeur et qui retardent son aménagement en lieu plus attrayant et bien utilisé. Pour parer à cette situation, il faudrait élaborer une stratégie pour que ces propriétés se développent de manière à compléter et à soutenir les utilisations du parc.
- La voie publique longeant la limite sud du parc Parkdale, entre les avenues Parkdale et Hamilton, constitue un élément clé de l'infrastructure publique; toutefois, elle est exploitée largement en deçà de son potentiel comme catalyseur de sécurité supplémentaire, d'utilisation publique et d'élément favorable à l'aménagement intercalaire des terrains privés adjacents.
- Conserver un lien avec le patrimoine industriel de la collectivité, au fil des projets de réaménagement des terrains sous-utilisés du secteur industriel traditionnel.
- Les utilisations artisanales et artistiques diverses doivent être recherchées et fidélisées afin d'inspirer les résidents du quartier.
- Le caractère résidentiel et commercial à faible échelle observé sur Hinton, entre Wellington et Armstrong, contribue à la création d'une parcelle unique de formes bâties et d'utilisations, et cette caractéristique doit être respectée au cours de l'évolution du secteur.

### 3.5.3 Vision et objectifs en matière de conception

Le secteur redeviendra le cœur municipal et commercial de la grande collectivité de Wellington-Ouest. Par conséquent, le carrefour Wellington-Parkdale, le parc et le marché Parkdale seront conçus et aménagés pour accueillir des utilisations plus efficaces, pour présenter un caractère distinctif et pour offrir plus de confort et de sécurité aux piétons.

- Encourager le réaménagement des propriétés privées donnant sur le marché Parkdale et créer des façades actives sur l'avenue Hamilton et la rue Armstrong.
- Profiter des occasions de réaménagement aux points d'accès des avenues Parkdale et Holland, actifs mais sous-utilisés, pour renforcer le caractère du quartier de la rue Wellington Ouest.
- En attendant, planter des arbres ou prévoir des traitements paysagés qui « atténuent » la présence intense de l'automobile à l'intersection de Parkdale, y compris celle du poste d'essence (390, avenue Parkdale).
- Veiller à ce que les nouveaux aménagements des points d'accès des avenues Parkdale et Holland soient conçus de manière à donner la priorité au domaine public à l'intérieur de l'aménagement privé, afin de créer des espaces publics animés, par exemple de larges trottoirs, des parcs de poche et/ou des terrasses.
- Mettre en place des éléments architecturaux et d'autres repères visuels qui signalent l'arrivée aux points d'accès des avenues Parkdale et Holland dans la collectivité de la rue Wellington Ouest, y compris son Quartier des artistes.
- Mettre en place des éléments conceptuels le long des avenues Parkdale et Hamilton, afin de mieux sensibiliser la population et d'améliorer l'accès au marché Parkdale et au Quartier des artistes.
- Clarifier l'accès des véhicules à la station-service, afin de préciser la priorité des piétons et de limiter les conflits piétons-véhicules et véhicules-véhicules.
- Créer une façade active du côté sud du marché Parkdale et étendre les utilisations en rez-de-chaussée et les formes bâties favorables aux piétons depuis Wellington, afin d'encadrer le parc, lorsque des projets de réaménagement sont menés.
- Veiller à ce que le zonage soit suffisamment souple pour encourager les artistes à habiter et à travailler dans le secteur.
- Protéger l'unique bâtiment industriel du 7, avenue Hinton, en obtenant une désignation patrimoniale.
- Veiller à ce que le réaménagement futur des îlots situés entre Armstrong et Spencer reflète l'échelle humaine de la rue principale, du parc Parkdale et des résidences adjacentes.
- Renforcer le caractère architectural fin et piétonnier du secteur central polyvalent longeant l'avenue Hinton, entre les rues Wellington et Armstrong.



*Démonstration : Vue sud-est depuis le parc Parkdale vers le carrefour entre l'avenue Parkdale et la rue Wellington*



*Démonstration : Vue en plan au-dessus du secteur du parc Parkdale, y compris la rue Wellington et le secteur polyvalent)*

### 3.5.4 Politiques de conception

#### A. Forme bâtie

##### **A1 Créer une présence permanente d'activité et de gens aux angles des avenues Parkdale et Holland**

Plusieurs propriétés situées aux angles formés entre la rue Wellington et les avenues Parkdale et Holland offrent des possibilités formatrices d'aménagement du secteur du parc Parkdale en un noyau communautaire à volets multiples et durable. Les propriétés visées sont les suivantes : les 1134 et 1186, rue Wellington (actuellement le parc de stationnement de surface du manoir Grace et la pharmacie Rexall, respectivement); les 390 et 407, avenue Parkdale (actuellement le Petro Canada et Postes Canada, respectivement); les 1236 et 1242, rue Wellington (Banque TD, parc de stationnement, Collected Works); 1230 (The Table) et 1226 (Home Hardware).

Au sein de la collectivité de Wellington-Ouest, ces propriétés (particulièrement les terrains d'angle) présentent une concentration unique de propriétés sous-utilisées disposant d'une accessibilité et d'une visibilité de qualité. Parmi les autres caractéristiques dignes de mention dans ce noyau central, mentionnons :

- Les angles formés par les avenues Holland et Parkdale sont au cœur historique et géographique de la rue Wellington, au chapitre de l'activité commerciale, industrielle, récréative et sociale. Aujourd'hui, la rue principale affiche un environnement commercial sain. Ce secteur jouit également d'une activité artistique (visuelle et sur scène) en plein essor. Le parc et le marché Parkdale sont les plus importantes utilisations de la collectivité, avec une popularité constante depuis des décennies.
- Les avenues Parkdale et Holland, orientées nord-sud, sont toutes les deux caractérisées par des utilisations commerciales et/ou résidentielles de petite échelle, et par des utilisations résidentielles de hauteur élevée.
- Ces deux avenues servent de parcours clés dans les réseaux de transport local et régional : l'avenue Parkdale relie la promenade de l'Outaouais et l'autoroute 417, tandis que l'avenue Holland relie la station de transport en commun du pré Tunney et la future station de train léger.
- Les utilisations polyvalentes donnent lieu à un changement de dynamique entre le jour et la nuit, et dans la partie la plus vivante de la rue principale, en raison de la différence d'activités et de leur durée variable.

Pour tirer profit des forces historiques et géographiques du secteur, le réaménagement de ces propriétés doit maximiser la présence permanente et durable de personnes aux horizons variés et d'activités aux carrefours formés avec les avenues Holland et Parkdale :

**A1a.** Créer une variété d'utilisations commerciales et/ou de divertissement, offrant une présence forte et active de personnes au niveau de la rue, par exemple des commerces de détail, des restaurants ou des théâtres, afin de confirmer le rôle de la rue Wellington comme lieu séduisant pour les piétons et non pas pour les automobilistes.

**A1b.** Prévoir une variété de types et de grandeurs d'unités d'habitation, y compris des logements abordables, afin d'atteindre les objectifs du Plan officiel et de garantir la présence d'une population diverse et permanente.



**A1c.** La conception des édifices doit être assez souple pour s'adapter à une variété de conditions économiques, notamment en prévoyant une hauteur sous plafond plus importante, comme par exemple un plafond à 5,0 m au rez-de-chaussée; les formats volumineux, de type salle d'exposition inanimée, sont toutefois fortement déconseillés car ils sont contraires au potentiel d'activité nécessaire à des façades avant proéminentes.

**A1d.** Encourager des hauteurs de bâtiment qui ne sont pas inférieures à quatre étages afin de permettre la concentration des formes bâties et des utilisations du sol requises à ces carrefours centraux.

Voir Modification de zonage : 8

**A1e.** Un accroissement supplémentaire de hauteur de bâtiment peut être envisagé, jusqu'à une hauteur maximale de neuf étages et s'il permet ce qui suit :

- un espace ouvert public, comme une petite place ou des trottoirs plus larges
- un apport en espèces pour du logement locatif abordable
- un centre de jour communautaire
- une œuvre d'art public et/ou un élément architectural extraordinaire et novateur

Voir **Rue principale générale** : A5; Mise en œuvre : 4.3

## **A2 Architecture des points d'accès aux angles formés avec Parkdale et Holland**

La qualité esthétique que peuvent conférer les nouveaux édifices à la collectivité, étant donné leur état actuel et le fait qu'ils constituent des points de vue souvent observés, est importante. Ils représentent des points de vue créant une première et une dernière impression de ce secteur de la rue principale, plus précisément dans la définition et l'identification du quartier, en plus des fonctions qu'ils rempliront et des avantages qu'ils offriront (voir ci-dessus au point A1).

**A2a.** Les bâtiments doivent être des exemples des valeurs fondamentales de la forme bâtie de la rue principale, tel que précisé dans ces politiques et règlements de zonage, notamment :

- Une conception créative des façades et un encombrement des bâtiments qui tiennent compte d'un retrait suffisant en rez-de-chaussée, depuis la limite des propriétés de la rue principale, pour offrir plus d'espace aux piétons. La seule manière d'offrir plus d'espace aux piétons consiste à créer des espaces semi-publics sur les propriétés privées, étant donné que l'emprise disponible pour l'élargissement des trottoirs a été maximisée.
- Des façades basses et à échelle humaine qui suscitent l'intérêt des piétons et qui préservent la lumière du soleil et la vue sur le ciel, c.-à-d. qui renforcent le « sentiment d'ouverture » du secteur.
- Le regroupement, les matériaux et les autres détails de conception qui renforcent verticalement et horizontalement le caractère des terrains environnants, le regroupement et les détails architecturaux. Les distances d'intervalles de telles variables seront déterminées en reproduisant les repères architecturaux des édifices et des terrains environnants pour préserver les éléments architecturaux qui distinguent cette rue principale des autres voies de ce type à Ottawa.

**A2b.** Ces emplacements représentent des carrefours ou des plaques tournantes d'importance, où convergent les uniques « rayons » du secteur. On peut ainsi découvrir l'éclectisme du quartier et créer de véritables points de repère communautaires. Les bâtiments doivent constituer des points de repère qui ressortent de leur contexte, par leur conception et non pas en raison de leur emplacement. Des attributs ou des éléments distinctifs au plan architectural doivent offrir une interprétation audacieuse ou nouvelle des valeurs de la forme bâtie susmentionnées, afin de permettre de distinguer sans ambiguïté le quartier dans lequel on entre. Les détails architecturaux distinctifs doivent se poursuivre sur toutes les façades visibles depuis le domaine public, y compris la rue et les trottoirs.

**A2c.** La présentation d'un thème « de marque », d'une caractéristique ou d'un message quelconque sur la collectivité de la rue Wellington doit être marquée à cet endroit ou établie puis poursuivie dans le reste du couloir, comme une signalisation ou des œuvres d'art thématiques.

**A2d.** L'aménagement d'espaces ouverts publics, comme des places par exemple, est encouragé pour tenir lieu d'aires de repos ou de scène de spectacles de rue, et pour animer ces emplacements visibles.

**A3 Priorité aux piétons aux angles formés avec les avenues Parkdale et Holland, et entre celles-ci**  
Ce tronçon correspond à l'emprise la plus étroite de tout le couloir de la rue principale (18,0 m) et les trottoirs ne peuvent donc pas être élargis. La marche à pied est particulièrement désagréable au carrefour Wellington-Parkdale. L'activité piétonnière continue d'être assez forte dans cette partie de la rue, grâce à la proximité du marché et du parc Parkdale, à la présence de diverses utilisations (vente au détail, restaurants, commerces divers et bureaux) et de circuits/arrêts d'autobus, et grâce également au réaménagement commercial et résidentiel prévu à trois carrefours formés par Parkdale-Wellington.

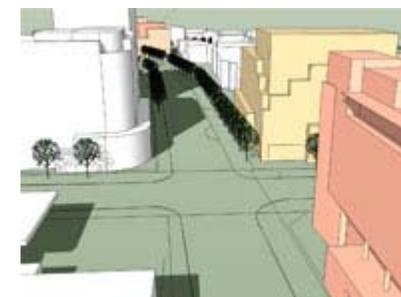
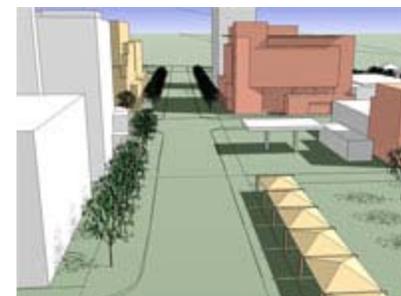
Il est fortement conseillé de prévoir la conception des édifices de manière à offrir un espace piétonnier semi-public supplémentaire, rendant ainsi la rue plus accueillante et agréable à parcourir à pied. Les édifices ne doivent pas « pousser » les piétons à proximité d'un carrefour animé.

**A3a.** Les réaménagements au centre des îlots situés entre les avenues Parkdale et Holland, le long de la rue Wellington, devraient prévoir un retrait des rez-de-chaussée sur la rue, afin de dégager un espace suffisant au confort, à la sécurité et à l'accueil des piétons. La conception des édifices devrait comprendre des éléments qui préservent le rythme établi par le mur généralement continu formé par les façades.

Voir **Rue principale générale** : A2  
Voir **Modification de zonage** : 6 et 7

**A3b.** Les nouveaux aménagements réalisés aux angles de Parkdale-Wellington et de Holland-Wellington devraient prévoir un retrait des rez-de-chaussée sur la rue afin d'offrir plus d'espace public ou semi-public à ces carrefours animés.

Voir **Modification de zonage** : 2



Voir : A2, B1 et B2

#### **A4 Retrait des édifices à l'angle sud-est de Wellington-Parkdale (1134, rue Wellington)**

L'angle sud-est de Wellington et Parkdale est important sous deux aspects : (1) il est essentiel à la définition du point d'accès nord-sud au quartier de la rue Wellington Ouest, et (2) il est adjacent au secteur caractéristique du parc McCormick, qui se distingue par son tronçon de rue plus large et ses vastes espaces verts. Le réaménagement futur du 1134, rue Wellington (parc de stationnement ouest du manoir Grace) devrait prévoir un retrait des deux façades donnant sur la voie publique, celles de la rue Wellington et de l'avenue Parkdale. Ce site offre en outre la meilleure occasion qui soit d'aménager des espaces publics et semi-publics supplémentaires (sur une propriété privée), étant donné le potentiel du terrain vacant environnant et de l'emprise publique existante.

**A4a.** Le retrait des bâtiments sur la rue Wellington doit être mieux aligné avec celui du manoir Grace afin mettre en application la politique B1 sur les espaces publics, et de permettre de renforcer le caractère d'espace ouvert du secteur entre Parkdale et le parc McCormick. Voir 3.6.4 : B1

**A4b.** Les façades des bâtiments sur l'avenue Parkdale, près de l'angle avec la rue Wellington, doivent présenter un retrait coordonné à celui des façades de la rue Wellington, afin de créer un espace supplémentaire pour le déplacement des piétons ou un espace ouvert, et d'aménager une zone tampon avec la circulation automobile dense de l'avenue Parkdale.

Voir **Rue principale générale** : A5; **Mise en œuvre** : 4.3

#### **A6 Aménagement donnant sur le parc Parkdale**

La majorité des propriétés donnant sur le parc Parkdale sont sous-utilisées ou vacantes. Elles contribuent à créer des vides dans l'activité et la forme bâtie de la rue Armstrong, de l'avenue Hamilton et de la limite sud du parc Parkdale. Les formes bâties et les utilisations futures donnant sur le parc Parkdale devront créer une façade active. Elles devraient compléter et mettre en valeur le parc et le marché en matière de sécurité, de confort et d'attrait. Tout projet de réaménagement intercalaire devrait tenir compte des points suivants :

**A6a.** Les façades des bâtiments doivent créer une lisière construite continue et donner directement sur le parc Parkdale afin de former un cadre défini autour du parc et du marché, notamment par les moyens suivants :

- Les façades adjacentes ne devraient pas être séparées de plus de 3,0 m, qu'elles soient situées ou non sur une même propriété, afin d'éviter les vides trop importants dans l'ensemble des façades.
- Les retraits des rez-de-chaussée seront à 3.0 m au maximum de la limite de propriété afin d'encourager l'animation piétonnière dans la rue et permettre l'aménagement de terrasses ou de trottoirs plus larges; mais ne devront pas servir à l'exposition ou au stockage de biens, de marchandises, d'équipement, etc.

Voir **Modification de zonage** : 6



**A6b.** La forme bâtie à l'arrière des bâtiments doit créer une transition vers les résidences adjacentes de l'avenue Hinton. La conception architecturale doit prévoir les points suivants :

- Le regroupement doit être rompu grâce à des détails qui créent une façade attrayante, accentuant ainsi le caractère résidentiel par rapport à la façade ouest, plus large, monolithique et terne.
- Le regroupement et la conception permettent une pénétration suffisante du soleil et une vue du ciel adéquate pour les secteurs résidentiels adjacents.

Voir **Modification de zonage** : 26

#### **A7 Hauteur des bâtiments dans le secteur ceinturé par Armstrong/Spencer/Holland/Parkdale**

Le réaménagement doit avoir une hauteur maximale de huit étages ou 27 m. On pourra ainsi assurer une transition de caractère entre les bâtiments élevés construits entre les rues Scott et Spencer (où le zonage permet une hauteur de dix à douze étages) et la forme bâtie de rue principale traditionnelle observée sur la rue Wellington (où le zonage limite la hauteur à six étages). Ce réaménagement devra par ailleurs prévoir une échelle appropriée, une pénétration suffisante du soleil et une vue du ciel adéquate pour les utilisations environnantes.

Voir A10 et **Modification de zonage** : 22

#### **A8 Enveloppe des bâtiments du secteur central polyvalent**

**A8a.** Secteur central polyvalent délimité par Spencer/Wellington/Holland/Parkdale : Le réaménagement de ces îlots donnant sur la voie publique devra prévoir un retrait minimum de leur rez-de-chaussée de 2,0 m et un retrait d'au moins 2 m au-dessus du 3e étage, dans le cas des immeubles de plus de quatre étages. Un socle attrayant et à l'échelle des piétons, un paysage de rue réussi et un rapport hauteur-largeur de rue s'approchant de 1:1, par exemple, sont autant d'éléments importants pour l'avenir de cette partie du secteur central polyvalent.

**A8b.** Secteur central polyvalent délimité par Spencer/Wellington/Holland/Parkdale : Le réaménagement de ce secteur devra préserver un retrait de cour arrière de 3 m aux trois premiers étages et de 7,5 m au-dessus du 3e étage, afin de limiter les répercussions sur les propriétés adjacentes et de garantir un environnement bâti agréable à vivre.

Voir **Modification de zonage** : 24, 25 et 26

#### **A9 Désignation patrimoniale du 7, avenue Hinton (ancien édifice de Capital Wire Cloth)**

Les éléments patrimoniaux désignés au 7, avenue Hinton, tel que décrits en détail au point A10, seront protégés; ils permettront toujours aux résidents et aux visiteurs de profiter du patrimoine industriel et architectural unique de ce site et du secteur.





**Légende :**

*Rouge : Partie du 7, avenue Hinton devant être désignée en vertu de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario*

*Bleu : Partie du 7, avenue Hinton pouvant bénéficier d'un transfert de densité*

*Vert : Partie du 281, rue Armstrong pouvant profiter d'un transfert de densité*

**A10 Protection patrimoniale, forme bâtie, conception et transfert de densité des 7, avenue Hinton et 281, rue Armstrong**

Nonobstant le fait qu'une partie de l'édifice situé au 7, avenue Hinton (construite entre 1912 et 1922, et identifiée à la figure 3-12) doit être désignée en vertu de la Partie IV de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario, l'ensemble de la propriété délimitée par les voies Spencer, Hinton, Armstrong et Hamilton doit conserver son droit d'être aménagée comme un bâtiment d'une hauteur de huit (8) étages ou 27 m.

Étant donné que la désignation proposée en vertu de la Partie IV de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario entraînera une perte de superficie aménageable au 7, avenue Hinton, cette superficie pourrait être transférée au profit du reste de la propriété située au 7, avenue Hinton et/ou au 281, rue Armstrong, ou à une combinaison des deux (2) emplacements. La densité supplémentaire de rapport plancher-sol (RPS) pouvant être

transférée au reste de la propriété située au 7, avenue Hinton et/ou au 281, rue Armstrong sera équivalente au potentiel d'aménagement perdu pour cette partie du 7, avenue Hinton et devant être désignée en vertu de la Partie IV de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario (identifiée à la figure 3-12). Avec ce transfert de densité, une hauteur et un RPS supplémentaires devraient être autorisés au 7, avenue Hinton et/ou au 281, rue Armstrong jusqu'à ce que les droits de RPS visant le 7, avenue Hinton soient pleinement utilisés sur l'une ou l'autre des propriétés. Les enveloppes de bâtiments doivent être conformes aux dispositions sur les retraits décrites au point A8 du présent PCC. **Modification de zonage : 23**

La Ville élaborera un règlement de zonage visant le 7, avenue Hinton et le 281, rue Armstrong, en vue d'appliquer le transfert de hauteur/densité susmentionné.

Tout requérant présentant une demande d'aménagement des propriétés visées doit respecter les points suivants :

- Présenter une étude d'impact sur le patrimoine culturel afin de s'assurer que la partie historique du bâtiment désignée dans la Déclaration de valeur sur le plan du patrimoine culturel est protégée et adéquatement entretenue, conformément aux dispositions de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario, du Plan officiel et de toute autre politique pertinente.
- Présenter un plan de renvoi stratifié qui détaille précisément les zones sujettes à désignation patrimoniale, c'est-à-dire les murs avant (donnant sur la rue Armstrong et l'avenue Hamilton), les murs d'extrémité (donnant sur l'avenue Hinton et la rue Spencer) et la ligne de toiture. Ce plan de renvoi sera inscrit au titre foncier, conformément à la réglementation sur les désignations patrimoniales.
- Prévoir une conception créative et de grande qualité qui assure une interface favorable à l'architecture de l'ancien édifice de la Capital Wire Cloth Company Factory, au 7, avenue Hinton.
- Reconnaître que le bâtiment historique sert de base visuelle à un réaménagement éventuel, et que tout nouvel aménagement devrait présenter un caractère contemporain inspiré de sa propre époque.
- Servir d'interface adéquate avec le contexte environnant, afin de respecter la vision d'avenir émise pour le secteur, tel que décrit dans le présent PCC.

#### **A11 Utilisations du sol dans le centre polyvalent**

Les utilisations du sol du centre polyvalent seront conformes aux dispositions du Plan officiel, et comprendront les modifications suivantes fondées sur la vision d'avenir locale, le contexte et les besoins propres à un centre polyvalent.

**A11a.** Le rez-de-chaussée des nouveaux aménagements intercalaires, comme les magasins ou les restaurants, doit être conçu de manière à être adaptable, en présentant par exemple une SHOB maximale de 170 à 200 m<sup>2</sup> par unité. Cette mesure conduira à la création de vitrines moins étendues, plus conformes au format des édifices de la rue principale, et à des façades actives et à l'adaptabilité à long terme avérée. Cette SHOB maximale de 200 m<sup>2</sup> en rez-de-chaussée par unité ou point de vente s'applique aux commerces de détail, aux commerces automobiles et aux bureaux. D'autres utilisations de bureaux seraient acceptables aux étages supérieurs au rez-de-chaussée. Les vastes commerces de détail ne sont pas souhaitables dans ce secteur car ils donnent souvent lieu à des conceptions monotones. Nota : Le 7, avenue Hinton n'est pas visé par cette politique, étant donné ses caractéristiques patrimoniales uniques. **Modification de zonage : 27**



**A11b.** Les utilisations du sol seront celles autorisées par la désignation de centre polyvalent, à l'exception de celles interdites et énumérées à la sous-zone MC12. Modification de zonage : 21

**A11c.** Les propriétés situées dans le centre polyvalent doivent être autorisées à partager des places de stationnement s'ils possèdent le nombre minimal de places requises pour l'utilisation mais dont la demande en stationnement est inférieure au nombre de place créées. Par conséquent, ces places de stationnement inoccupées pourraient servir à des utilisations d'autres propriétés, permettant ainsi d'utiliser plus efficacement les parcs de stationnement existants et de diminuer le nombre de places de stationnement sur rue dans le secteur. **Modification de zonage** : 28

### **A12 Stratégie de réaménagement des friches industrielles**

Puisqu'une partie de ce secteur polyvalent était une zone industrielle il y a de nombreuses années, il se peut que plusieurs propriétés soient contaminées. La Ville encourage particulièrement le réaménagement de ces propriétés grâce au Plan d'améliorations communautaires visant les sites contaminés d'Ottawa.

Ce plan donne la plus haute priorité au réaménagement des friches industrielles dans le secteur central, les centres polyvalents, le long des rues principales et dans les 600 mètres avoisinant les stations de transport en commun rapide actuelles ou prévues. Par conséquent, cet îlot est un excellent endroit pour tirer parti des différentes mesures incitatives du programme. Les autres propriétés se trouvant dans les zones polyvalentes et sur la rue principale traditionnelle désignées avec de possibles problèmes de contamination peuvent faire de même si elles sont admissibles.

Le Programme de subvention pour la remise en valeur de sites du plan, par exemple, peut octroyer des fonds à hauteur de 50 pour cent des coûts d'assainissement admissibles grâce à de nombreuses possibilités de subvention. On peut obtenir plus d'information sur ces possibilités à l'adresse [http://www.ottawa.ca/residents/planning/brownfields/index\\_fr.html](http://www.ottawa.ca/residents/planning/brownfields/index_fr.html)

Le présent PCC encourage l'utilisation du Programme de réaménagement des friches industrielles de la Ville de concert avec les autres mesures incitatives d'aménagement, comme l'article 37 de la Loi sur l'aménagement du territoire, afin de permettre la réalisation des projets d'aménagement. Toute demande de réaménagement de site contaminé fera l'objet de consultations avec les résidents et les associations communautaires du secteur.



## B. Espaces publics

### B1 Conception des espaces publics donnant sur le carrefour entre l'avenue Parkdale et la rue Wellington

Le carrefour Wellington-Parkdale doit devenir sûr, accueillant, agréable à fréquenter et fonctionnel pour tous les résidents du secteur et les visiteurs circulant à pied. Ce carrefour est très fréquenté par les piétons en raison des nombreuses destinations où il mène. En augmentant le retrait des bâtiments tel que noté aux points A1 et A2 ci-dessus, la priorité pourrait être accordée à la conception soignée et créative des espaces publics ou semi-publics situés aux quatre angles. Entre autres principes fondamentaux de ces espaces, il faudrait :

- Prioriser un espace piétonnier adéquat permettant à tous ceux qui circulent à cet endroit de le faire librement et sans obstacle, y compris entre la rue principale et les édifices.
- Prévoir un ou des espaces de rencontre et de détente, en mettant particulièrement l'accent sur les petits spectacles, les célébrations culturelles, etc.
- Créer une variation visuelle le long de la rue principale traditionnelle – respecter le caractère propre à la rue Wellington et à l'avenue Parkdale.
- Prévoir un aménagement paysager qui permette d'écologiser et d'adoucir les espaces.
- Présenter les œuvres d'art public comme autant de pièces autonomes, ou les intégrer au mobilier urbain ou à d'autres éléments de l'architecture paysagère.
- Concevoir et installer des affiches thématiques et d'orientation menant au parc et au marché Parkdale, à l'ancien quartier de Hintonburg et au village de Wellington. Voir : A4



### B2 Améliorer la voie publique sur la limite sud du parc Parkdale

La voie publique délimitant au sud le parc Parkdale est un bien public sous-utilisé. Son utilité doit être définie et mise en valeur afin de créer un sentiment d'appartenance au lieu, dans le contexte du parc Parkdale, du marché et des propriétés clés visées par un réaménagement du côté sud.

Une voie piétonnière municipale doit être aménagée sur la limite sud du parc, avec trottoir, bordures et lampadaires, afin de :

- assurer et favoriser l'utilisation sécurisée de cet espace public important mais sous-utilisé;
- offrir l'infrastructure urbaine essentielle pour soutenir l'aménagement futur des utilisations du sol, des formes bâties et des activités humaines souhaitées dans la zone du parc et du marché Parkdale, le « cœur » de la collectivité de la rue Wellington Ouest.



Au moment de déposer une demande de réglementation du plan d'implantation, le requérant doit fournir le terrain et l'accès nécessaires aux services publics essentiels. À titre d'exemple, le requérant peut être tenu de vendre à la Ville d'Ottawa une partie de sa façade donnant sur la voie. Les dispositions relatives aux services publics permettront de s'assurer que les autres politiques du présent PCC requérant une façade active sur le parc Parkdale ont la priorité et que, de ce fait, elles tiennent compte de toutes les solutions de rechange appropriées. Voir : A6.



### **B3 Vision d'avenir pour le parc Parkdale**

Un examen communautaire du parc Parkdale a été entrepris dans le cadre de l'Initiative de planification du voisinage, déjà mise en œuvre. Parmi les points saillants de cet examen, mentionnons :

- un nouvel accès depuis l'avenue Hamilton
- des aménagements d'accès ou de point d'entrée
- une scène ou une structure d'ombrage à usages multiples
- une architecture « animée » et la rénovation du pavillon
- de nouveaux éléments d'agrément, comme des arbres et des arbustes, des bancs et des tables, un revêtement, des aires de jeu et des supports pour vélos

À long terme, la fonction et le rôle du parc Parkdale devront être réexaminés, au fur et à mesure qu'évolue le centre polyvalent. Lorsque le public en manifeste l'intérêt et que les moyens et les ressources sont suffisants, un concours de conception pourrait représenter le moyen le plus approprié pour obtenir la plus grande variété d'idées et de suggestions pour ce bien municipal important.



## **3.6 Secteur du parc McCormick**

### **3.6.1 Contexte de conception**

Le secteur du parc McCormick, à l'est de Parkdale et à l'ouest de Sherbrooke/Pinhey, est défini le long de l'axe est-ouest de Wellington par des espaces verts, des bâtiments d'architecture patrimoniale et un mélange d'utilisations commerciales et institutionnelles. L'axe nord-sud formé par les rues Carruthers et Rosemount, avec sa série d'installations et de biens communautaires et le parc McCormick, constitue un pôle unique d'utilisations publiques. Ces qualités caractéristiques se rencontrent au parc McCormick et sur la rue Wellington.

Le rôle et la conception du parc McCormick, un espace local paisible, sont perçus par les résidents du quartier comme appropriés pour les besoins de la collectivité.



*Secteur du parc McCormick*

Ce secteur de caractère peut être décrit plus en profondeur par les qualités et les conditions de design urbain suivantes :

- Le secteur nord-est de Parkdale et Wellington se caractérise par deux immeubles d'appartements résidentiels de plus de dix étages, avec des commerces au rez-de-chaussée, tandis que l'angle sud-est est dominé par un vaste parc de stationnement
- Une bande caractéristique d'espace vert donnant sur la rue principale s'étend de l'avenue Parkdale à la rue McCormick, du côté sud de la rue Wellington
- Les espaces verts en cour avant des côtés nord et sud de Wellington donnent sur de grands édifices institutionnels à deux étages, notamment la très vaste maison de retraite du manoir Grace, le Centre d'espoir Bethany et la résidence St. George's.
- Les édifices situés du côté nord ont des retraits variant de 4,0 à 6,0 m environ; le retrait du manoir Grace varie de 7,0 à 20,0 m; la façade nord entre Carruthers et Stirling présente un trottoir étroit, large de 2,4 à 3,2 m environ.
- Le parc McCormick se trouve derrière un bâtiment municipal quelconque du début de l'époque moderniste (qui donne sur la rue principale et qui abrite actuellement des services communautaires).
- Le parc est encadré par des utilisations résidentielles de faible échelle à l'est et des terrains commerciaux de faible échelle et sous-utilisés, ou de parcs de stationnement au nord et à l'ouest. Les résidences de faible échelle s'étendent au-delà du parc vers le nord, l'ouest et l'est.
- Les rues Carruthers et Rosemount constituent de grands axes piétonniers et de transport nord-sud, menant à des bâtiments et des espaces municipaux : l'école publique Connaught, la succursale Rosemount de la Bibliothèque publique, le Centre de soutien aux aînés et le parc McCormick.
- Juste à l'est du parc McCormick, on retrouve le plus grand regroupement de bâtiments polyvalents historiques de la rue Wellington, qui fait écho au cœur commercial historique de Hintonburg, notamment la maison Magee, à désignation patrimoniale.
- Les édifices à vitrine de deux étages abritent en général des utilisations commerciales.
- Les édifices sont en général construits en rangée continue ou, s'ils sont non attenants, à au plus 3,0 m des édifices adjacents les plus près.
- On note quelques bonnes occasions de création de points de vue, car la rue Wellington dessine une courbe légère dans ce secteur et la rue Carruthers est une longue allée qui crée un carrefour en « T » avec la rue Wellington.
- Habituellement, les rues résidentielles orientées nord-sud ne sont pas alignées les unes avec les autres. Elles créent en outre des points de vue naturels.
- Des places de stationnement sur rue sont actuellement disponibles autour du parc, sauf sur Armstrong.

### **3.6.2 Principaux défis**

- Les nouvelles possibilités de point de vue et d'édifices servant de repère devraient être désignées.
- Les édifices historiques situés à l'est du parc McCormick et qui ne font actuellement l'objet d'aucune désignation en vertu de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario doivent être reconnus et protégés.
- Les déplacements et la sécurité des piétons sur l'axe Rosemount/Carruthers doivent être améliorés.
- Les espaces verts entre le manoir Grace et le parc McCormick donnent un caractère particulier et doivent être mis en valeur.
- Le réaménagement des propriétés privées entourant le parc McCormick doit jouer un rôle dans la qualité des parcs, grâce à une amélioration de sa sécurité et de son attrait.
- Le bâtiment situé au 1137, rue Wellington (actuellement le Service communautaire d'Ottawa-Ouest) joue un rôle ambigu par rapport au parc, et ni sa condition physique ni sa viabilité future ne sont connues.

- Tout projet de remise en état, de restructuration ou de réaménagement mené au parc McCormick, en particulier sur l'édifice du 1137, rue Wellington, doit permettre d'améliorer la sécurité du public et d'encourager l'utilisation du parc par le plus de gens possible.
- À long terme, la possibilité d'agrandir le parc McCormick en y annexant les terrains appartenant à la Ville d'Ottawa (et occupés par le Service communautaire d'Ottawa-Ouest) au 1137, rue Wellington pourrait être un projet intéressant. Il s'agit d'une occasion unique d'utiliser le parc McCormick pour redéfinir ce secteur de caractère en vaste espace ouvert et en point de repère communautaire. Si le bâtiment vieillissant situé au 1137, rue Wellington est jugé non viable à long terme aux plans fonctionnel et économique, il pourrait faire l'objet d'une recommandation de démolition. Si tel était le cas, le parc pourrait être agrandi de 30 pour cent par rapport à sa superficie actuelle. L'acquisition d'un espace vert dans un environnement urbain établi et stable est une possibilité très rare, qui demande à être sérieusement prise en compte dans une société qui dépend de plus en plus des commodités locales et des zones urbaines intérieures pour attirer de nouveaux résidents.

### 3.6.3 Vision et objectifs en matière de conception

Le secteur continuera de représenter la partie « la plus verdoyante » de Wellington et un carrefour de services communautaires. Il est articulé autour du parc de quartier McCormick Park, la spacieuse cour avant du manoir Grace, le Centre d'espoir Bethany et la résidence St. George's, sans oublier le groupe unique d'édifices historiques de Hintonburg et diverses installations publiques.

- Protéger l'espace vert en face du manoir Grace et des résidences Bethany et St. George's
- Respecter et mettre en valeur les points de vue sur les bâtiments patrimoniaux, comme les résidences Bethany et St. George's (paroisse et église Holy Rosary).
- Créer un espace de rencontre public ou semi-public dans la cour avant du manoir Grace, qui permet de meilleures occasions et thématiques d'utilisation; on pourrait par exemple l'intégrer dans une randonnée artistique ou patrimoniale, dans un jardin musical, etc.
- Officialiser le sentier semi-public situé entre la résidence St. George's (1153, Wellington) et Castle Towers (1157, Wellington), et examiner comment il pourrait être inséré dans les fonctions ou autres programmes communautaires des environs.
- Mettre en valeur l'espace semi-public et les façades des magasins de détail, si la superficie est suffisante, en examinant la possibilité de fournir de meilleurs endroits pour s'asseoir, s'abriter et planter des arbres; mentionnons à titre d'exemple le site de Castle Towers (1157, Wellington).
- Créer une transition efficace entre le caractère et les fonctions de la rue principale et du quartier résidentiel environnant.
- Protéger les édifices désignés et patrimoniaux concentrés à l'angle Carruthers/Wellington.
- Évaluer la valeur fonctionnelle, et éventuellement patrimoniale, de l'édifice municipal situé dans la partie sud du parc McCormick.



- Tirer avantage des biens publics, comme les installations communautaires, situés aux carrefours Wellington/Rosemount/Carruthers
- Encourager les aménagements intercalaires sur le parc de stationnement situé à l'angle de l'avenue Rosemount et de la rue Wellington.
- Dans le cadre d'un plan provisoire de réaménagement, prévoir des bordures bien délimitées et attrayantes pour définir le rôle visuel et fonctionnel de l'espace semi-public du parc de stationnement situé à l'angle de Rosemount et de Wellington.
- Créer une signalisation et un traitement paysager qui favorisent la visibilité et l'accessibilité du parc McCormick et de la succursale Rosemount de la Bibliothèque publique.
- Éliminer les éléments indésirables et reconcevoir l'espace semi-public en face du Centre pour aînés afin de le désencombrer et de le rendre plus attrayant et plus utile.
- Améliorer la visibilité, la sécurité et la fonctionnalité de la circulation à l'intersection Carruthers/Wellington/Rosemount, actuellement sources de confusion.

### 3.6.4 Politiques de conception

#### A. Forme bâtie

##### A1 Réaménagement sur Wellington, près de l'angle avec Rosemount (1134, rue Wellington)

Le terrain vacant et sous-utilisé situé à l'angle de l'avenue Rosemount et de la rue Wellington représente une occasion importante de réaménagement d'édifice pouvant aboutir à un point de repère, étant donné : (1) son emplacement à un carrefour en « T », où s'entassent plusieurs bâtiments à valeur patrimoniale et (2) sa grande visibilité sur la rue Wellington, attribuable à la géométrie de la chaussée. La conception urbaine et architecturale des nouveaux édifices devrait respecter et célébrer le patrimoine architectural et le contexte.

**A1a.** Un nouvel édifice doit renforcer les valeurs essentielles de la forme bâtie observée sur la rue principale, et en particulier la concentration d'architecture locale et de patrimoine bâti :

- Le regroupement de bâtiments devrait être avisé et respectueux des édifices adjacents de la rue principale, et renforcer l'échelle humaine;
- Les éléments bâtis devraient être pertinents et respectueux des détails des édifices adjacents de la rue principale, notamment en ce qui concerne les portes, les fenêtres, les corniches et les autres éléments qui contribuent à la conception globale d'un édifice et au caractère du paysage de rue.

Voir **Modification de zonage** : 11 et 20



**A1b.** L'architecture et/ou les éléments des points de repère devraient tirer avantage des fins de vue bien définies du site, pour ce qui concerne :

1. la vue en direction est, depuis l'avenue Parkdale et le long de la rue Wellington
2. la vue en direction sud, le long de l'avenue Carruthers
3. la vue en direction ouest, le long de la rue Wellington

Les attributs ou les éléments architecturaux doivent offrir une interprétation audacieuse ou nouvelle des valeurs de la forme bâtie susmentionnées (notées au point A1a), afin de créer un bâtiment novateur qui renforce le patrimoine bâti, tout en donnant naissance à un nouveau point de repère communautaire.

Voir **Politique relative à la rue principale générale** : A3 et A5

### **A2 Aménagement autour du parc McCormick**

Le parc McCormick est actuellement ceinturé par des terrains vacants ou sous-utilisés, ou par des bâtiments qui ne donnent pas sur le parc. Les résidences construites sur l'avenue Carruthers font figure d'exceptions. L'aménagement du pourtour du parc McCormick devrait prévoir une façade continue sur le parc et comprendre des éléments tels que des porches, des fenêtres, des balcons et des portes s'ouvrant directement sur l'extérieur depuis le rez-de-chaussée, ou d'autres détails architecturaux fidèles au quartier résidentiel de faible échelle. Cet aménagement devrait renforcer le sentiment de sécurité chez les utilisateurs du parc (une « vue sur la rue ») et d'appartenance au lieu. Aucun mur aveugle ne doit donner sur le parc.

Les édifices doivent être construits près de la limite des terrains, car les retraits importants amoindrieraient l'importance de l'interface avec le parc.

### **A3 Réaménagement le long de la rue Grant (1157, 1153 et 1145, rue Wellington, côté nord)**

Les terrains situés aux 1157, 1153 et 1145, rue Wellington sont de vastes « lots traversants ». Ils sont ceinturés par les rues Wellington et Grant au nord et au sud, et par un grand immeuble résidentiel polyvalent à l'ouest. Ces terrains sont actuellement occupés par une tour d'habitation, avec au rez-de-chaussée un commerce donnant sur la rue Wellington, un édifice religieux et une utilisation commerciale. De vastes parcs de stationnement sous-utilisés donnent sur la rue Grant, une rue résidentielle de faible échelle. Ces aires représentent des sites potentiels d'aménagement intercalaire.

Les aménagements intercalaires réalisés doivent permettre de réimplanter le regroupement et les détails de façade qui reflètent et renforcent l'impression d'échelle humaine de rue résidentielle Grant.

Voir **Modification de zonage** : 9 et 10



## B. Espaces publics

### B1 Prioriser la conception d'espaces verts sur la rue Wellington, entre Parkdale et le parc McCormick

Un groupe d'édifices institutionnels, concentrés entre Parkdale et le parc McCormick sur d'inhabituels grands terrains et avec des retraits avant profonds, créent le seul tronçon de la rue Wellington présentant de vastes zones de pelouse, des arbres adultes et d'autres éléments d'aménagement paysager. Ce regroupement d'édifices permet non seulement d'interrompre la continuité de commerces de détail observée sur la rue principale traditionnelle, mais représente en outre une occasion rare de mettre en valeur cet environnement écologique unique sur la rue Wellington.

**B1a.** Les retraits d'édifice actuels doivent être préservés afin de protéger les espaces verts des cours avant faisant face au manoir Grace et au Centre Bethany Hope (1134 et 1140, rue Wellington, respectivement) et la résidence St. George's (1153, rue Wellington).

**B1b.** La mise en valeur des qualités esthétiques et fonctionnelles des espaces verts des cours avant doit être prioritaire dans toute modification des cours avant des propriétés aux adresses mentionnées au point B1a, y compris les éléments servant de repère, comme les grands arbres ou les œuvres d'art public.

**B1c.** La reconfiguration et l'entretien des aménagements paysagers doivent permettre d'ouvrir de bons points de vue sur les édifices présents. Des arbres et des arbustes doivent encadrer les édifices ou souligner leur présence, sans les dissimuler.

**B1d.** La possibilité pour le public de profiter de ces espaces verts, particulièrement au 1134 et au 1140, rue Wellington, sera optimisée par l'amélioration de leur utilité et de leur accessibilité. Cette amélioration peut se faire par un programme d'aménagement axé sur l'utilisation publique, par exemple l'aménagement d'un parc de poche urbain, d'une allée piétonne publique, de lampadaires et de bancs destinés aux piétons ou d'un paysage plus intéressant. Les plans devraient tenir compte d'une future jonction avec le parc McCormick. Ce projet sera réalisé en collaboration avec les propriétaires, les résidents et la Ville d'Ottawa, et par l'acquisition de terrains par la Ville. Les utilisations publiques doivent être établies en fonction de la programmation et des exigences de sécurité du manoir Grace, sans interférer avec celles-ci. La conservation et l'amélioration des espaces verts peuvent être considérées comme un avantage communautaire, en vertu de l'article 37 de la Loi sur l'aménagement du territoire.

**B1e.** L'officialisation du sentier semi-public à l'ouest de la résidence St. George's sera envisagée, par exemple, dans le cadre d'une « randonnée artistique » communautaire. La priorité sera accordée à la coordination avec les utilisations du sol adjacentes et d'autres programmes communautaires, et à la conception d'un espace public attrayant, exploitable et sécurisé. (Voir B2 ou B3 pour connaître les considérations relatives à la conception.)



**B2 Modification du bâtiment situé au 1137, rue Wellington et des espaces qui l'entourent (actuellement le Service communautaire d'Ottawa-Ouest)**

Le parc McCormick est un espace ouvert de quartier très apprécié. L'emplacement et la conception du bâtiment situé au 1137, rue Wellington (actuellement le Service communautaire d'Ottawa-Ouest) jouent un rôle primordial dans la manière avec laquelle le parc est défini et utilisé. Actuellement, la conception et l'utilisation du bâtiment ne sont liées d'aucune manière au parc. Il sépare en fait le parc de la rue Wellington et tient lieu de barrière visuelle et sonore. Toutefois, sa conception ad hoc amoindrit le potentiel du parc en tant qu'espace ouvert de quartier essentiel, sûr et paisible, auquel une vaste gamme d'utilisateurs peut accéder. L'emplacement et la conception du 1137, rue Wellington doivent mettre en valeur cet important bien public. L'entretien et le réaménagement du site et des emprises publiques adjacentes devront prévoir les points suivants :

**B2a.** Modifier le bâtiment municipal et le terrain situés au 1137, rue Wellington de manière à ce qu'ils répondent clairement à divers besoins fonctionnels et esthétiques de la rue Wellington et du parc McCormick. Les façades du bâtiment et les espaces environnants doivent délimiter clairement leur rôle fonctionnel auprès de la population, notamment comme repères territoriaux, afin de désigner les espaces publics et privés ainsi que leur utilisation prévue.

**B2b.** Définir clairement un espace vert utilisable dans la cour avant (donnant sur la rue Wellington). L'aménagement paysager doit délimiter les zones destinées à un usage public ou privé, en clarifiant par exemple la propriété et la responsabilité. L'emplacement approprié de l'arrêt d'autobus, des poubelles et des boîtes à journaux est essentiel pour rendre cet espace à la fois fonctionnel et attrayant.

**B2c.** Installer des éléments d'orientation afin de mieux faire connaître le parc McCormick et la succursale Rosemount de la Bibliothèque publique, et de faciliter leur accès : orientation, parcours et reconnaissance de la destination. Cela pourrait se faire dans le cadre de projets d'aménagement paysager, comme des pavés distinctifs et des arbres/arbustes sélectionnés, placés et entretenus de manière à permettre une bonne visibilité en provenance et en direction du parc, à l'année et avec peu d'entretien.

**B2d.** Installer une œuvre d'art public ou une signalisation thématique permettant de reconnaître le quartier historique de Hintonburg ou l'ensemble de la collectivité de Wellington.

**B2e.** Améliorer la sécurité routière aux carrefours avec Carruthers, Wellington et Rosemount, dont l'aspect visuel et la fonctionnalité sont déficients. Il faudrait pour cela clarifier et améliorer la signalisation des déplacements sur la voie, le chronométrage des feux ainsi que la géométrie des trottoirs et de la chaussée pour les piétons et les automobilistes.

Voir **Mise en œuvre** : 4.3



### **B3 Possibilité d'agrandir le parc McCormick**

À long terme, si la population et la Ville d'Ottawa en manifestent la volonté, la Ville pourrait collaborer avec les résidents pour examiner la possibilité d'accroître considérablement la superficie du parc en démolissant le bâtiment situé au 1137, rue Wellington et en déplaçant les services qu'on y reçoit ailleurs dans la collectivité, au besoin. Cette mesure permettrait d'agrandir le parc jusqu'à la rue Wellington. Les principaux objectifs visés dans l'agrandissement du parc McCormick sont les suivants :

- Ajout d'une superficie approximative de 30 pour cent pour usage communautaire. L'acquisition d'espaces verts publics est très compliquée dans un secteur urbain aménagé.
- Un parc de quartier plus visible, plus accessible et plus sûr, qui permet d'encourager une fréquentation plus inclusive et plus diversifiée.
- La possibilité de redéfinir les concentrations uniques de biens et d'installations dans le secteur, grâce à la création d'un parc communautaire servant de point de repère.
- Les améliorations apportées au parc pourraient servir de catalyseur pour la mise en valeur ou le réaménagement des terrains sous-utilisés qui l'entourent.

Voir **Mise en œuvre** : 4.3

## **3.7 Secteur de la place Somerset**

### **3.7.1 Description**

Le secteur de la place Somerset, qui s'étend des avenues Sherbrooke/Pinhey à l'avenue Breezehill, se caractérise par des îlots de bâtiments de rue principale traditionnelle, où contrastent des terrains vagues, des utilisations automobiles remplies de véhicules et des tours d'habitation. La rue principale offre toute une gamme d'utilisations et de choix de vie, de travail et de divertissement.

La place Somerset est une emprise publique triangulaire délimitée par trois voies publiques. Il s'agit de la première place publique accueillant les visiteurs en direction ouest et se dirigeant vers le secteur de la rue Wellington Ouest. Elle fait le lien avec la partie est du quartier. Bien qu'appartenant à la Ville d'Ottawa, elle a été pratiquement adoptée et entretenue par les résidents depuis sa création dans les années 1980, dans le cadre du programme PAQ. C'est un lieu de détente et de rencontre, le seul endroit du genre situé directement sur la rue principale.



*Secteur de la place Somerset*

Ce secteur à l'allure de quartier peut être décrit par les qualités et les conditions de design urbain suivantes :

- Bâtiments continus de deux ou trois étages, avec vitrine, surmontés d'unités d'habitation, implantés sur la limite de propriété.
- Les bâtiments font souvent partie de rangées continues ou, s'ils sont individuels, sont au plus à 3,0 m des bâtiments adjacents.
- Les bâtiments d'un étage ou un étage et demi construits sur des terrains vacants ou sous-utilisés, axés sur l'automobile, sont en retrait, ce qui crée des trous dans le paysage de rue, en contraste avec le tissu urbain traditionnel d'une rue principale.
- On retrouve dans le secteur un certain nombre de tours d'habitation, d'une hauteur variant de dix à seize étages.
- Le rapport avec la rue varie de 1:3 à 1:1.5, ce qui contribue à créer un caractère de village d'échelle généralement faible.
- Les trottoirs figurent parmi les aires les plus larges le long de la rue principale, avec par exemple des largeurs qui varient, entre Merton et Fairmont, de 3,8 à 6,2 m (par rapport à des largeurs de 3,0 à 5,0 m observées ailleurs). Notons que, du côté nord de la rue Wellington, entre Spadina et Bayswater, les trottoirs seront larges de 3,5 à 7,0 m; toutefois, du côté sud, cette largeur est de 2,8 m.
- La place Somerset est encadrée, sur deux côtés, par des façades de bâtiment généralement continues : la rue Somerset et la rue Wellington. Cette continuité est en revanche interrompue sur la rue Spadina par des utilisations automobiles de faible hauteur et en retrait.
- Les îlots situés du côté nord de la rue principale, entre Merton et Garland, sont aménagés sur leur périmètre, laissant un vide long de 11 à 22 m en leur centre. Leurs bâtiments qui donnent sur la rue principale ont une profondeur variant de 20 à 30 m.
- Les bâtiments longeant Armstrong ont pour la plupart une profondeur maximale de 22 m, calculée depuis la limite de terrain.
- On retrouve cinq lots traversants, une présence qui n'est pas conforme au modèle traditionnel des propriétés, aux 979, 987, 999, 1041 et 1049, rue Wellington.
- Des utilisations principalement résidentielles de faible échelle sont immédiatement adjacentes aux propriétés de la rue principale et à celles de la rue Armstrong, du côté nord.
- Les propriétés situées du côté sud de la rue principale, entre Sherbourne et Bayswater, donnent en général sur les cours latérales d'un groupe de résidences de faible échelle.
- Un réseau routier dense de routes locales et régionales jouxte la rue principale à de nombreux points dans le secteur.
- Les rues locales, orientées nord-sud, ne sont pas alignées les unes les autres et croisent la rue Wellington sous des angles bizarres et aigus.
- L'église catholique St. Francis of Assisi est un bâtiment historique important et constitue le seul point de repère d'importance municipale dans le couloir de la rue Wellington Ouest, en raison de ses détails architecturaux, de son échelle et de sa hauteur (environ 45 m)
- Le centre communautaire Hintonburg est la plus importante installation communautaire de la rue principale, et dispense essentiellement des services récréatifs.

### **3.7.2 Principaux défis**

- Les nombreux terrains sous-utilisés et vacants, où l'on retrouve par exemple des utilisations automobiles, créent des vides importants dans la continuité du caractère et des utilisations du secteur, mais constituent en même temps des occasions idéales de renouveler ce caractère.
- La place présente des problèmes permanents de sécurité.
- Il n'est pas facile de favoriser les conditions nécessaires pour attirer certains commerces de détail, comme des épiceries, qui manquent aux résidents du secteur.
- La protection de deux espaces verts de la rue Wellington Street, la place Somerset et l'église St. Francis of Assisi
- La place Somerset est peu distinctive, désordonnée et peu accueillante en tant que point d'accès.

- Le réaménagement à grande échelle de la rue principale, particulièrement celui des terrains traversants, risque de détruire le tissu urbain actuel et d'être incompatible avec la forme bâtie et des utilisations des secteurs résidentiels adjacents, anciens ou nouveaux.

### 3.7.3 Vision et objectifs en matière de conception

Le secteur de la place Somerset doit être confirmé et perçu comme un carrefour permanent d'activité communautaire, notamment en raison de la présence de l'espace ouvert, de son emplacement de point d'accès à l'est, de sa proximité d'une future station de train léger et de la possibilité de réaménager plusieurs propriétés sous-utilisées. Les nouveaux aménagements devront déboucher sur des utilisations animées et productrices d'activité, et à des bâtiments et des espaces capables d'accueillir de telles utilisations.

- Recréer une façade continue sur la rue, avec des commerces de détail en rez-de-chaussée et des commerces dans les nouveaux aménagements intercalaires.
- Veiller à créer, lors de réaménagements futurs, une fibre urbaine bien conçue, capable de renforcer les formes et le caractère distincts ainsi que les utilisations des propriétés de la rue principale et du quartier résidentiel environnant.
- Veiller à ce que les réaménagements axés sur le transport en commun soient cohérents avec l'échelle et le caractère historiques de Hintonburg.
- Veiller à ce que la place Somerset soit à perpétuité protégée en tant que parc public, au bénéfice de la collectivité.
- Veiller à une certaine souplesse dans les utilisations de la place Somerset afin de répondre, en tant que point d'accès, aux nombreux besoins de programmation de ce quartier urbain diversifié.
- Concevoir un espace communautaire unique à la place Somerset, en y intégrant des éléments visuels caractéristiques qui annoncent l'arrivée dans le quartier, en particulier à l'approche du pont Somerset.
- Prévoir une ouverture visuelle et une grande visibilité sur la place Somerset de tous les angles afin d'assurer en permanence une capacité d'observer les activités et par mesure de sécurité.
- Créer des liens favorables à la marche bien définis en direction, en provenance et à l'intérieur de la place Somerset, depuis les rues adjacentes.
- Modifier les modèles de déplacement des automobiles et de stationnement, afin d'améliorer la sécurité des piétons et leur accès à la place, tout en assurant les besoins importants des utilisations environnantes.
- Préserver et mettre en valeur l'espace ouvert semi-public devant l'église St. Francis of Assisi.
- Entretemps, clarifier les domaines public et privé, ainsi que leurs utilisations, dans les cours avant (sud) et latérale (ouest) du 1041, rue Wellington.



- Améliorer la continuité et l'intégration du centre communautaire Hintonburg dans le paysage de la rue principale.
- Clarifier la destination et la sécurité du sentier situé du côté est du centre communautaire Hintonburg, en améliorant la signalisation, l'orientation et le traitement paysager.
- Créer des limites bien démarquées et attrayantes entre les domaines mal définis séparant les domaines public et privé, sur les terrains vacants et les espaces privés qui ne sont pas nets.
- Planter des arbres et d'autres végétaux sur la voie publique, lorsque cela est possible, notamment dans les emprises des trottoirs ou les avancées de trottoir.

### **3.7.4 Politiques de conception**

#### **A. Forme bâtie**

##### **A1 Création d'un cadre bâti bien défini autour de la place Somerset**

Les réaménagements intercalaires des propriétés donnant sur la place Somerset, la rue Wellington (entre Garland et Bayswater) et la rue Somerset (entre les avenues Spadina et Breezhill) doivent comporter les éléments suivants :

- Des utilisations de détail ou commerciales axées sur la marche et en rez-de-chaussée, afin d'assurer une activité cohérente et une bonne visibilité sur la place Somerset tout au long de la journée. On encourage les utilisations résidentielles à l'étage, afin d'assurer une activité et une surveillance permanentes sur la place Somerset et aux alentours.
- Une lisière construite continue permettant de créer un cadre urbain bien défini :
  - qui élimine les vides indésirables entre les bâtiments et qui rétablissent l'implantation traditionnelle des bâtiments sur la largeur des propriétés
  - qui définissent mieux les façades des bâtiments traditionnels, directement sur la limite des propriétés ou très près.

Voir **Forme bâtie dans le couloir de la rue principale** : A1, A2, A3 et A4.

##### **A2 Point d'accès à l'est de la place Somerset**

L'îlot situé à l'est de la place Somerset, ceinturé par Spadina, Somerset, Bayswater et Wellington, doit constituer un lieu délimitant le secteur. À l'est, cet îlot définit la limite et l'entrée dans le quartier, et à l'ouest il fait face à la place Somerset. Les terrains de cet îlot présentent une concentration unique de propriétés très accessibles, visibles et sous-utilisées au sein du quartier de Wellington-Ouest.

Parmi les autres caractéristiques propres à cette zone centrale, mentionnons :

- Sa proximité avec de multiples circuits et installations de transport, notamment la rue Scott, la rue Somerset (vers la Petite Italie et le quartier chinois), la station Bayview et la future station du train léger, de futurs sentiers polyvalents et récréatifs, un éventuel pont piétonnier et la collectivité de Dalhousie.
- Un caractère de rue principale de petite échelle autour de la place Somerset, mais des tours d'habitation à proximité immédiate de la place.
- Des terrains sous-utilisés à certains endroits pouvant servir de points de repère.
- Un vaste espace ouvert public à l'aréna Tom-Brown.

La valeur esthétique et la qualité d'utilisation du sol que pourrait apporter l'aménagement de ces terrains sont appréciables. Ces terrains se trouvent à un carrefour important du quartier, et représentent une occasion d'explorer l'éclectisme du secteur et de créer de véritables points de repère communautaires. Les aménagements futurs feront du secteur un carrefour d'activité favorable aux utilisations axées sur le transport en commun et la vie de quartier, ainsi qu'à la création architecturale.

Les principales propriétés concernées sont les suivantes : 1, avenue Spadina; 10 et 24, avenue Bayswater; 930, rue Wellington; 1073, 1079, 1085 et 1089, avenue Somerset.

De nouvelles augmentations de hauteur de bâtiment, jusqu'à neuf étages, pourraient être envisagées afin de permettre une ou plusieurs des mesures suivantes :

- l'aménagement d'un espace ouvert public, comme une petite place ou un trottoir élargi
- une contribution monétaire pour du logement abordable, en location ou comme propriétaire occupant
- un centre de jour communautaire
- une œuvre d'art public et/ou des éléments architecturaux extraordinaires et novateurs

Voir **Rue principale générale** : A5; Mise en œuvre : 4.3

**A2a.** Les bâtiments situés à l'angle de Bayiew/Bayswater-Wellington et Bayswater-Somerset devraient présenter une architecture de point d'accès qui ressort de leur contexte par leur conception et non pas en raison de leur emplacement. Des attributs ou des éléments distinctifs au plan architectural doivent offrir une interprétation audacieuse et nouvelle des valeurs de la forme bâtie susmentionnées, afin de permettre de distinguer sans ambiguïté le quartier dans lequel on entre. Les détails architecturaux distinctifs doivent se poursuivre sur toutes les façades visibles depuis le domaine public, y compris la rue et les trottoirs.

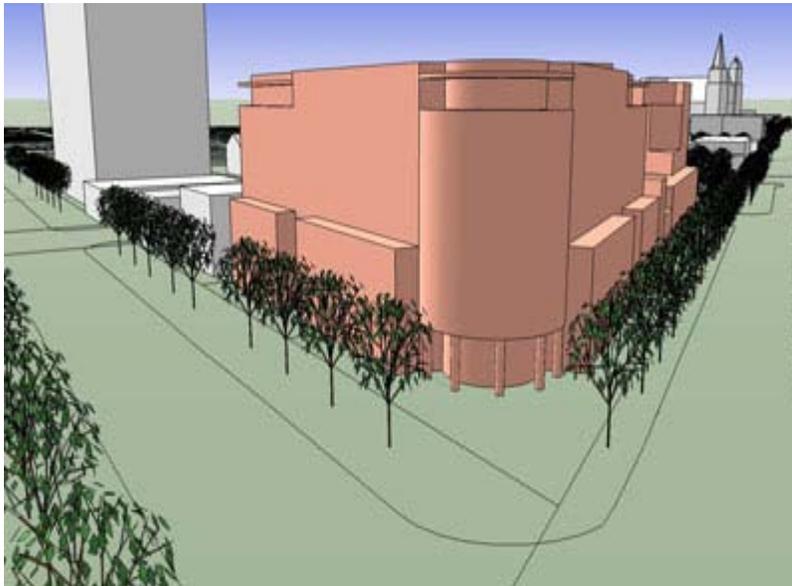
**A2b.** Les bâtiments doivent illustrer les principales valeurs de forme bâtie de la rue principale, tel que détaillé dans les politiques et règlements de zonage du présent document, et plus particulièrement :

- Des façades et des encombrements créatifs, qui prévoient un retrait du rez-de-chaussée afin d'offrir plus d'espace aux piétons. Cet espace supplémentaire ne peut être garanti que par la création d'espaces semi-publics sur les propriétés privées puisque l'emprise disponible pour l'élargissement des trottoirs a été maximisée.
- Une forme bâtie traditionnelle à échelle humaine, c.-à-d. des façades donnant sur la place Somerset, qui suscitent l'intérêt des piétons et préservent la lumière du jour et la visibilité sur le ciel, dans la rue et sur la place Somerset.
- Le regroupement des bâtiments, les matériaux utilisés et les autres détails de conception créant, horizontalement et verticalement, des changements renforçant la taille des lots environnants ainsi que le regroupement et les détails architecturaux du secteur. Ces détails architecturaux seront déterminés par les repères des bâtiments et des terrains environnants, afin de préserver les éléments architecturaux qui caractérisent cette rue principale des autres secteurs d'Ottawa.

**A2c.** La présentation d'un thème « de marque », d'une caractéristique ou d'un message quelconque sur la collectivité de Hintonburg doit être marquée à cet endroit ou établie puis poursuivie dans le reste du couloir, par exemple une signalisation ou des œuvres d'art thématiques.

**A2d.** Créer un parcours et un environnement piétonniers vastes et de grande qualité sur les voies menant à la place Somerset depuis l'est et sur le côté est de l'avenue Spadina, entre les rues Wellington et Somerset. Concevoir des bâtiments qui accordent la priorité aux formes architecturales, aux détails de conception et aux espaces en rez-de-chaussée axés sur la marche à pied. Ces espaces publics seront mis en valeur pour les spectacles de rue, les expositions temporaires, l'aménagement de terrasses ou de simples espaces de détente. Il sera ainsi plus facile d'animer ces points d'accès très visibles.





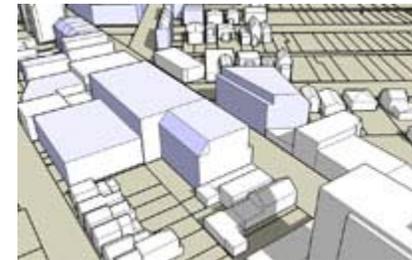
### **A3 Renforcer et mettre en valeur le tissu urbain des îlots situés sur Bayswater/Merton/Wellington/Armstrong**

Les nouveaux aménagements intercalaires des « lots traversants » situés entre les rues Wellington et Armstrong et entre les avenues Bayswater et Merton permettront de recréer la fibre urbaine traditionnelle des bâtiments et de respecter les utilisations résidentielles et les formes bâties des côtés nord et sud de la rue Armstrong. Ces îlots se caractérisent traditionnellement par un espace ouvert en leur centre, entouré de bâtiments.

**A3a.** Sur la rue Wellington, les édifices seront construits à proximité de la limite avant du terrain, ou directement dessus. De plus, la profondeur maximale des édifices doit tenir compte d'une cour arrière suffisante pour aménager un espace fonctionnel et pour renforcer le caractère de l'espace intérieur des îlots.

**A3b.** Sur la rue Armstrong, les édifices seront conformes aux utilisations résidentielles de faible échelle et à la forme bâtie, sans aire de stationnement donnant sur la rue Armstrong. Les grands bâtiments ou structures autonomes et construits sur des lots traversants ne permettent pas d'obtenir le type de forme ou de fibre urbaine adéquat pour la coexistence des édifices commerciaux et résidentiels à proximité étroite les uns des autres sur les rues Wellington et Armstrong.

**A3c.** L'aménagement d'un lien piétonnier à mi-parcours de l'îlot devrait être envisagé au 999, rue Wellington. Cette mesure permettrait de morceler l'îlot et de le rendre davantage conforme aux dimensions habituelles des îlots longeant le couloir et d'améliorer le passage des piétons entre les résidences et la rue principale.



Voir **Modification de zonage** : 17, 18, 19

## **B. Espaces publics**

### **B1 Espace vert de l'église St. Francis of Assisi**

L'espace vert de l'église St. Francis of Assisi constitue une occasion rare et précieuse d'espace visible et accessible par le public, et utilisable le long de la rue Wellington. La protection de ce secteur à de telles fins permettra de renforcer le réseau d'espaces publics rapprochés nécessaire pour créer une rue principale de qualité. Les retraits actuels des bâtiments doivent être maintenus pour protéger les cours avant, qui servent essentiellement :

- de lieu de détente et de rencontre (pour les résidents et les visiteurs)
- d'espace permettant la mobilité de toutes les personnes souhaitant traverser le site
- à planter des arbres et d'autres végétaux

### **B2 Protection de la place Somerset en tant qu'espace ouvert public**

La place Somerset est un terrain municipal triangulaire situé dans l'emprise publique. Au sein de la collectivité, la place Somerset est connue comme espace public de détente passive, de réunions spéciales ou de tenue d'événements. Puisqu'il s'agit d'un espace ouvert apprécié et nécessaire, et que le besoin d'espaces du genre sera de plus en plus grand avec l'accroissement de la population, cette zone sera conservée à perpétuité par la Ville en tant que place publique, et ne devrait pas être envisagée pour aucune autre utilisation du sol.

Voir **Modification de zonage** : 30

### **B3 Vision d'avenir pour la place Somerset**

À long terme, la fonction et le rôle de la place Somerset devront être réexaminés, au fur et à mesure que sont réaménagées les propriétés sous-utilisées environnantes. Lorsque le public en manifeste l'intérêt et que les moyens et les ressources sont suffisants, un concours de conception pourrait représenter le moyen le plus approprié pour obtenir la plus grande variété d'idées et de suggestions pour cet espace communautaire important.

### **B4 Espace public et sentier du centre communautaire Hintonburg (CCH)**

L'espace public situé devant le CCH et le sentier menant de la rue principale au parc Hintonburg doivent être conçus de manière à offrir un environnement piétonnier confortable et attrayant. Il faudrait, à titre d'exemple, ajouter des arbres, du mobilier urbain, des panneaux indicateurs et d'autres éléments uniques, comme de petites installations d'art public. Ces améliorations ne doivent pas nuire à l'accessibilité permanente des clients du CCH.

Voir **Mise en œuvre** : 4.3



## 4.0 Implémentation

---

### 4.1 Aperçu

Le PCC de la rue Wellington Ouest, une fois approuvé par le Conseil municipal, tiendra lieu de politique s'appliquant au secteur de planification et sera destiné à orienter le personnel municipal, les résidents et les promoteurs dans l'évaluation des demandes de modification au Plan officiel et au Règlement de zonage, des demandes adressées au Comité de dérogation et des demandes de réglementation du plan d'implantation, ainsi que dans les chantiers de travaux publics. Les demandes d'aménagement proposant des hausses importantes du niveau de densification ou des modifications majeures aux dispositions sur l'utilisation du sol ou la conception, décrites aux sections 3.3 à 3.7, nécessiteront une modification du présent PCC.

Le CCAT préconise l'ajout du présent PCC au Plan officiel en tant que plan secondaire.

### 4.2 Modification du PCC

Avec l'adoption par le Conseil de la modification au Plan officiel (MPO), les politiques du présent PCC feront partie du Plan officiel de la Ville d'Ottawa, en tant que plan secondaire. Toute modification aux politiques du plan secondaire nécessitera une MPO, qui devra être effectuée par l'intermédiaire de la Direction de l'examen des demandes d'aménagement, et devra faire l'objet d'un examen de la demande, d'une consultation publique, d'un examen du Comité de l'urbanisme et d'une décision finale du Conseil municipal.

### 4.3 Mesures de mise en œuvre

La section qui suit décrit les mesures et les mécanismes utilisés pour mettre en œuvre les orientations stratégiques des politiques du PCC de la rue Wellington Ouest.

- Une modification au Plan officiel (MPO) sera apportée sous la forme d'un plan secondaire du Plan officiel de la Ville d'Ottawa, en vue d'appliquer les principales politiques du PCC décrites aux sections 3.3 à 3.7. Cette modification accompagnera le rapport du personnel recommandant au Comité de l'urbanisme et au Conseil municipal d'approuver le PCC.
- Des modifications de zonage seront apportées à certains terrains en vue d'atteindre les objectifs fixés en matière d'utilisation et de conception. Les modifications proposées permettant de mettre en œuvre le présent PCC sont brièvement exposées à l'appendice 1 et accompagneront le rapport du personnel soumis au Comité de l'urbanisme et au Conseil municipal.
- Des accroissements de hauteur de bâtiment, destinés à profiter au public par le biais notamment de logements abordables, seront prévus aux termes de l'article 37 de la Loi sur l'aménagement du territoire. Les détails relatifs à cet échange seront déterminés au moment des demandes.
- Les propriétés énumérées à l'appendice 2 seront présentées au Comité consultatif sur le patrimoine bâti d'Ottawa (CCPBO) et au Conseil municipal, en vue d'être ajoutées au Registre du patrimoine afin d'en assurer la protection adéquate.
- Envisager la possibilité de faire appel à un plan d'amélioration communautaire (PAC) comme outil éventuel d'incitation à l'aménagement, tel que prévu par le PCC.

En ce qui concerne la mise en œuvre du PCC dans des secteurs clés ou particuliers, les mesures qui suivent doivent être mises en place par Urbanisme et Gestion de la croissance et/ou d'autres services de la Ville.

<b>Politique de conception visant un secteur clé</b>	<b>Mesure ou mécanisme</b>
3.4.4 B1 Aménagement d'un espace ouvert public au 345, avenue Carleton	Au moment de l'élaboration et de l'approbation de la réglementation du plan d'implantation visant le 345, avenue Carleton, concevoir et aménager un espace public d'au moins 100 m <sup>2</sup> à l'angle sud-ouest de l'emplacement visé, par le biais d'une réservation de terrain pour la création de parcs, à la satisfaction du directeur d'Urbanisme et Gestion de la croissance.
3.4.4 B2 Création d'un espace ouvert public à l'extrémité sud de l'avenue Rockhurst	Au moment de la demande de réglementation du plan d'implantation visant le 1451, rue Wellington, des discussions doivent être menées entre la Ville d'Ottawa et la Commission de la capitale nationale (CCN) sur la manière de coordonner la conception et l'entretien d'un espace ouvert public à l'extrémité sud de l'avenue Rockhurst.
3.5.4 A4 Aménagement d'un espace ouvert public à l'angle Wellington-Parkdale	Au moment d'élaborer et d'approuver les conditions de réglementation du plan d'implantation visant le 1134, rue Wellington (parc de stationnement d'angle du manoir Grace), un espace ouvert semi-public sera prévu, conçu et aménagé à l'angle sud-est de Wellington-Parkdale, à la satisfaction du directeur d'Urbanisme et Gestion de la croissance.
3.5.4 A9 Désigner le 7, avenue Hinton propriété historique	Le 7, avenue Hinton doit être présenté au Comité consultatif sur le patrimoine bâti d'Ottawa (CCPBO) et au Conseil municipal en vue de se voir accorder une désignation patrimoniale en vertu de la Partie IV de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario, après l'adoption du présent PCC.
3.5.4 B2 Améliorer la voie publique à l'extrémité sud du parc Parkdale	Au moment de la demande de réglementation du plan d'implantation, le requérant doit prévoir une superficie de terrain et un accès adéquats pour l'installation des services publics essentiels, à la satisfaction du directeur d'Urbanisme et Gestion de la croissance et de la Direction de la gestion des biens immobiliers. Le requérant peut être obligé de vendre à la Ville d'Ottawa une partie de sa façade donnant sur la ruelle.
3.5.4 B1a, b Protéger et prioriser l'espace vert entre les avenues Rosemount et Parkdale	Au moment d'élaborer et d'approuver les conditions de réglementation du plan d'implantation visant le 1140, rue Wellington (le Centre d'espoir Bethany), un espace ouvert semi-public sera prévu, conçu et aménagé dans la cour avant de la propriété visée, à la satisfaction du directeur d'Urbanisme et Gestion de la croissance.

<b>Politique de conception visant un secteur clé</b>	<b>Mesure ou mécanisme</b>
<p>3.5.4 B2a Modifier le bâtiment et le terrain du 1137, rue Wellington</p>	<p>Urbanisme et Gestion de la croissance procédera à une évaluation patrimoniale du 1137, rue Wellington, avant tout projet de rénovation, de modification ou de démolition du bâtiment, afin de s'assurer de la protection de tout élément susceptible de présenter une valeur patrimoniale.</p>
<p>3.5.4 B3 Possibilité d'agrandir le parc McCormick</p>	<p>Urbanisme et Gestion de la croissance doit poursuivre l'examen de la viabilité à long terme du 1137, rue Wellington (actuellement le Service communautaire d'Ottawa-Ouest) en collaboration avec les services municipaux concernés, notamment les Services sociaux et communautaires (Opérations municipales), les Services d'infrastructure (Services d'infrastructure et Viabilité des collectivités) et le Bureau des partenariats et du développement en immobilier (Bureau du directeur municipal).</p>
<p>3.7.4 B1 Prioriser le caractère d'espace vert de l'église St. Francis of Assisi</p>	<p>Au moment d'élaborer et d'approuver les conditions de réglementation du plan d'implantation visant le 1066, rue Wellington, un espace ouvert semi-public sera prévu, conçu et aménagé dans la cour avant de la propriété visée, à la satisfaction du directeur d'Urbanisme et Gestion de la croissance.</p>
<p>3.7.4 B4 Rendre la cour avant du centre communautaire Hintonburg plus fonctionnelle et favorable à la marche à pied</p>	<p>Par suite de la mise en œuvre du projet de réfection de la rue Wellington par les Services d'infrastructure, toute nouvelle mise en valeur du CCH doit permettre d'améliorer l'orientation vers le parc Hintonburg et les trajets qui y mènent, par le biais d'aménagements paysagers, de panneaux de signalisation et de dispositifs d'éclairage.</p>

# Appendices

## Appendice 1 – Description des modifications au Règlement de zonage

### 3.3 Rue principale générale

Politique de conception	Mesure ou mécanisme
3.3.4 A1, A3 Forme bâtie	La Modification no 1 au Règlement de zonage permettra de reporter les dispositions du zonage CN3[513] de l'ancienne Ville d'Ottawa, exigeant que la façade donnant sur la rue principale soit à au moins 2,0 m de la limite avant du terrain au-dessus de trois étages, plutôt que quatre comme c'est actuellement le cas dans la zone de rue principale traditionnelle (TM) du secteur à l'étude.
3.3.4 A2 Retraits des bâtiments depuis la rue principale	La Modification no 2 au Règlement de zonage modifiera le zonage TM afin d'autoriser un retrait maximal de 3,0 m depuis la limite avant du terrain, au lieu de 2,0 m actuellement dans le secteur à l'étude.
3.3.4 A4 Retraits des bâtiments depuis la rue principale	Les Modifications nos 14 et 15 au Règlement de zonage, visant les 1092, 1098, 1106 et 1108, rue Somerset, exigeront un retrait minimal de cour arrière réduit à 1,2 m, au lieu de 7,5 m, et un maximum de quatre étages ou 15 m. La forme bâtie sera ainsi inférieure au maximum de six étages, mais permettra aux bâtiments d'être plus profonds pour ainsi donner lieu à des annexes ou des réaménagements plus compatibles, fonctionnels et attrayants.  La Modification no 16 au Règlement de zonage, aux 1047, 1049, 1053 et 1055, rue Somerset et au 29, avenue Bayswater exigera un retrait minimal de cour arrière réduit équivalant à 25 % de la profondeur du lot.

### 3.4 Secteur de la rue Wellington Ouest

Politique de conception	Mesure ou mécanisme
3.4.4 A1a, b, c Réaménagement le long de la rue Garrison	La Modification no 3 au Règlement de zonage exigera un retrait minimal de 3,0 m et maximal de 5,5 m depuis la limite de terrain adjacente à la rue Garrison du côté sud. La Modification no 4 au Règlement de zonage exigera un retrait sur le côté sud de la rue Garrison, de manière à ce que, au-dessus de trois étages ou 11,0 m au maximum, aucune partie du bâtiment ne s'avance au-delà d'un plan d'angle de 45 degrés mesuré verticalement jusqu'à la hauteur maximale depuis le sommet du 3e étage.
3.4.4 B2 Création d'un espace ouvert public à l'extrémité sud de l'avenue Rockhurst	La Modification no 5 au Règlement de zonage fera passer le zonage de cette propriété de TM à L1.

### 3.5 Secteur du parc Parkdale

Politique de conception	Mesure ou mécanisme
3.5.4 A1d Utilisation efficace des terrains situés à des emplacements clés	La Modification no 8 au Règlement de zonage touchera la zone TM de manière à exiger une hauteur minimale de quatre étages ou 15,0 m.
3.5.4 A2 Agrandissement de l'espace piétonnier grâce au retrait des bâtiments	La Modification no 7 au Règlement de zonage touchera la zone TM de manière à exiger un retrait minimal de 3,0 m depuis la limite avant de la propriété, au lieu d'un maximum de 2,0 m.
3.5.4 A6a Retrait des bâtiments le long de l'emprise de l'extrémité sud du parc Parkdale	La Modification no 6 au Règlement de zonage exigera un retrait minimal de 2,0 m et maximal de 3,0 m de la façade donnant sur les limites nord des terrains donnant sur l'emprise publique de l'extrémité sud du parc Parkdale.
3.5.4 A6b Retrait des cours arrière des propriétés ceinturées par les avenues Holland et Parkdale et les rues Spencer et Wellington	La Modification no 26 au Règlement de zonage exigera un retrait minimal de la cour arrière de 3 m pour les trois premiers étages et de 7,5 m à partir du 4e étage.
3.5.4 A7 Hauteur des bâtiments dans les îlots ceinturés par Spencer/Armstrong/Holland/Hamilton	La Modification no 22 au Règlement de zonage touchera la zone IL8, dans les îlots ceinturés par Spencer/Armstrong/Holland/Hamilton, de manière à autoriser une hauteur maximale de bâtiment de huit étages ou 27,0 m.
3.5.4 A8 Enveloppe des bâtiments du centre polyvalent	Les Modifications nos 24 et 25 au Règlement de zonage transformeront les zones MC, MC 12 et IL8 en une nouvelle zone MC16, de manière à exiger un retrait minimal du rez-de-chaussée de 2,0 m et des retraits au-dessus des 3e et 6e étages, dans les cas des bâtiments de plus de quatre étages.
3.5.4 A10 Protection du patrimoine, conception et transfert de densité au 7, Hinton et au 281, Armstrong	La Modification no 23 au Règlement de zonage permettra de créer un RPS maximal dans les secteurs A et B de l'annexe xxx (où A représente la partie non-patrimoniale du 7, avenue Hinton et B représente le 281, Armstrong) par lequel, dans un des secteurs de l'annexe XXX, la superficie maximale de plancher autorisée en vertu du RPS non aménagée peut être transférée à l'autre secteur, permettant ainsi une hauteur de bâtiment supplémentaire au 7, avenue Hinton et/ou au 281, rue Armstrong, jusqu'à ce que le RPS du 7, Hinton soit entièrement atteint sur chaque propriété.
3.5.4 A11a Surface de plancher supplémentaire autorisée pour l'aménagement de commerces de détail	La Modification no 27 au Règlement de zonage touchera les zones MC12 et IL8 de manière à autoriser des utilisations de vente au détail, de services commerciaux et de bureau, jusqu'à concurrence de 200 m <sup>2</sup> de surface brute par point de vente ou unité, si une superficie supplémentaire destinée à une utilisation de bureau est autorisée à l'un des étages au-dessus du rez-de-chaussée.
3.5.4 A11b Utilisations supplémentaires autorisées dans le secteur polyvalent	La Modification no 21 au Règlement de zonage permettra des utilisations autorisées par la nouvelle sous-zone MC16, en conservant les dispositions d'exception, sauf mention contraire lors de la proposition de modifications de zonage.

<b>Politique de conception</b>	<b>Mesure ou mécanisme</b>
3.5.4 A11c Stationnement partagé dans le secteur polyvalent	La Modification no 28 au Règlement de zonage touchera les zones MC, MC12 et IL8 de manière à permettre aux propriétés situées dans le centre polyvalent de partager des places de stationnement sur une propriété offrant le nombre minimal requis de places pour l'utilisation existante, mais dont la demande en places de stationnement est inférieure au nombre de places créées.

### **3.6 Secteur du parc McCormick**

<b>Politique de conception</b>	<b>Mesure ou mécanisme</b>
3.5.4 A1a Réaménagement destiné à renforcer la valeur de la forme bâtie de la rue Wellington	La Modification no 11 au Règlement de zonage touchera la zone de rue principale traditionnelle (TM) de manière à exiger une cour arrière minimale de 7,5 m au 1134, rue Wellington, à l'angle de la rue Rosemount (le manoir Grace). La Modification no 20 au Règlement de zonage touchera la zone institutionnelle (I2) de manière à supprimer l'exigence relative au RPS et à exiger une hauteur de bâtiment maximale de 20,0 m, ou six étages, au 1134, rue Wellington (le manoir Grace).
3.5.4 A2 Réaménagement le long de la rue Grant	La Modification no 9 au Règlement de zonage exigera un retrait minimal de 3,0 m, mais d'au plus 5,5 m, depuis la limite de terrain adjacente à la rue Grant du côté sud. La Modification no 10 au Règlement de zonage exigera un retrait du côté sud de la rue Grant, de manière à ce que, au-dessus de trois étages ou 11,0 m au maximum, aucune partie du bâtiment ne s'avance au-delà d'un plan d'angle de 45 degrés mesuré verticalement jusqu'à la hauteur maximale depuis le sommet du 3e étage.

### 3.7 Secteur de la place Somerset

Politique de conception	Mesure ou mécanisme
3.7.4 A2 Point d'accès avec priorité aux piétons à la place Somerset	La Modification no 12 au Règlement de zonage exigera un retrait minimal de 3,0 m de la cour latérale le long de l'avenue Bayswater. La Modification no 13 au Règlement de zonage exigera un retrait minimal de 3,0 m de la cour arrière le long de la rue Wellington.
3.7.4 A3 Renforcer le tissu existant	La Modification no 17 au Règlement de zonage exigera qu'aucun lot traversant entre les rues Wellington et Armstrong ne contienne un bâtiment d'une profondeur supérieure à 22,5 m mesurée depuis la limite avant donnant sur la rue Wellington, entre les rues Garland et Merton.
3.7.4 Réaménagement le long de la rue Armstrong	La Modification no 18 au Règlement de zonage exigera un retrait minimal de 3,0 m, mais d'au plus 5,5 m, depuis la limite de terrain adjacente à la rue Armstrong du côté sud. La Modification no 19 au Règlement de zonage exigera un retrait du côté sud de la rue Armstrong, de manière à ce que, au-dessus de trois étages ou 11,0 m au maximum, aucune partie du bâtiment ne s'avance au-delà d'un plan d'angle de 45 degrés mesuré verticalement jusqu'à la hauteur maximale depuis le sommet du 3e étage.
3.7.4 B2 Prioriser le caractère d'espace vert – Place Somerset	La Modification no 30 au Règlement de zonage touchera la zone de loisirs 1 (L1) de manière à n'autoriser qu'un parc ou un jardin communautaire, et supprimera les utilisations possibles suivantes : centre communautaire, centre de jour, services d'urgence, bibliothèque, centre de services municipaux, installation récréative et sportive, et aréna.

## Appendice 2 – Propriétés à ajouter au Registre du patrimoine

Les propriétés figurant actuellement sur la liste de référence des biens à valeur patrimoniale de la Ville d'Ottawa, situées dans le secteur visé par le PCC et devant être ajoutées au Registre du patrimoine de la Ville d'Ottawa sont les suivantes :

1112, rue Wellington	1121, rue Wellington	89, avenue Hinton
1008, rue Wellington	1133, rue Wellington	92, avenue Hinton
1017, rue Wellington	1134, rue Wellington (est du manoir Grace)	96, avenue Hinton
1019, rue Wellington	1137, rue Wellington	65, avenue Holland
7, avenue Fairmont	1140, rue Wellington	71, avenue Holland
11, avenue Fairmont	1153, rue Wellington	77, avenue Holland
1062, rue Wellington	1196, rue Wellington	1047-1049, rue Somerset
1084, rue Wellington	1235, rue Wellington	1055-1057, rue Somerset
1085, rue Wellington	1375, rue Wellington	1098, rue Somerset
1103, 1105 et 1107, rue Wellington	7, avenue Hinton	
1111/1114, rue Wellington	81, avenue Hinton	

La seule propriété du secteur visé par le PCC où l'on retrouve un bâtiment à désignation patrimoniale en vertu de la Partie IV de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario se trouve au 1119, rue Wellington.