

Plan de conception communautaire du secteur de la station Bayview

Mai 2013



Table des matières

1.0	Élaboration du PCC du secteur de la station Bayview	2	2.3	Transport et infrastructure	29
1.1	Historique et justification du projet.....	3	2.3.1	Réseau de transport en commun actuel	29
1.2	Buts et objectifs du PCC	5	2.3.2	Réseau piétonnier actuel.....	30
1.3	Stratégie du PCC et secteur à l'étude.....	6	2.3.3	Réseau cycliste actuel	31
1.4	Processus de consultation	8	2.3.4	Réseau routier actuel	31
1.4.1	Comités consultatifs	8	2.3.5	Grands éléments d'infrastructure en place	32
1.4.2	Activités de consultation publique	9	2.4	Contexte socioéconomique	35
1.5	Comment utiliser le présent PCC	11	2.5	Forces, possibilités, difficultés et contraintes	35
2.0	Le secteur de la station Bayview aujourd'hui	12	3.0	L'avenir du secteur visé par le PCC de la station Bayview 39	
2.1	Contexte d'aménagement.....	12	3.1	Vision communautaire	39
2.1.1	Déclaration de principes provinciale.....	12	3.2	Principes d'aménagement et objectifs de conception...40	
2.1.2	Plan officiel	12	4.0	Projet de conception communautaire	45
2.1.3	Plans des transports.....	14	4.1	Les divers concepts envisagés	45
2.1.4	Initiatives de planification complémentaires.....	17	4.1.1	Gare de triage Bayview	45
2.1.5	Règlement de zonage complet	19	4.1.2	Secteur stratégique à l'est de l'O-Train.....	46
2.1.6	Projets d'aménagement actuels	23	4.2	Concept privilégié	48
2.1.7	Caractéristiques environnementales	24	4.2.1	Densité prévue	61
2.1.8	Historique.....	25	4.2.2	Répercussions sur le transport.....	62
2.2	Utilisation et forme bâtie.....	26	5.0	Politiques et lignes directrices de conception	63
2.2.1	Propriété des biens-fonds	26	5.1	Utilisation des sols et forme bâtie	65
2.2.2	Utilisation du sol	27	5.1.1	Utilisation des sols.....	65
2.2.3	Forme bâtie.....	28	5.1.2	Configuration des îlots.....	67
2.2.1	Espace public et espace vert.....	28	5.1.3	Hauteur, volume et regroupement d'immeubles ..68	
			5.1.4	Conception architecturale	70

5.1.5	Stationnement.....	73
5.1.6	Chargement, service et gestion des déchets	74
5.2	Déplacement et circulation	76
5.3	Domaine public	78
5.3.1	Paysage de rue	78
5.3.2	Parcs, places publiques et espaces verts.....	80
6.0	Durabilité.....	83
7.0	Mise en œuvre.....	86
7.1	Modifications au Plan officiel.....	86
7.2	Modification du règlement de zonage.....	86
7.2.1	Gare de triage Bayview.....	86
7.2.2	Sites adjacents à l'avenue City Centre	88
7.3	Projets d'immobilisations.....	91
7.4	Réaménagement privé	92
7.4.1	801, rue Albert.....	94
7.4.2	250, avenue City Centre	96
7.5	Comité d'examen du design urbain	96

Table des figures

Figure 1 : concept artistique de la nouvelle station Bayview.....	2
Figure 2 : secteur à l'étude et propositions provisoires du premier PCC Carling-Bayview. Chacun des trois secteurs est visé par son propre PCC en préparation.....	3
Figure 3 : secteur stratégique du PCC du secteur de la station Bayview	7
Figure 4 : le processus de consultation du PCC.....	8
Figure 5 : visite du Comité de consultation publique.....	9
Figure 6 : désignations de l'utilisation des sols dans le Plan officiel pour le secteur à l'étude	12
Figure 7 : le Plan directeur des transports illustrant la station Bayview à l'intersection des lignes nord-sud et est-ouest du TLR.....	13
Figure 8 : désignation du plan sur le cyclisme, indiquant le réseau principal et le réseau de sentiers communautaires dans le secteur de la station Bayview	14
Figure 9 : terminus de l'O-Train à la station Bayview	14
Figure 10: classification des rues dans le secteur à l'étude	17
Figure 11 : zonage actuel du secteur à l'étude.....	22
Figure 12 : superficie au sol des bâtiments actuels dans le secteur à l'étude.....	23
Figure 13 : emplacement des projets d'aménagement actuels dans le secteur à l'étude.....	23
Figure 14 : le quartier de la station Bayview avant le comblement de la baie Nepean, vue vers l'est (Plan pour la capitale nationale, J. Gréber, 1950.....	24
Figure 15 : caractéristiques naturelles et topographiques dans le secteur à l'étude.....	24
Figure 16 : aires du secteur à l'étude offrant un potentiel archéologique.....	25
Figure 17 : propriétés historiques dans le secteur à l'étude.....	25

Figure 18: parcelles de propriété publique dans le secteur à l'étude	26
Figure 19 : bâtiments de faible hauteur dans Mechanicsville	28
Figure 20 : terrains de jeux et de sports au parc Laroche.....	28
Figure 21 : accès informel au transport en commun de l'aréna Tom Brown	28
Figure 22 : bretelle d'accès au terminal d'autobus, à la station Bayview	29
Figure 23 : le pont du Transitway s'érige en obstacle entre les cours Bayview et la rue Scott.....	30
Figure 24 : sentiers polyvalents actuels dans le secteur à l'étude.....	30
Figure 25 : chevrons indiquant une voie cyclable le long de la rue Wellington Ouest	31
Figure 26 : vue de l'artère de la rue Albert, en direction est, depuis la passerelle	31
Figure 27 : grands éléments d'infrastructure dans le secteur à l'étude	32
Figure 28 : forces, possibilités, difficultés et contraintes dans le quartier de la station Bayview	38
Figure 29: vision, principes, objectifs et lignes directrices.....	43
Figure 30 : parc Bayview	45
Figure 31 : communauté Bayview	45
Figure 32 : concept 2.....	46
Figure 33 : concept 1.....	46
Figure 34 : concept 3.....	47
Figure 35 : concept 4.....	47
Figure 36 : ancien bâtiment des Travaux publics au , 7 chemin Bayview	50
Figure 37 : concept pour le secteur de la station Bayview	52
Figure 38 : disposition de rues dans le secteur de la station Bayview	53
Figure 39 : exemples de typologies de rue pour le secteur de la station Bayview	54

Figure 40 : stratégie de hauteur pour le secteur de la station Bayview	55
Figure 41 : liaisons piétonnières dans le secteur de la station Bayview.....	56
Figure 42 : liaisons cyclistes dans le secteur de la station Bayview	57
Figure 43 : liaisons entre sentiers dans le secteur de la station Bayview.....	58
Figure 44: parcs et espaces ouverts dans le secteur de la station Bayview.....	59
Figure 45 : façades de rues actives et passerelles dans le secteur de la station Bayview.....	60
Figure 46: façades actives et terrasses commerciales	65
Figure 47: grandes surfaces commerciales dans une forme urbaine à plusieurs étages donnant sur la rue.....	65
Figure 48: : réutilisation adaptée d'un entrepôt en logement	66
Figure 49 : rue intérieure divisant un grand îlot	66
Figure 50 : aménagement résidentiel avec ajout de podium/pointes	67
Figure 51 : un mur de rue de quatre à six étages réduit à trois étages le long de la rue principale	67
Figure 52 : bâtiment en retrait qui assure la transition de hauteur vers les bâtiments de plus faible hauteur voisins	68
Figure 53 : une façade ininterrompue en bordure de rue dotée de divers traits architecturaux.....	70
Figure 54: commerces en rez-de-chaussée avec auvents et des pièces à plafond élevé.....	71
Figure 55 : un retrait de coin crée de l'espace pour une terrasse, ajoutant de l'intérêt et de l'activité au paysage de rue.....	72
Figure 56 : rampes pour vélos dans un escalier	73
Figure 57 : recours à l'aménagement paysager pour cacher un stationnement	73
Figure 58 : stationnement pour vélos couvert assorti d'une surveillance naturelle.....	74

Figure 59 : les tracés doivent être conçus pour convenir aux cyclistes qui utilisent leur vélo comme mode de transport.....	76
Figure 60 : les avancées de trottoir procurent plus d'espace pour les piétons aux intersections	77
Figure 61 : passage traversant un îlot qui assure une liaison piétonnière.....	77
Figure 62 : une place avec tables et chaises et surveillance naturelle	78
Figure 63 : de larges trottoirs et des arbres de rue sur une rue principale traditionnelle	79
Figure 64 : lampadaires de rue et lampadaires pour piétons sur un poteau décoratif partagé	80
Figure 65 : art public dans un endroit passant	81
Figure 66 : une place animée à l'entrée d'un édifice public	80
Figure 67: espaces d'activités distincts dans un parc public	81
Figure 68 : la Ligne de la Confédération, qui circule d'est en ouest et passe à la station Bayview, sera le projet d'immobilisations déterminant du secteur	92

Table des tableaux

Tableau 1 : Zonage des biens dans le secteur stratégique à l'étude de la station Bayview	20
Tableau 2 : Propriété située dans le secteur stratégique du secteur de la station Bayview	28
Tableau 3 : Forces et possibilités	36
Tableau 4 : Difficultés et contraintes	37
Tableau 5 : Principes d'aménagement et objectifs de conception pour le secteur de la station Bayview	43
Tableau 6 : Taux de densité de population pour une utilisation de sol type pour la densité anticipée du PCC	61
Tableau 7 : Analyse de la durabilité du PCC	84

1.0 Élaboration du PCC du secteur de la station

Avec la mise en œuvre du projet de transport en commun par train léger sur rail (TLRO), la Ville d'Ottawa se lance dans le plus important projet d'infrastructure de son histoire, un projet qui va influencer la forme, la fonction et l'expérience de la vie urbaine à Ottawa pour les générations à venir. La station Bayview, qui sera le point convergent du service est-ouest et du futur service nord-sud de TLR et le secteur avoisinant deviendront des endroits très attrayants pour y vivre et y travailler. Il y a une abondance de terrains vacants et sous-utilisés à proximité des installations de transport en commun dans le secteur de la station Bayview; ce secteur deviendra assurément l'une des plus importantes et des plus dynamiques communautés axées sur le transport en commun.

L'aménagement de cette plaque tournante du transport en commun offre nombre d'occasions d'améliorer considérablement les quartiers actuels en profitant de la dynamique et des investissements associés aux importants travaux de réaménagement pour créer des liaisons, des installations des parcs et des services. Ce processus ne se réalisera pas de soi et doit être planifié et géré stratégiquement.

La Ville d'Ottawa prévoit une croissance d'environ 30 % de sa population entre 2006 et 2031, et doit absorber cette croissance tout en demeurant un endroit où il fait bon vivre et travailler. Pour atteindre ce but, la Ville a établi quatre orientations stratégiques : gestion de la croissance, construction de l'infrastructure, préservation de l'intégrité environnementale et création de collectivités où il fait bon vivre.

Diverses stratégies bien précises appuient ces orientations, notamment aiguiller la croissance vers les secteurs urbains; construire un réseau de transport qui donne priorité au transport en commun, à la marche et au cyclisme et créer des collectivités complètes dotées en bonne proportion d'installations, de services et d'espaces ouverts. Bien guidée et dirigée, la croissance dans le secteur de la station Bayview appuiera toutes ces stratégies.

Les nouveaux aménagements dans le secteur de la station Bayview doivent exploiter et appuyer les forces actuelles de la communauté. En plus de la grande accessibilité que fournira la station de TLR, la zone se trouve près des rives de la rivière des Outaouais, et bénéficie de vues spectaculaires, de parcs et de liaisons de transport actif. Les quartiers avoisinants de Dalhousie, Hintonburg et Mechanicsville se sont transformés graduellement au cours des 15 dernières années en communautés actives à l'échelle des piétons, autour de rues principales traditionnelles dynamiques. Le grand attrait que présentent ces communautés avoisinantes devrait s'étendre au secteur de la station Bayview;



Figure 1 : Concept artistique de la nouvelle station Bayview



Figure 2 : Secteur à l'étude et propositions provisoires du premier PCC Carling-Bayview CDP. Chacun des trois secteurs est visé par son propre PCC en préparation.

or, la future station de TLR fait l'objet de propositions d'aménagements de plus grande densité, et il faut élaborer un cadre pour gérer les changements dans ce secteur.

Le présent Plan de conception communautaire (PCC) a pour objet de conserver et d'améliorer les biens communautaires en place tout en encourageant une plus forte densité sur les terrains vacants ou sous-utilisés à proximité de la station Bayview. Concurrément, le PCC permet également d'aborder les défis de conception que posent la mosaïque de super îlots actuelle, les changements de niveau, les routes artérielles, les ponts et les voies ferrées qui sont un obstacle à la mobilité active dans le secteur.

1.1 Historique et justification du projet

Dans le Plan officiel de la Ville d'Ottawa, le secteur de la station Bayview est désigné comme un centre d'utilisations polyvalentes, qui exige qu'un PCC soit élaboré afin de guider la mise en œuvre des priorités d'urbanisme plus générales.

Le processus d'élaboration de ce PCC a commencé en 2005, alors que le personnel municipal avait élaboré les conditions en consultation avec des représentants et des intervenants de la collectivité. En 2006, une série d'ateliers a aidé à établir et à affiner les priorités et les concepts pour le secteur. À cette époque, avec le projet de mise en œuvre du couloir de TLR nord-sud, reliant le couloir Carling/Bayview au centre-ville d'Ottawa, il devenait urgent de réaliser un PCC pour orienter la croissance prévue dans le secteur. Cependant, le processus a été suspendu à l'automne 2007 après que le Conseil municipal ait décidé d'annuler la mise en œuvre du TLR N-S et de réévaluer les plans pour l'ensemble du réseau de transport en commun municipal.

Le processus de PCC a été réactivé en décembre 2009, après qu'une mise à jour ait été effectuée au Plan directeur des transports de la Ville (PDT), laquelle redéfinissait le réseau de transport en commun rapide d'Ottawa, et incluait un tunnel dans le centre-ville et des prolongements du TLR vers les zones périurbaines. Ce plan confirmait le couloir Carling-Bayview comme un important centre du transport en commun et a ravivé le besoin d'un cadre stratégique robuste et cohérent pour guider la transformation de ce secteur. Une série de rencontres avec des comités consultatifs publics et techniques ont permis de

préciser le concept d'aménagement, en fonction du cadre conceptuel défini pendant la première phase du PCC.

À compter de novembre 2011, une page Portes ouvertes en ligne qui présentait un plan conceptuel affiné pour le secteur de la station Bayview a permis d'obtenir les commentaires et opinions supplémentaires nécessaires à l'élaboration du présent PCC. En octobre 2012, la Ville d'Ottawa a décidé de subdiviser le PCC Bayview-Carling en trois études distinctes axées sur les trois stations de TLR prévues dans le couloir (Carling, Gladstone et Bayview). Le présent PCC servira de la ligne directrice pour le secteur de la station Bayview. Il contribuera à maintenir l'habitabilité des communautés établies avoisinantes et à créer de nouvelles communautés au fur et à mesure de l'expansion du secteur en un centre du transport en commun rapide.

1.2 Buts et objectifs du PCC

Les principaux buts et objectifs du PCC du secteur de la station Bayview sont :

- Élaborer une vision partagée qui guidera les projets d'aménagement publics et privés autour de la station Bayview, tout en préservant les quartiers établis du secteur;
- Saisir les possibilités de développement qu'entraînera la mise en œuvre du TLR, tout en veillant à ce que ces projets soient compacts, à l'échelle du piéton, axés sur le transport en commun et sensibles au contexte.
- Pour atteindre ces buts, l'étude a établi les objectifs suivants :
- Cerner le caractère des communautés en recueillant et en analysant les données sociales, économiques environnementales et l'information concernant l'utilisation du sol, la conception urbaine, le patrimoine et l'infrastructure dans le secteur à l'étude.
- Recenser les biens sous-utilisés qui ouvrent des possibilités d'aménagements axés sur le transport en commun.
- Créer une vision collective pour l'avenir du secteur de la station Bayview qui tient compte des politiques du Plan officiel et des principes d'aménagements axés sur le transport en commun et respecte le tissu urbain actuel.
- Élaborer des lignes directrices de conception précises afin de réaliser la vision et de veiller à ce que les nouveaux aménagements soient compatibles avec les quartiers avoisinants et les rues principales.
- Créer une stratégie de mise en œuvre, qui inclura les modifications nécessaires au Plan officiel et au règlement de zonage, les projets d'immobilisations et des recommandations pour les études subséquentes.

Le présent PCC a été préparé dans la perspective que des réaménagements plus denses se feront à long terme autour de la station de TLR. Le PCC servira de cadre stratégique qui permettra au secteur de croître et d'évoluer en réponse aux pressions du marché, de manière qui est conforme au Plan officiel de la Ville et à la vision communautaire recensée au cours du processus.

Plusieurs lots importants de terrains vacants ou sous-utilisés, y compris la gare de triage Bayview de la Ville d'Ottawa, l'aréna Tom Brown, le 250, avenue City Centre et le 801, rue Albert, ont été désignés comme terrains sous-utilisés dans le rapport municipal de

2004 « Où vivrons-nous? ». Ces terrains sont considérés comme candidats idéaux pour le réaménagement.

Dans la Stratégie résidentielle d'Ottawa (2009, le secteur Bayview fait partie des centres d'utilisations polyvalentes; il a été ciblé comme zone prioritaire de densification en raison de son emplacement stratégique sur le réseau de TLR envisagé. Reconnaisant le rôle important que joueront les projets de réaménagement dans l'atteinte des objectifs de densification de la Ville, un objectif de densité minimale requise de 284 personnes et emplois à l'hectare net a été établi. On prévoit que les projets d'aménagements futurs vont facilement dépasser ces exigences minimales.

1.3 Stratégie du PCC et secteur à l'étude

Le secteur stratégique dans le PCC du secteur de la station Bayview est illustré à la Figure 3 et est regroupé autour de l'emplacement projeté de la future station de TLR Bayview. Les terrains autour de la station sont parfaits pour l'aménagement d'un centre de transport en commun important reliant la Ligne de la Confédération (TLR) à la ligne actuelle de l'O-Train et qui sera le point de convergence entre le TLR est-ouest et nord-sud. Le secteur stratégique vise essentiellement des biens et biens-fonds sous-utilisés situés à proximité de la station Bayview, notamment la gare de triage Bayview actuelle (7, 80, 89 et 90 chemin Bayview), le parc Laroche; l'emplacement de l'aréna Tom Brown; (141, chemin Bayview), le 801, rue Albert; le 250, 255 et 265, avenue City Centre; le 145 et 158, rue Spruce, le 168, rue Elm et le 989, rue Somerset Ouest. Le secteur à l'étude vise également des segments des rues Scott/Albert, du Transitway et du corridor de l'O-Train qui sont adjacents à ces biens-fonds.

Les terrains du côté ouest du couloir de l'O-Train sont situés dans le quartier 15 (Kitchissippi) et ceux du côté est, dans le quartier 14 (Somerset). Le secteur à l'étude élargi du PCC inclut les terrains adjacents des quartiers de Mechanicsville, Hintonburg et Dalhousie ainsi que les terres de la CCN situées au nord-est du secteur à l'étude.



Figure 3 : Secteur stratégique du PCC du secteur de la station Bayview (délimité en rouge)

1.4 Processus de consultation

La collaboration avec les diverses parties intéressées et le grand public a été l'un des principaux éléments du processus d'élaboration du PCC. Globalement, la consultation et la préparation du plan se sont déroulées en trois grandes étapes :

- Phase 1 (analyse contextuelle et assemblage de données) : définition du secteur à l'étude, formation des comités consultatifs et élaboration d'une liste de contacts des parties intéressées. C'est aussi à cette étape que les données sur le contexte actuel au sein du secteur à l'étude ont été recueillies.
- Phase 2 (élaboration du concept et préparation du PCC provisoire) : travail en collaboration avec les parties intéressées pour cibler les principaux problèmes, forces, occasions et contraintes en vue de définir le cadre de conception principal qui sous-tend le PCC. C'est aussi à cette étape qu'on a recueilli les commentaires sur les diverses options de conception proposées et analysé plus en détail tous les aspects de la conception urbaine, du transport, de l'infrastructure et de la mise en œuvre.
- Phase 3 (préparation du plan de conception communautaire définitif) : sélection et perfectionnement d'une option privilégiée, exécution de consultations supplémentaires et élaboration du rapport du PCC. Après les révisions finales, le plan a été présenté pour approbation au Comité de l'urbanisme et au Conseil municipal.



Figure 4 : le processus de consultation du PCC

1.4.1 Comités consultatifs

Deux comités consultatifs ont aidé à guider l'élaboration du plan : le Comité de consultation publique (CCP) et le Comité consultatif technique (CCT). Pendant tout le processus, ils ont fourni des conseils et des commentaires à l'équipe du projet dans leur domaine de compétences. Ils ont également facilité les communications avec le public et agi comme agent de liaison entre l'équipe de projet et leurs propres citoyens et membres.



Figure 5 : Visite du Comité de consultation publique

Les membres du Comité de consultation publique représentaient les intérêts de leur propre collectivité. Ces membres étaient : des représentants des associations communautaires locales, des ZAC et des groupes d'intérêt; de grands propriétaires fonciers, y compris des promoteurs privés et sans but lucratif; et les conseillers des quartiers Somerset et Kitchissippi ou leurs personnes désignées. Les membres du comité consultatif technique ont assisté à tous les événements de consultation publique. Ils ont également formulé des commentaires officiels sur les options d'aménagement à la phase 2, ainsi que sur le PCC Provisoire, à la phase 3.

Le CCT a fourni de l'information sur les questions stratégiques et techniques, allant du transport en commun à la viabilisation et à l'infrastructure. Ses membres sont des représentants de 13 services et organismes qui ont des responsabilités dans le secteur à l'étude, ainsi que des représentants de la Commission de la capitale nationale (CCN), du Service des travaux publics et de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC).

1.4.2 Activités de consultation publique

Cinq grandes activités de consultation publique ont été organisées pendant le processus d'élaboration du PCC, qui portait à l'origine sur la totalité du couloir Bayview-Carling, et qui a été par la suite divisé en trois secteurs séparés de PCC axés sur chacune des stations de transport en commun proposées (Carling, Gladstone et Bayview).

L'atelier sur les questions et possibilités relatives au Plan de conception communautaire a eu lieu en février 2006. Cette activité sur invitation seulement était organisée à l'intention : des employés de la Ville; des représentants d'associations communautaires concernées, des ZAC et des groupes d'intérêt, des principaux propriétaires et des représentants d'institutions fédérales. Cet atelier visait à recenser les problèmes, les possibilités et les principes de conception liés au couloir et à chacune des stations. Il a également examiné les relations entre les zones du secteur et les communautés avoisinantes. Après cet atelier, une série de principes généraux ont été élaborés pour guider les trois PCC (voir section 3.0).

L'atelier sur le Cadre de conception du Plan de conception communautaire, tenu en mars 2006, était ouvert aux participants qui avaient assisté au premier atelier sur les questions et possibilités relatives au Plan de conception communautaire. S'inspirant des

conclusions du premier atelier et des principes d'aménagement axé sur le transport en commun, les participants ont élaboré un cadre de conception qui servira dans l'élaboration générale du PCC. Des priorités conceptuelles ont été établies comme la mise en place de liaisons entre les quartiers, la compatibilité entre les projets d'aménagement et le voisinage, l'intégration des stations de TLR aux quartiers avoisinants, une conception de qualité qui procure un sentiment d'appartenance et des méthodes d'aménagement durable et abordable. Les priorités élaborées pour le secteur de la station Bayview précisement portaient sur les différences de niveau entre les rues Scott et Somerset, la mise en place d'un important centre d'utilisations polyvalentes pour les résidents et les navetteurs, la création d'un environnement axé sur les piétons, l'établissement d'une démarche intégrée pour tous les secteurs adjacents à la station et l'intégration de caractéristiques naturelles et topographiques à la conception.

La première séance portes ouvertes, tenue en mai 2006, a été l'occasion pour le grand public de formuler des commentaires sur les principes, le cadre conceptuel et les options de conception dérivés des deux ateliers précédents. Ces commentaires ont été intégrés à l'analyse des enjeux et possibilités portants sur la conception urbaine, le transport, l'infrastructure et la mise en œuvre.

Une deuxième séance portes ouvertes, après la remise en activité du PCC en décembre 2009, a été l'occasion de présenter une vidéo qui établissait un concept précis pour le secteur de la station Bayview. Ces présentations ont été affichées en ligne en novembre 2011. La réponse à ces présentations a été prise en compte dans les discussions avec les CCP et CCT et a servi pour finaliser un concept privilégié pour ce secteur.

Une troisième séance portes ouvertes, la dernière, a été tenue en mars 2013. On y a présenté le concept d'aménagement privilégié et les recommandations issues du PCC du secteur de la station Bayview provisoire, pour que le public puisse formuler d'autres commentaires. Après que ces derniers commentaires eurent été intégrés, le PCC a été soumis pour approbation au Comité de l'urbanisme et au Conseil municipal.

CE QU'ON NOUS A DIT

Les participants au processus de consultation ont formulé diverses idées pour l'avenir du secteur de la station Bayview :

L'accessibilité pour les piétons la station Bayview devrait être un objectif prioritaire. Nous avons besoin de meilleures liaisons piétonnes et cyclistes – je vis dans le secteur et je marche et fais du vélo partout. La passerelle pour piétons/cyclistes qui passe au-dessus de la voie de l'O-Train le long de l'ancien tracé de la rue Wellington est essentielle. La densification sera certainement une amélioration pour ce secteur ... reliant directement deux zones urbaines bâties à travers ces terrains sous-utilisés. Il faut respecter une transition raisonnable entre les édifices de plus grande hauteur autour des carrefours de transport vers les maisons actuelles. Il faudrait intégrer des espaces ouverts dans les zones polyvalentes, plutôt que de les en séparer. Prévoir une meilleure interaction/un meilleur accès au rivage de la rivière des Outaouais. Le projet d'aménagement du parc Laroche a besoin de nouvelles idées pour qu'il soit davantage un centre d'attraction et un endroit communautaire ou se réunir, se relaxer et faire du sport. Il faut plus de terrains de sport et de parcs verts. Il faut également des espaces verts culturels.

1.5 Comment utiliser le présent PCC

Les plans de conception communautaire (PCC) sont un outil qui assure la mise en œuvre des principes et politiques du Plan officiel (PO) à l'échelle communautaire. Ils fournissent des conseils essentiels concernant la densité, l'utilisation des sols souhaitée et la forme bâtie, l'aménagement du domaine public, la création de lieux accueillants, la mobilité et la viabilisation pour un secteur de PCC déterminé. L'élaboration d'un PCC est un processus collaboratif, axé sur les valeurs partagées et les obligations mutuelles au sein d'une communauté, qui mise sur la confiance et la responsabilité des membres de la collectivité et de la Ville d'Ottawa.

En tant que document approuvé par le Conseil, le présent PCC sera utilisé pour guider l'aménagement du secteur de la station Bayview. Le personnel et les conseillers municipaux vont l'utiliser pour évaluer les projets d'immobilisation et les demandes d'aménagement et pour veiller à ce que les nouveaux projets d'aménagement tiennent compte des recommandations, de la vision et des principes du présent PCC. Ils pourraient également le consulter lorsqu'ils chercheront des ressources comme mesures incitatives supplémentaires concernant les projets spéciaux et d'aménagement. Les résidents, les entreprises et les associations communautaires vont consulter le PCC pour veiller à ce que les principes et priorités désignés durant le processus de PCC soient respectés tout au long de la transformation du quartier.

Le Plan secondaire du secteur de la station Bayview appuiera le PCC. Le plan secondaire est un document réglementaire pour la conception et l'aménagement à long terme du secteur à l'étude du PCC et fournit une orientation précise sur l'utilisation des sols, la forme bâtie, la conception et la circulation. En conséquence du PCC, l'ensemble du Règlement de zonage sera modifié afin de tenir compte des recommandations du PCC et du Plan officiel relativement aux terres publiques. Les modifications de zonage vont permettre d'assurer l'uniformité du PCC, du plan secondaire, du PO et de l'ensemble du Règlement de zonage.

Le PCC complète d'importantes politiques municipales, comme les Lignes directrices en matière d'aménagement urbain, et devrait être lu concurremment à ces politiques dans l'évaluation des demandes de projets d'aménagement. Cependant, les politiques conceptuelles du PCC priment ces lignes directrices, s'il y avait des différences, en raison de l'implantation du PCC dans le contexte local.

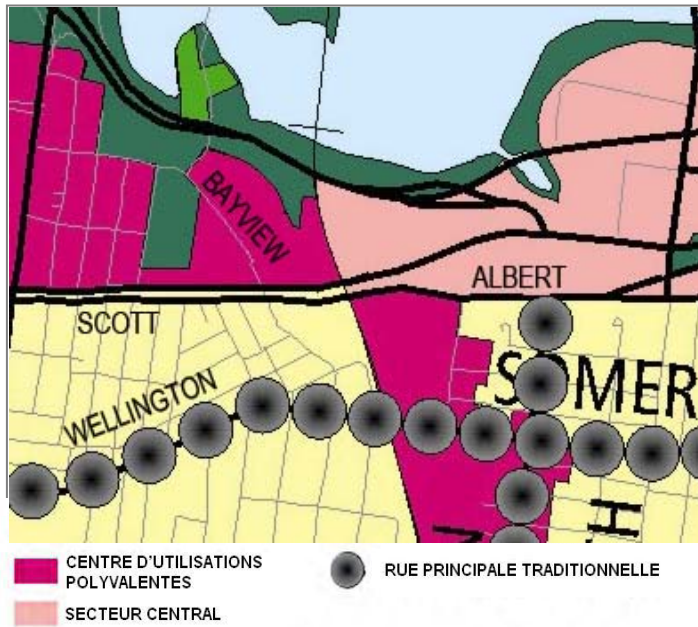


Figure 6 : Désignations de l'utilisation des sols dans le Plan officiel pour le secteur à l'étude

2.0 Le secteur de la station Bayview aujourd'hui

Le présent chapitre présente les grandes lignes d'orientation de l'aménagement dans le secteur de la station Bayview. Il décrit également les conditions actuelles et les possibilités et contraintes modulant l'évolution future du secteur qui ont été ciblées au cours du processus d'élaboration du PCC.

2.1 Contexte d'aménagement

2.1.1 Déclaration de principes provinciale

La Déclaration de principes provinciale de 2005 (DPP) fournit l'orientation en matière d'aménagement du territoire, tout en veillant aux questions d'intérêt provincial, à la santé et à la sécurité publiques et à la qualité de l'environnement naturel. Elle appuie une meilleure planification et gestion de l'utilisation du territoire, assurant ainsi l'efficacité de l'ensemble de la planification de l'aménagement du territoire.

La DPP établit l'orientation politique provinciale en appui à des aménagements axés sur le transport en commun, notamment le soutien à des schémas efficaces d'utilisations des sols et d'aménagement, qui prévoient un éventail approprié d'options et de combinaisons pour l'utilisation des sols et le logement, et établissent des cibles minimales pour la densification. Sont privilégiés les schémas d'utilisation des sols qui font une utilisation efficace de l'infrastructure, qui permettent de réduire les déplacements en automobile et qui appuient l'utilisation du transport en commun. La DPP énonce également que les zones où une combinaison des utilisations des sols et une forme compacte sont prévues seront limitées à des emplacements bien desservis par le transport en commun.

2.1.2 Plan officiel

Le Plan officiel d'Ottawa (PO) établit une vision pour la croissance future de la ville et fournit un cadre stratégique pour guider son développement physique et traiter les questions d'intérêt provincial définies dans la DPP. Dans le PO, la plus grande partie du territoire du couloir Carling-Bayview est désignée secteur

d'utilisations polyvalentes, désignation qui exige la préparation d'un PCC. Cette zone est ainsi désignée pour veiller à ce que le secteur soit compatible avec une combinaison d'utilisations du sol, favorables au transport en commun, notamment, quartiers résidentiels, vente au détail, bureaux et utilisation institutionnelle, dans un environnement compact axé sur le piéton. Dans le secteur de la station Bayview, cette désignation s'applique aux terrains au nord de la rue Scott et à l'ouest du couloir de l'O-Train (la gare de triage Bayview), ainsi qu'aux terrains au sud de la rue Albert et à l'est du couloir de l'O-Train (les biens-fonds de City Centre et du 801, rue Albert).

Les biens-fonds zonés secteur d'utilisations polyvalentes sont également considérés comme des secteurs prioritaires de conception. Le Plan officiel a pour objectifs d'orienter la croissance vers les secteurs prioritaires de conception, de protéger et de rehausser le caractère unique et la viabilité de ces collectivités polyvalentes et de guider la coordination des initiatives visant à valoriser l'esthétique urbaine. Dans les secteurs prioritaires de conception, tous les projets d'immobilisations et les aménagements privés seront examinés par le Comité d'examen du design urbain à l'étape de la consultation de l'examen des demandes d'aménagement.

Le secteur situé au nord de la rue Albert et à l'est du couloir de l'O-Train est désigné secteur central, tandis que le secteur au sud de la rue Scott et à l'ouest du couloir de l'O-Train (site de l'aréna Tom Brown) est désigné secteur urbain général.

La rue Somerset, la rue Wellington Ouest et la rue Preston sont désignées dans le Plan officiel zones de rue principale traditionnelle. Cette désignation est réservée aux rues qui ont habituellement été aménagées avant 1945 et offrent des possibilités vraiment importantes de densification, en misant sur des formes compactes d'aménagement, une combinaison d'utilisations dynamiques et un milieu favorable aux piétons. Ces options ont un rôle double, offrant aux quartiers avoisinants une gamme de biens et services nécessaires au quotidien tout en dispensant des services spécialisés à d'autres personnes provenant de l'extérieur de ces quartiers. Ces secteurs forment un tissu urbain serré, avec des édifices de faible

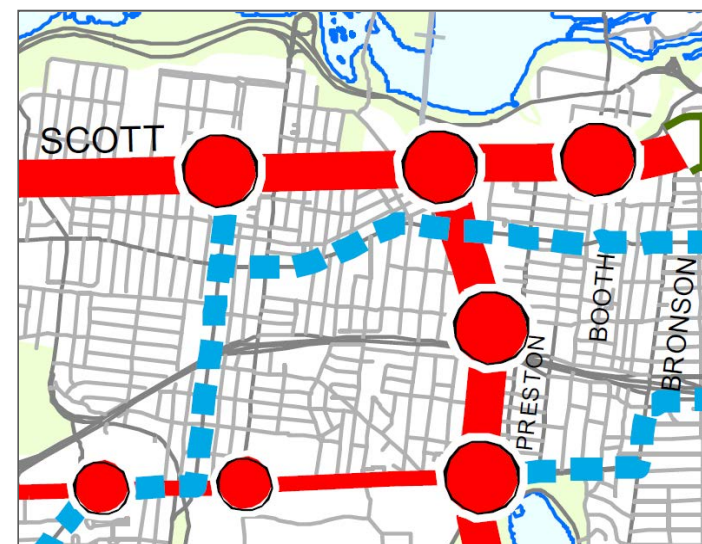


Figure 7 : Le Plan directeur des transports illustrant la station Bayview à l'intersection des lignes nord-sud et est-ouest du TLR.

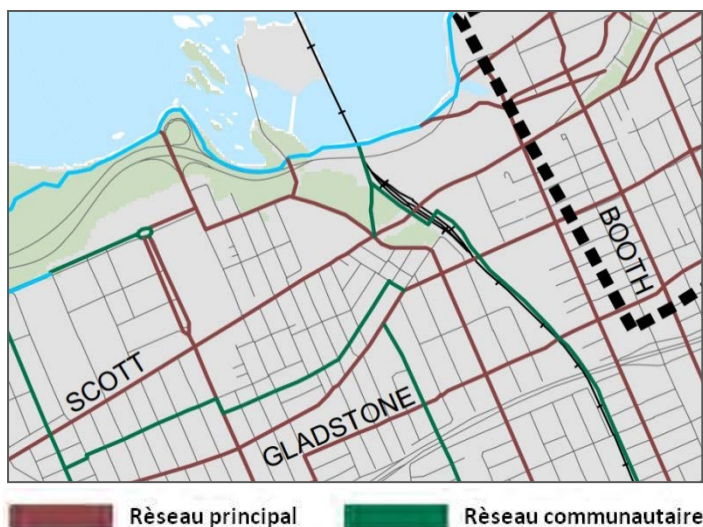


Figure 8 : Désignations du Plan sur le cyclisme, montrant le réseau principal et les sentiers communautaires dans le secteur de la station Bayview



Figure 9 : Terminus de l'O-Train à la station Bayview

hauteur pour utilisation résidentielle et commerciale, des façades étroites donnant sur la rue, une chaussée à quatre voies et des espaces de stationnement sur rue.

2.1.3 Plans des transports

2.1.3.1 Transport en commun

Le plan directeur des transports d'Ottawa (PDT) désigne le couloir Carling-Bayview, situé le long de la présente ligne de l'O-Train, comme le futur tracé nord-sud important de TLR. Il prévoit la conversion du tracé de l'actuel service de transport en commun rapide du Transitway qui traverse la station Bayview en voie de train léger sur rail est-ouest. La partie du Transitway qui dessert le centre-ville atteint presque sa capacité maximale aux heures de pointe. Lorsque cette capacité fonctionnelle sera atteinte, les services de transport en commun d'Ottawa ne pourront plus élargir leurs activités et répondre aux besoins de croissance à long terme. Pour remédier à cette situation, en 2009 le Conseil a voté de procéder comme prévu à la conversion du transport en commun rapide par autobus en TRL, depuis la station Pré Tunney dans l'Ouest jusqu'à la station Blair dans l'Est. Cette conversion constitue la phase 1, étape 1, du plan de mise en œuvre contenu dans le Plan directeur des transports; la ligne TRL est-ouest portera le nom de Ligne de la Confédération. Lorsque cette ligne sera entièrement fonctionnelle, la station Bayview deviendra la principale plaque tournante reliant les lignes ferroviaires est-ouest et nord-sud.

Le Plan directeur des transports (PDT) désigne les rues Wellington Ouest et Somerset se trouvant dans le secteur à l'étude pour la mise en œuvre de futures mesures prioritaires visant à privilégier les véhicules de transport en commun plutôt que d'autres modes de transport. Ces mesures pourraient comprendre un système de signalisation prioritaire, des voies réservées, des tronçons de voies réservées, ou des voies réservées au transport en commun pendant les périodes de pointe.

Le PDT présente également une vision plus large des transports dans la ville jusqu'en 2031 et au-delà. Cette vision comprend notamment l'intégration des transports et l'utilisation du sol pour soutenir la durabilité sociale, environnementale et économique. L'objectif de la Ville, tel que mentionné dans le PDT, est d'augmenter la proportion des déplacements en transport en commun pour qu'ils atteignent 30 % des déplacements motorisés pendant les heures de pointe le matin d'ici 2031, soit la proportion jugée nécessaire pour éviter des niveaux de congestion inacceptables. Atteindre cet objectif permettra également à la Ville de réaliser ses objectifs connexes d'abordabilité et de viabilité, notamment la réduction de la dépendance à la voiture, la promotion du transport actif et la réduction de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports. Le PDT considère l'aménagement du territoire comme une mesure clé pour aider la Ville à atteindre l'objectif de porter à 30 % la part modale du transport en commun qui, en contribuant à créer des environnements urbains plus denses favorisant la marche à pied et l'utilisation du transport en commun, diminue la dépendance à l'automobile privée. .

2.1.3.2 Cyclisme

Le Plan sur le cyclisme d'Ottawa, un document qui accompagne le PDT, vise à soutenir les orientations stratégiques de la Ville en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de création de collectivités axées sur le transport en commun et le cyclisme (Plan sur le cyclisme d'Ottawa, 2008). Il désigne les rues Preston, Scott, Albert, Somerset, Wellington ainsi que le Chemin Bayview et le sentier de la rivière des Outaouais comme des axes ou des pistes cyclables couvrant toute la ville. Ce genre de piste cyclable fournit des liens directs entre les principales destinations résidentielles, commerciales et institutionnelles dans l'ensemble de la ville. La piste Scott/Albert fait également partie du projet de voie cyclable Est-Ouest de la Ville, qui offrira un lien cyclable direct entre Westboro et Vanier une fois qu'elle sera terminée.

Le Plan sur le cyclisme désigne le sentier polyvalent qui longe le corridor de l'O-Train et est relié au sentier de la rivière des Outaouais, ainsi qu'un embranchement raccordant le sentier de la rivière des Outaouais au Chemin Bayview, comme des installations cyclables « communautaires ». Ces installations situées dans des rues

plus tranquilles permettent de relier des destinations locales comme les écoles, les centres communautaires et les parcs. La voie d'accès principale et les installations communautaires dans le secteur de Bayview ont dans une large mesure été implantées, à l'exception de la portion de la voie cyclable est-ouest qui se trouve rue Albert et de l'embranchement du sentier Bayview.

2.1.3.3 Piétons

Le Plan de la circulation piétonnière à Ottawa, un deuxième document accompagnant le Plan directeur des transports, vise à inciter les résidents à marcher plus souvent et établit le cadre d'un réseau piétonnier permettant d'atteindre cet objectif. Les priorités en matière d'aménagement de ce réseau comprennent la création de liaisons viables pour contourner les obstacles physiques et l'intégration de l'infrastructure piétonnière dans les processus de conception. Le Plan désigne les PCC comme un outil essentiel pour appuyer l'aménagement de l'espace piétonnier, car ils permettent de prendre en compte les aspects de la conception relative aux piétons et de les intégrer à la vision de la communauté. Le Plan de la circulation piétonnière appuie le PCC en orientant la planification et la conception de manière à favoriser la marche à pied, en offrant des lignes directrices en matière de sécurité et d'accessibilité et des directives pour des passages pour piétons sécuritaires et pratiques. Il fournit également des directives pour les commodités destinées aux piétons, les points d'orientation et un éclairage à l'échelle des piétons.

Dans le secteur de la station Bayview, le Plan de la circulation piétonnière désigne l'amélioration des liaisons avec le réseau de sentiers de la rivière des Outaouais et l'aménagement de liens piétonniers pour accéder au réseau de transport en commun (en particulier le long de la rue Scott) comme des éléments essentiels pour l'amélioration du réseau.

2.1.3.4 Routes

Le secteur à l'étude comporte une foule de catégories de voies. Les rues Preston, Wellington, Somerset, Scott et Albert sont désignées comme des artères dont la principale fonction est d'accueillir la circulation de transit. Les avenues Bayview et

Bayswater sont désignées comme des voies collectrices, dont la fonction principale est de permettre les déplacements de quartier en direction et en provenance de routes locales ou d'artères. Les autres rues dans le secteur sont désignées comme des routes locales, dont la fonction principale est d'offrir un accès direct aux terrains adjacents et la fonction secondaire, de permettre les déplacements de quartier en direction et en provenance de routes collectrices ou d'artères. De plus, le sentier de la rivière des Outaouais, à l'ouest de la rue Preston, est une route qui appartient au fédéral et non désignée autrement par la Ville, même si elle se prolonge directement à partir de la rue Wellington, qui est une artère. .

2.1.4 Initiatives de planification complémentaires

Le PCC du secteur de la station Bayview était à l'origine un élément de l'étude du PCC du couloir de transport en commun rapide de Carling-Bayview, amorcée en 2005. En 2012, cette étude a été scindée en trois PCC distincts pour les stations Bayview, Gladstone et Carling, afin de prendre en compte les spécificités de chaque secteur en matière d'utilisation du sol, de connectivité et de conception. Le processus de PCC du secteur de la station Carling a été engagé en même temps que celui du secteur de la station Bayview, et devait être soumis pour approbation au comité de planification en mars 2013; le plan secondaire provisoire et les études justificatives devaient être terminés à l'automne 2013. Le PCC du secteur de la station Gladstone a commencé en janvier 2013, avec des activités de consultation prévues pour l'été et l'automne 2013 et la présentation des recommandations au Comité de planification et au Conseil pour février 2014.

L'étude du plan secondaire de la région Bayview/Somerset, terminée en décembre 2004, proposait un concept et des principes de conception pour un réaménagement propice au transport en commun de la gare de triage Bayview, propriété de la ville d'Ottawa (voir section 4.1). Les principales considérations en matière de conception dans ce plan incluaient l'aménagement de liaisons et d'installations piétonnières fortes au sein même du nouveau quartier, ainsi qu'entre le quartier, la station de transport en commun, les communautés et les parcs avoisinants. Le plan prévoyait également une rue principale à usage mixte le long du Chemin Bayview, et un édifice municipal à l'angle des rues Bayview et Scott qui

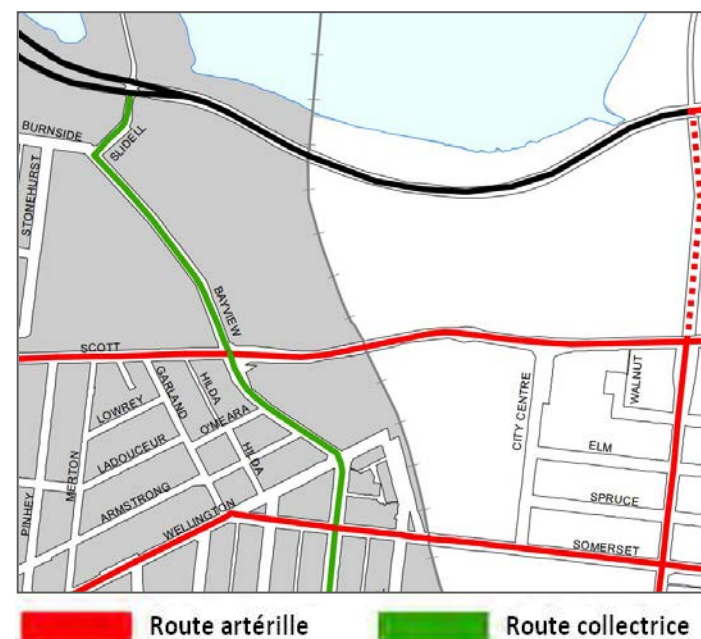


Figure 10 : Classification des rues dans le secteur à l'étude

viendrait compléter l'installation culturelle nationale prévue par la CCN sur le côté est de la voie ferrée. Un des principaux objectifs de l'actuelle étude du PCC est d'actualiser la conception approuvée par le Conseil pour la gare de triage Bayview afin d'assurer son intégration et sa compatibilité avec la vision globale et les objectifs de conception du PCC. Le PCC constitue également une partie de l'étude environnementale visant à « valider le concept » dont doit faire l'objet la région Bayview/Somerset, entreprise en réponse à une directive du Conseil en janvier 2005.

Dans le Plan de secteur du cœur de la capitale de la CCN (2005), le sud des plaines Lebreton est vu comme un quartier polyvalent indépendant avec un maillage de rues urbain devant être doté de liaisons fortes avec les quartiers voisins, ainsi que d'un réseau de parcs et d'espaces ouverts adéquatement reliés à l'ensemble du réseau d'espaces verts de la Ville (Commission de la capitale nationale, 2005). Le plan à long terme de la CCN pour les terrains situés entre les plaines Lebreton et le couloir ferroviaire comprend également la construction d'une institution culturelle nationale.

Le Plan secondaire pour le secteur Preston-Champagne (2003) était axé sur le secteur des stations Gladstone et Carling. Le secteur le long de la rue Somerset était désigné comme une zone polyvalente d'utilisation résidentielle et commerciale à profil moyen. Les secteurs adjacents occupés par des bâtiments résidentiels et des bureaux étaient vus comme étant à profil bas et moyen. Comme il a été mentionné précédemment, les secteurs des stations Carling et Gladstone sont soumis à des processus de PCC parallèles et continus qui actualiseront le Plan secondaire et orienteront la forme et la fonction de l'aménagement dans le couloir Carling-Bayview, au sud de la rue Somerset.

Le Plan de voisinage pour Hintonburg et Mechanicsville a été complété en 2010. Les principales priorités définies dans ce Plan étaient entre autres de conserver un parc de logements abordables varié, d'améliorer les installations pour piétons et cyclistes, d'appuyer l'établissement d'un service de transport en commun par autobus solide, et de trouver des possibilités de connectivités efficaces avec le O-Train. Le Plan prévoyait la désignation du secteur Hintonburg et Mechanicsville comme zone de projet d'améliorations communautaires, dans le but de faciliter le réaménagement des friches industrielles dans le quartier. Le Plan de conception communautaire (PCC) pour Wellington Ouest (2011) qui englobe la portion de ce quartier située en bordure de la

rue Wellington Ouest désigne l'intersection des rues Somerset et Wellington comme un carrefour important pour le quartier et un futur centre d'activités communautaire.

On retrouve dans ces plans des éléments communs, notamment des espaces publics de grande qualité; des réseaux piétonniers bien reliés; un accès facile au transport en commun; des zones d'utilisations polyvalentes avec à la fois des logements abordables, des établissements commerciaux et d'autres types de bâtiments; et des aménagements dont la conception et la fonction sont bien intégrées dans les quartiers établis des environs.

2.1.5 Règlement de zonage complet

Bien que désignés zone de centre d'utilisations polyvalente dans le PO, les biens qui se trouvent dans la zone stratégique du secteur de la station Bayview sont actuellement zonés pour diverses utilisations résidentielles, industrielles, récréatives, polyvalentes et d'espaces ouverts en vertu de l'ensemble du Règlement de zonage de la Ville d'Ottawa (2008). Le tableau 1 décrit les dispositions précises de zonage de chaque parcelle identifiée à la figure 11

Le zonage du secteur immédiatement adjacent au secteur stratégique permet des utilisations résidentielles et polyvalentes. L'extrémité sud-ouest du secteur à l'étude, une partie établie de Hintonburg, est zonée principalement R4 (Zone résidentielle de densité quatre), TM (zone de rue principale traditionnelle) et GM (zone polyvalente générale). Le quartier Dalhousie au sud-est de la zone à l'étude est zoné MC dans sa partie plus commerciale et R4 dans la partie résidentielle de plus faible hauteur. Mechanicsville, voisin du parc Laroche, est principalement zoné R4 et R5 (Zone résidentielle de densité cinq). La zone R4 permet une vaste combinaison de formes résidentielles, allant jusqu'à quatre étages, tandis que R5 permet des formes bâties de faible à moyenne hauteur. La zone GM permet des utilisations commerciales individuelles ou regroupées qui sont compatibles avec leur environnement.

Plusieurs parcelles des biens-fonds de la CCN le long de la rivière au nord de la gare de triage Bayview, situées à l'extérieur de la zone stratégique immédiate, sont zonées O1[310]-h, qui permet l'installation d'espaces ouverts et certaines utilisations institutionnelles, une fois le plan secondaire achevé.

Tableau 1 : Zonage des biens dans le secteur stratégique à l'étude de la station Bayview

Adresse municipale	Zonage	Principales dispositions
52, chemin Bayview (Parc Laroche)	L1	<ul style="list-style-type: none"> • Zone d'installation de loisirs communautaire (utilisations récréatives répondant aux besoins de la collectivité avoisinante)
7 et 89, chemin Bayview (gare de triage Bayview)	IG1[1282] F(1.0)	<ul style="list-style-type: none"> • Zone d'industrie générale (utilisations d'industrie légère à incidences légère à modérée) • Rapport plancher-sol maximal 1.0 • Exception limitant l'utilisation à un chantier municipal et à un dépôt de neige
80 et 90, chemin Bayview	R4M	<ul style="list-style-type: none"> • Zone résidentielle de densité 4 (vaste mélange de formes bâties résidentielles, limitées à quatre étages)
141, chemin Bayview (Aréna Tom Brown)	L1	<ul style="list-style-type: none"> • Zone d'installation de loisirs communautaire (utilisations récréatives répondant aux besoins de la collectivité avoisinante)
Parcelles non limitées au nord de la rue Albert, à l'est de l'O-Train	O1	<ul style="list-style-type: none"> • Zone de parc et d'espace vert (parc, espace vert et utilisations connexes/compatibles)
801, rue Albert	MC[1967] S291, S292-h	<ul style="list-style-type: none"> • Zone de centres polyvalents (utilisations encourageant la fréquentation des transports en commun dans une forme bâtie compacte et axée sur le piéton; aménagements de hauteur moyenne et élevée) • Exception limitant la surface de plancher hors œuvre brute et exigeant, à titre de condition d'aménagement, l'approbation du plan d'implantation, une étude de viabilisation et une entente en vertu de l'article 37 de la <i>Loi sur l'aménagement du territoire</i>
1035, rue Somerset (Terrains du City Centre)	O. MC[1351] F(1.5)-h	<ul style="list-style-type: none"> • Zone de centres polyvalents • Exception exigeant, à titre de condition d'aménagement, un plan directeur de viabilisation, une analyse des incidences sur la circulation et l'approbation du plan d'implantation
250, avenue City Centre (Terrains du City Centre)	MC[398] h1h2h3 S169,S170	<ul style="list-style-type: none"> • Zone de centres polyvalents • Exception limitant la surface de plancher hors œuvre brute et exigeant, à titre de condition d'aménagement, un plan d'implantation détaillé et des améliorations à l'infrastructure • Annexes précisant différentes hauteurs de bâtiments maximales dans différentes parties du site (80 à 135 mètres) et indiquant les emplacements autorisés à des fins d'aménagement résidentiel et non résidentiel sur le site
255, avenue City Centre	MC[1380] F(2.5)	<ul style="list-style-type: none"> • Zone de centres polyvalents

(Entrepôt libre-service)	H(24) MC[1380] F(2.5)	et	<ul style="list-style-type: none"> • Rapport plancher-sol maximal 2.5 • Hauteur maximale 24 mètres • Exception limitant l'utilisation d'un entrepôt en libre-service
265, avenue City Centre; 145, rue Spruce; 168, rue Elm	MC F(2.5)		<ul style="list-style-type: none"> • Zone de centres polyvalents • Rapport plancher-sol maximal 2.5
989, rue Somerset O.; 158, rue Spruce	R4T[973]		<ul style="list-style-type: none"> • Zone résidentielle de densité 4 (vaste mélange de formes bâties résidentielles, limitées à quatre étages) Exception concernant les immeubles d'appartements de hauteur moyenne inférieurs à 19 mètres

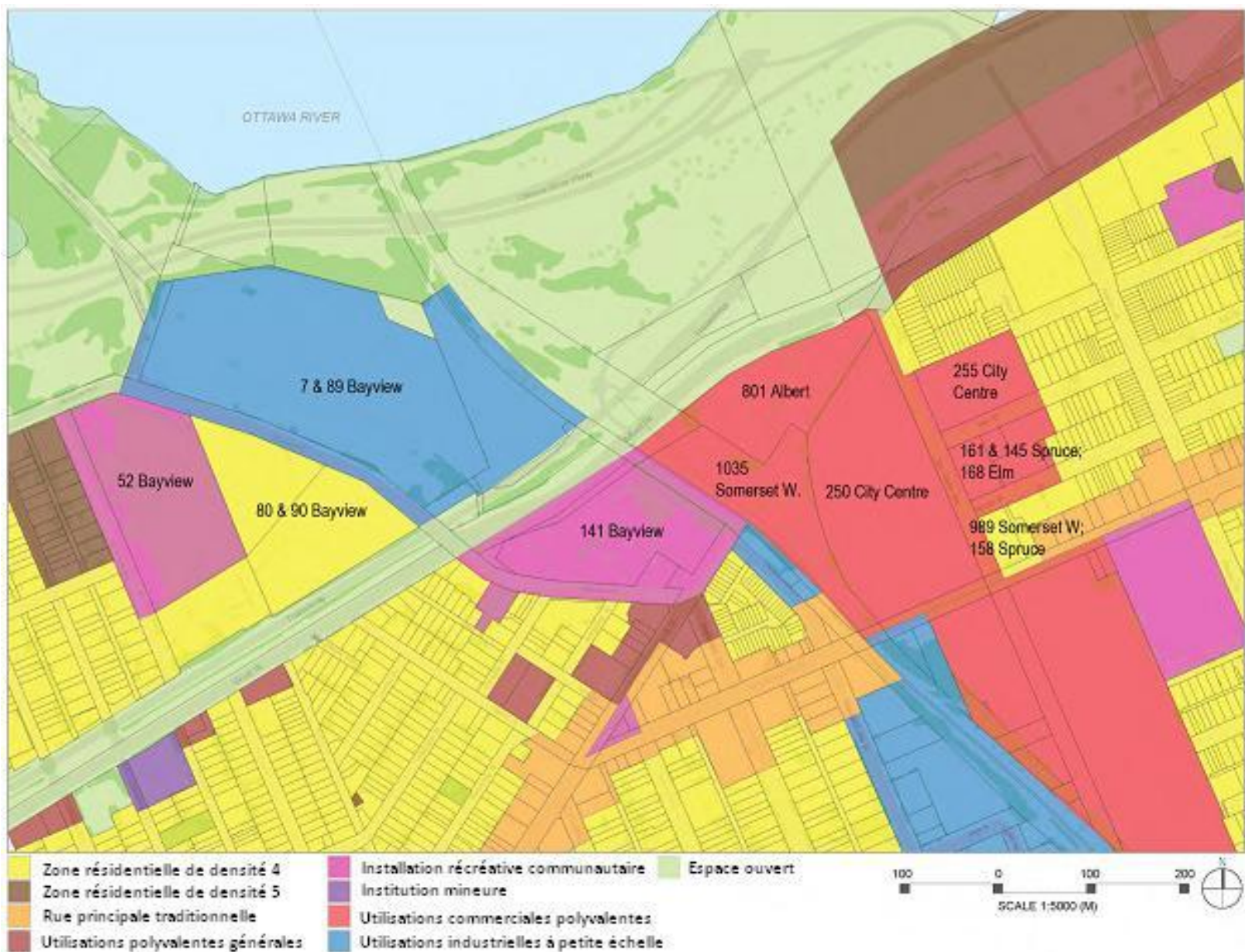


Figure 11 : Zonage actuel du secteur à l'étude

2.1.6 Projets d'aménagement actuels

Un projet visant à aménager un Complexe d'innovation dans la gare de triage Bayview a obtenu l'approbation de principe du Conseil municipal, en janvier 2013. Ce complexe comprend une tour de 10 à 14 étages, d'une surface de plancher hors œuvre brute d'environ 14 000 mètres carrés, qui accueillera des espaces réservés à l'incubation et au démarrage d'entreprises, et à des laboratoires, ainsi que des salles de réunion et de conférence, avec possibilités pour des ateliers d'artistes et des espaces commerciaux au rez-de-chaussée. Dans le cadre de ce projet, le bâtiment des travaux publics de Bayview devra être conservé à des fins de réutilisation adaptative et désigné ressource patrimoniale. Une fois le présent PCC approuvé, il y aurait lieu de créer une société municipale d'aménagement du territoire afin d'entreprendre les travaux de réaménagement.

Le Conseil municipal a approuvé, en septembre 2012, une demande de modification de zonage pour le site d'un projet visant l'aménagement d'un complexe polyvalent au 801, rue Albert. L'aménagement prévu comprend deux tours de bureaux de 32 et 29 étages, ainsi qu'un troisième bâtiment de six étages qui renfermera des espaces commerciaux et des salles de conférence. Ce projet entraînera l'installation de nouveaux feux de signalisation à l'intersection et d'une entrée secondaire avec virage à droite uniquement sur la rue Albert qui fournira l'accès au complexe. Dans le cadre d'une entente conclue avec la Ville en vertu de l'article 37 de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, qui autorise le Conseil municipal à exiger des avantages pour la communauté en échange d'une exploitation accrue en hauteur et en densité, l'ancienne rue Wellington longeant l'extrémité sud du site sera réaménagée et dotée de trottoirs des deux côtés. Elle sera cédée gratuitement à la Ville, qui pourrait l'utiliser comme emprise publique à l'avenir. L'entente prévoit également que des fonds seront versés à la Ville, pour la conception et la construction d'une passerelle pour piétons et cyclistes qui reliera les deux emprises de la rue Wellington et passera au-dessus des voies de l'O-Train. Elle prévoit aussi l'aménagement de liaisons piétonnières et cyclistes jusqu'au couloir vert nord-sud, à l'ouest du site, et de deux voies piétonnières et cyclables traversant l'îlot par son milieu. Elle prévoit aussi l'aménagement de liaisons piétonnières et cyclistes jusqu'au couloir vert nord-



Figure 12 : Superficie au sol des bâtiments actuels dans le secteur à l'étude

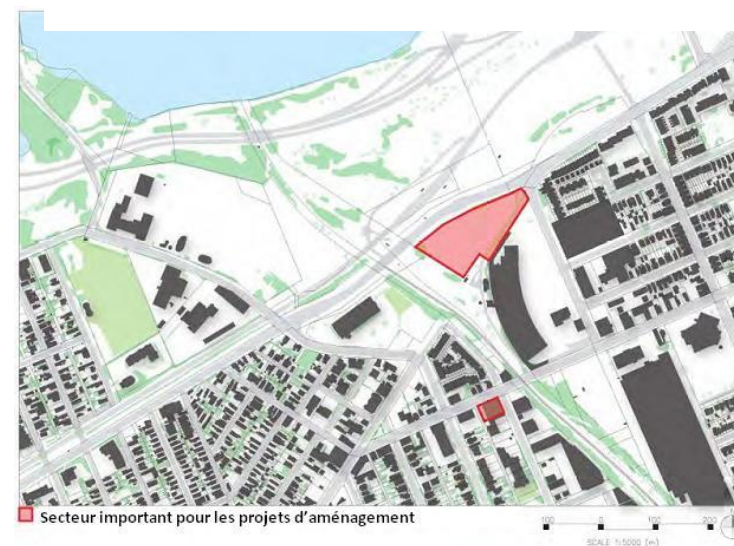


Figure 13 : Emplacement des projets d'aménagement actuels dans le secteur à l'étude

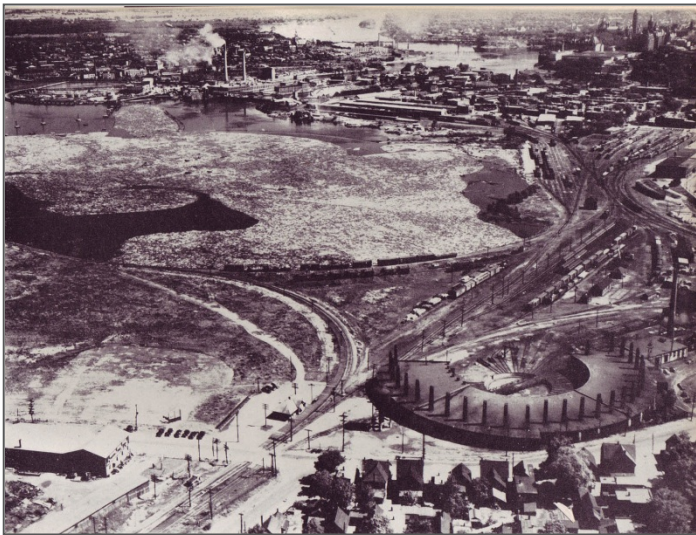


Figure 14 : Le quartier de la station Bayview avant le comblement de la baie Nepean, vue vers l'est (Plan pour la capitale nationale, J. Gréber, 1950)



Figure 15 : Caractéristiques naturelles et topographiques dans le secteur à l'étude

sud, à l'ouest du site, et de deux voies piétonnières et cyclables traversant l'îlot par son milieu.

Un projet de réaménagement visant le 1050, rue Somerset Ouest, juste à l'extérieur du secteur à l'étude, a été approuvé par le Conseil municipal, en juillet 2012. Le projet exige une modification du zonage afin d'accroître la hauteur limite de 19 mètres et d'autoriser ainsi l'aménagement d'un complexe polyvalent de 23 étages et de 73 mètres de haut. Ce projet prévoit l'aménagement d'un socle de six étages ainsi que des utilisations commerciales et de bureau sur les quatre premiers étages et une voie piétonnière interrompue près de la façade, le long de la rue Somerset Ouest et de l'avenue Breezehill. Il prévoit également l'aménagement d'unités résidentielles dans la tour, d'une série de maisons en rangée de deux étages et d'une liaison piétonnière permettant de rejoindre l'avenue Breezehill. Le Service de l'urbanisme a jugé le projet conforme au niveau de densification envisagé pour ce secteur longeant le couloir de transport en commun nord-sud.

2.1.7 Caractéristiques environnementales

La principale caractéristique naturelle du secteur à l'étude est la rivière des Outaouais, qui le délimite au nord. Aujourd'hui, une partie du secteur est occupée par la promenade de l'Outaouais, qui se trouve juste au nord de la station Bayview et faisait partie, à l'origine, de la baie Nepean. Cette dernière a été comblée dans les années soixante, pour y construire la promenade. Les zones de basses terres situées dans les environs, et notamment au 801, rue Albert, ainsi qu'une partie de l'emprise de l'O-Train entourant la station constituent toujours une aire importante de collecte et de drainage des eaux pluviales pour une bonne partie du secteur Carling. Les aménagements et l'infrastructure de transport existant dans ce secteur limitent le patrimoine naturel. Ce quartier abrite néanmoins de nombreuses zones boisées et des îlots de végétation le long des limites des propriétés et des couloirs de transport et dont les principales caractéristiques sont importantes dans un quartier autrement dépourvu d'aires naturelles fonctionnelles. Ceux-ci revêtent une valeur esthétique et constituent un point de départ pour l'amélioration et la restauration des espaces ouverts et des liaisons vertes dans le secteur de la station.

La gare de triage Bayview ainsi que plusieurs parcelles publiques situées à proximité ayant servi de décharges municipales entre les années 1930 et 1960 et de gare de triage jusqu'aux années 1960 (voir Section 0), leur sol et leurs eaux souterraines sont sûrement très pollués.

Les points les plus élevés du secteur à l'étude sont les ponts qui enjambent la voie ferrée (rues Somerset et Scott, Transitway et promenade de l'Outaouais). Les différences de niveau entre ces ponts et les terres avoisinantes sont les principaux changements topographiques du secteur.

2.1.8 Historique

La première route construite dans le secteur à l'étude est le chemin Richmond, qui deviendra plus tard la rue Wellington, en 1818. On retrouvait des villas et des fermes sur la plupart des terrains adjacents, d'autant que l'exploitation de moulins à bois aux chutes de la Chaudière favorisa l'essor du secteur vers le milieu du siècle. Le développement s'est accéléré après l'arrivée de la ligne de tramway de Wellington en 1896. Au début du XX^e siècle, plusieurs lignes de chemin de fer ont été installées dans le secteur afin de transporter le bois d'œuvre depuis la rivière des Outaouais; une grande rotonde s'élevait sur le site actuel de l'aréna Tom Brown. Un pont traversait la voie ferrée nord-sud et reliait les rues Wellington et Albert. À la fin de la Seconde Guerre mondiale, les réseaux routiers et les communautés résidentielles d'Hintonburg, de Mechanicsville et des plaines Lebreton étaient bien établis.

Le secteur de Bayview et sa région ont été témoins de changements radicaux, dans les années soixante. À la fin de la décennie, la plupart des lignes de chemin de fer avaient été enlevées, le pont reliant les rues Albert et Wellington avait été démoli et la rotonde avait été remplacée par l'aréna. Le complexe de bureaux et d'entrepôts de City Centre avait été construit entre les rues Somerset et Albert. Une grande partie de la collectivité adjacente des plaines Lebreton avait été rasée et transformée en espace ouvert. Le Transitway a été construit dans les



Figure 16 : Aires du secteur à l'étude offrant un potentiel archéologique

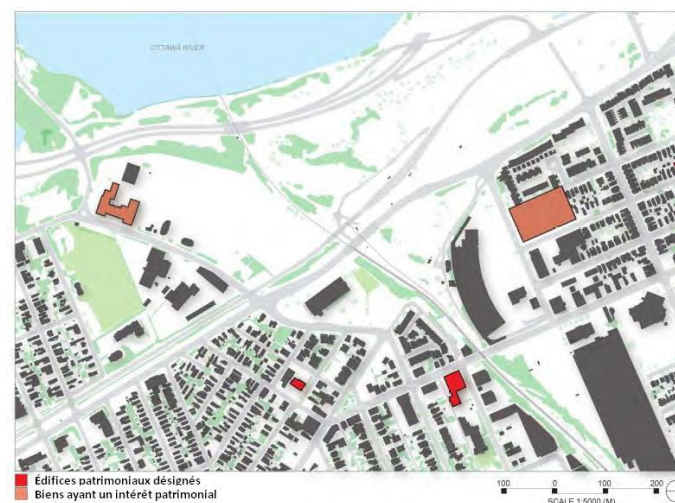


Figure 17 : Propriétés historiques dans le secteur à l'étude

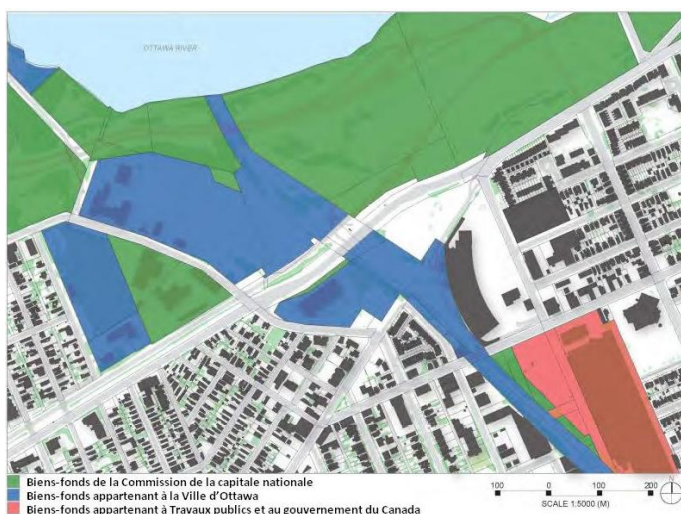


Figure 18 : Parcelles de propriété publique dans le secteur à l'étude

années quatre-vingt et le reste de la ligne de chemin de fer nord-sud a été transformé en ligne de l'O-Train en 2001.

Trois bâtiments du secteur à l'étude (la maison Armstrong, située au 19, rue Armstrong, l'école publique Devonshire, au 100, avenue Breezehill, et la maison Venn, au 69, rue Elm) ont été désignés comme des biens aux termes de la Partie IV de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*. Plusieurs autres biens-fonds du secteur à l'étude, dont l'ancien bâtiment des Travaux publics situé au 7, chemin Bayview, sont considérés comme des biens revêtant un intérêt patrimonial. Deux biens-fonds situés près du terrain de City Centre n'ont pas reçu cette désignation, mais n'en sont pas moins remarquables : le dernier garage de tramways en état de l'Ottawa Electric Railway, récemment converti en entrepôt libre-service, qui se trouve au 255, avenue City Centre et date de 1925; un petit bungalow situé au 290, avenue City Centre, qui doit avoir été bâti vers 1902 pour servir d'atelier de menuiserie.

2.2 Utilisation et forme bâtie

2.2.1 Propriété des biens-fonds

Une bonne partie des terrains sous-utilisés dans le secteur à l'étude (voir la section 2.2.2) sont de propriété publique. La Ville d'Ottawa est propriétaire du couloir ferroviaire, de l'aréna Tom Brown, de la gare de triage Bayview et du parc Laroche. La CCN possède la grande aire ouverte située au nord de la rue Albert et à l'est du couloir ferroviaire, ainsi que les terres longeant la rivière et l'angle nord-ouest de la rue Scott et du chemin Bayview. La CCN possède également trois petites parcelles à l'extrémité est de l'avenue Breezehill Nord, à l'extrémité nord de l'aréna Tom Brown et à l'extrémité sud de la gare de triage Bayview, sous le Transitway. TPSGC détient les grands entrepôts longeant le couloir ferroviaire, au sud de la rue Somerset, juste à l'extérieur du secteur à l'étude.

Les grandes propriétés situées au 801, rue Albert et au 250, avenue City Centre, ainsi que les nombreux immeubles résidentiels et commerciaux d'envergure

	Ville	CCN	Privée
52, chemin Bayview (Parc Laroche)	•		
7 et 89, chemin Bayview (gare de triage Bayview)	•		
80 et 90, chemin Bayview		•	
141, chemin Bayview (Aréna Tom Brown)	•		
Parcelles non limitées au nord de la rue Albert, à l'est de l'O-Train		•	
801, rue Albert			•
1035, rue Somerset O. (Terrains du City Centre)	•		
250, avenue City Centre (Terrains du City Centre)			•
255, avenue City Centre (Entrepôt libre-service)			•
265, avenue City Centre; 145, rue Spruce; 168, rue Elm			•
989, rue Somerset O.; 158, rue Spruce			•

Tableau 2 : Propriété située dans le secteur de politique du quartier de la station Bayview

réduite situés dans le reste du secteur à l'étude appartiennent à des propriétaires fonciers privés.

2.2.2 Utilisation du sol

Le rapport « Où vivrons-nous », publié par la Ville en 2004, jugeait que le secteur à l'étude était en grande partie sous-utilisé. L'étude du PCC visait avant tout à définir l'envergure, la densité, l'utilisation et la forme appropriée de l'aménagement de ces terrains. Les sites identifiés comprennent la gare de triage Bayview, l'emplacement de l'aréna Tom Brown, le 250, avenue City Centre et le 801, rue Albert. Il convient de noter que, même si elle est actuellement sous-développée, la grande aire ouverte située au nord de la rue Albert et à l'est du couloir ferroviaire appartient à l'État fédéral et pourrait très bien accueillir une institution culturelle nationale à l'avenir.

Dans la zone stratégique visée par le PCC du secteur de la station Bayview, seule la propriété située au 801, rue Albert est aujourd'hui vacante. L'aréna Tom Brown abrite actuellement une patinoire municipale couverte et un parc public largement utilisés et la gare de triage Bayview est réservée à l'élimination de la neige et à d'autres opérations municipales. Le site du 250, avenue City Centre abrite un grand complexe d'entrepôts polyvalents et une tour à bureau de moyenne envergure adjacents à plusieurs entrepôts plus petits. Le 255, avenue City Centre est le site de l'ancien garage de tramways qui a été transformé en entrepôt libre-service. Le 265, avenue City Centre sert de complexe de bureaux et d'entrepôts du gouvernement fédéral; et les 145 et 158, rue Spruce et le 989, rue Somerset Ouest sont occupés par des entrepôts et des entreprises privés.

Les autres terrains du secteur à l'étude ont une vocation essentiellement résidentielle. La rue Scott et les grandes rues traditionnelles Somerset, Preston et Wellington abritent aussi plusieurs utilisations commerciales et institutionnelles.



Figure 19 : Bâtiments de faible hauteur dans Mechanicsville



Figure 20 : Terrains de jeux et de sports au parc Laroche

2.2.3 Forme bâtie

Les quartiers établis appartenant au secteur à l'étude, y compris ceux de Hintonburg, Mechanicsville et Dalhousie, ont été bâtis au milieu du XX^e siècle. Ils possèdent des réseaux de rue réguliers et un tissu urbain constitué en grande partie de bâtiments de faible hauteur et de configuration serrée. La plupart des maisons sont basses, deux étages et demi tout au plus, construites en briques ou en bois et dépourvues de garage sur le devant. Près de 40 % d'entre elles ont été construites avant 1946. Certains immeubles de moyenne et grande hauteur sont situés sur les terrains du City Centre, le long de la rue Somerset et de la rue Wellington Ouest, et à l'extrémité ouest du parc Laroche.

La plupart des bâtiments commerciaux établis le long des grandes rues traditionnelles de Somerset, Preston et Wellington sont de faible hauteur ou de hauteur moyenne, comportent des retraits minimaux et servent à conférer à la rue un caractère public agréable. De par sa conception, son histoire et ses utilisations industrielles, le complexe City Centre est plus grand et ses retraits sont beaucoup plus importants. Il ne confère pas du tout le même caractère au paysage le long des rues adjacentes.

2.2.4 Espace public et espace vert

Le secteur de la station Bayview compte plusieurs parcs publics et espaces verts, dont le parc Laroche, l'aréna Tom Brown, la place Somerset, ainsi qu'un petit parc jardin sur Bayview, au nord de la rue O'Meara. Les caractéristiques propres à chaque parc répondent aux différents besoins des résidents des quartiers. À l'heure actuelle, les parcs Laroche et Tom Brown ont des cadres grillagés et un espace suffisant pour l'aménagement de terrains de soccer de taille réduite et normale. De plus, le parc Laroche possède un terrain de balle éclairé en soirée, ainsi que des éléments de jeux et une aire de jets d'eau pour les enfants. La place Somerset, qui est dotée d'un revêtement dur, d'éléments paysagers et de bancs, tout à fait appropriés à la détente, aux rassemblements ou tout simplement pour regarder défilés les gens, pourrait également servir de point d'accès au quartier Hintonburg, situé à l'ouest du couloir de l'O-Train. Le petit parc jardin sur Bayview est bien boisé et comprend une petite aire de jeux d'enfants. Dans l'ensemble, le secteur à l'étude abrite en moyenne néanmoins beaucoup moins de parcs et

d'espaces verts par résident qu'Ottawa. Même si l'aréna Tom Brown et le parc Laroche, en particulier, servent de points de repère et de lieux de rassemblement dans la communauté, ils ne sont pas encore bien reliés à un plus vaste réseau d'espaces verts.

Une bande linéaire de terrains à vocation de parc, appartenant à la CCN, et un sentier polyvalent bien utilisé longent la rivière, à l'extrémité nord du secteur à l'étude. Or, pour y accéder officiellement à partir du secteur à l'étude, il faut passer par l'extrémité nord du chemin Bayview. Il suffirait d'aménager un nouveau sentier et un parc linéaire le long du côté est du couloir de l'O-Train pour améliorer l'accès officiel à partir des quartiers avoisinants.

2.3 Transport et infrastructure

2.3.1 Réseau de transport en commun actuel

Le secteur de la station Bayview est le secteur de la Ville le mieux desservi par les services de transport en commun. Dans le sens est-ouest, des autobus locaux circulent fréquemment sur les rues Somerset et Scott/Albert; dans le sens nord-sud, des autobus empruntent la rue Preston, juste à l'extérieur du secteur stratégique. Quant à la station Bayview, elle est desservie par près d'une trentaine de circuits de transport en commun rapide, dont sept grandes lignes à haute fréquence qui fonctionnent toute la journée. La station sert également de terminus nord de la ligne nord-sud de l'O-Train.

Compte tenu du niveau élevé des services de transport en commun, la proportion des résidents et des travailleurs empruntant le transport en commun dans le secteur à l'étude est supérieure à celle de toute la Ville. L'enquête origine-destination (OD) menée par la Ville en 2005 montre que, selon le moment de la journée, entre 20 % et 35 % des personnes à destination ou en provenance du secteur empruntaient alors un moyen de transport en commun. À l'échelle de toute la Ville, le transport en commun représentait approximativement 20 % des déplacements en période de pointe et 13 % de l'ensemble des déplacements. En 2006, 30 % des résidents du secteur à l'étude se déplaçaient en transport en commun. À titre de comparaison, la cible de répartition modale pour l'utilisation du transport en commun pour toute la Ville a été fixée à 30 % en 2031.



Figure 21: Accès informel au transport en commun de l'aréna Tom Brown

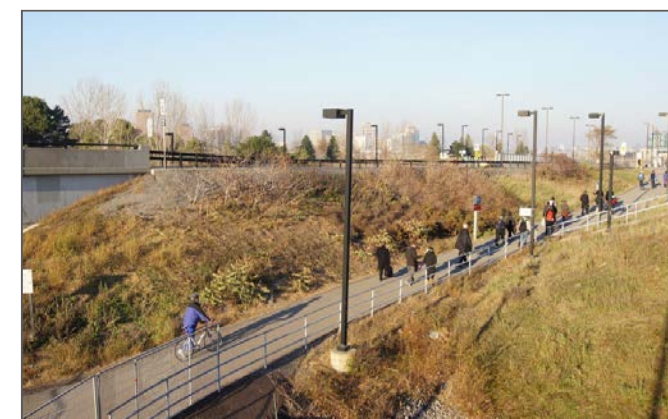


Figure 22 : bretelle d'accès au terminus d'autobus



Figure 23 : Le pont du Transitway sert de barrière entre la gare de triage Bayview et la rue Scott

2.3.2 Réseau piétonnier actuel

Le réseau piétonnier du secteur à l'étude est relativement bien développé le long des rues existantes, dont la plupart sont pourvues de trottoirs (Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa, 2009). En revanche, la circulation piétonnière vers la station est assez mauvaise, compte tenu de sa proximité avec les quartiers avoisinants. La plupart des biens et biens-fonds vacants ou sous-utilisés identifiés dans la Section 2.2.2 sont des « super îlots » dotés de quelques liaisons officielles qui les traversent ou les contournent. Ces super îlots constituent des obstacles pour les piétons qui ne connaissent pas les chemins non officiels ou n'aiment pas les emprunter. La station est une station extérieure, son empreinte est relativement importante et elle a connu des changements topographiques importants, apportés notamment aux arrêts de l'O-Train, situés sous la rue Albert et les passerelles du Transitway, alors que la zone d'attente de ses autobus se trouve en haut du remblai du passage supérieur, à une centaine de mètres de là. Aucune partie du secteur de la station ne se trouve à moins de 200 m à pied de la destination la plus proche.



Figure 24 : Sentiers polyvalents actuels dans le secteur à l'étude

La circulation piétonnière le long de la rue Albert, près de la station, n'est pas très bonne non plus, compte tenu de la vitesse qu'atteignent les véhicules automobiles et du nombre limité de passages pour piétons permettant à ces derniers d'accéder à la station. Le nombre de passages pour piétons près de la ligne de l'O-Train est également limité (sur Albert et Somerset) ce qui érige un autre obstacle dans le secteur à l'étude. Pour le Transitway, les ponts des rues Albert et Somerset entraînent d'importants changements de niveau, mais sont souvent dépourvus d'escaliers, de passages (ajouter une image illustrant l'obstacle de la station Bayview) et autres infrastructures permettant aux piétons de se déplacer facilement. Par exemple, les piétons qui passent par le secteur situé au sud de l'aréna Tom Brown pour rejoindre la station Bayview doivent choisir entre grimper la forte pente d'un sentier non officiel ou prolonger leur trajet de 300 mètres en longeant le trottoir.

Les super îlots, les différences de niveau et les obstacles associés à la ligne de l'O-Train et à la rue Albert empêchent également de relier les quartiers du secteur et la station. En dépit de ces obstacles, la marche n'en demeure pas moins un

moyen populaire de transport dans le secteur à l'étude. Selon le sondage OD de 2005, les résidents affirmaient faire à pied jusqu'à 20 % des trajets à destination et en provenance du secteur à l'étude, et une bonne moitié des déplacements à l'intérieur de ce secteur. À l'échelle de toute la Ville, ils disaient faire à pied 11 % de tous les trajets effectués sur une période de 24 heures.

2.3.3 Réseau cycliste actuel

Le réseau cycliste du secteur à l'étude a récemment fait l'objet d'importantes améliorations : installation de chevrons marquant une voie principale le long de la rue Somerset et de la rue Wellington Ouest; aménagement d'un nouveau sentier polyvalent le long des rails de l'O-Train, reliant l'avenue Carling et la rivière des Outaouais. Des rues comme celles de Preston, Armstrong, Bayswater et Bayview servent également souvent de voies cyclables. Le pont de la rue Albert, une liaison cycliste importante vers le centre-ville, est actuellement dépourvu d'installations cyclables, et ce, malgré l'importante circulation automobile; le projet de voie cyclable Est-Ouest devrait néanmoins remédier à cette lacune.

La proportion des trajets à vélo à destination et en provenance du secteur à l'étude s'élève à 2-3 %, selon le moment de la journée. La proportion des trajets à vélo effectués à l'intérieur du secteur est nettement plus élevée, puisqu'elle s'établit à 5 %. À titre de comparaison, en période de pointe, les trajets à vélo atteignent 2 % à l'échelle de toute la Ville.

2.3.4 Réseau routier actuel

Selon le moment de la journée, entre 40 et 60 % des trajets à destination et en provenance du secteur à l'étude étaient se faisaient en voiture en 2005. À l'intérieur du secteur à l'étude, cette proportion tombait à 25 %. Ces résultats sont inférieurs à la moyenne de 58 % de tous les trajets effectués en 24 heures à l'échelle de toute la Ville. Quarante-trois pour cent des résidents prennent la voiture pour se déplacer, contre 67 % des résidents de toute la Ville. .



Figure 25: Marques de « chevrons » indiquant une piste cyclable le long de la rue Wellington Ouest



Figure 26: rue Albert, vers l'est du passage supérieur

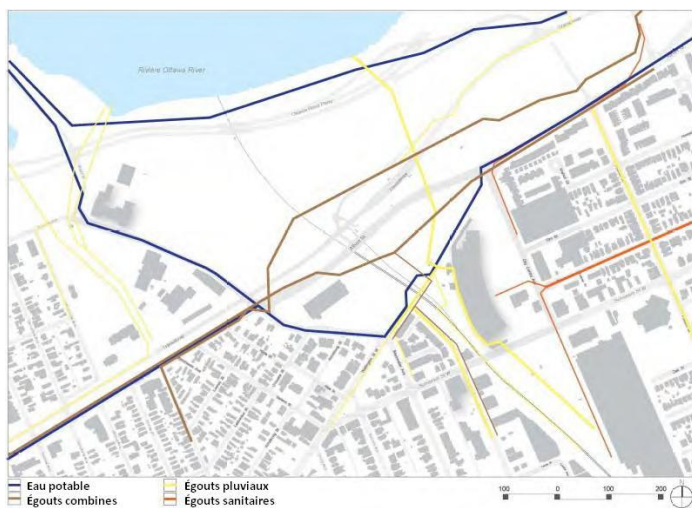


Figure 27 : Grands éléments d'infrastructure dans le secteur à l'étude

L'artère Albert/Scott, qui traverse le secteur à l'étude parallèle au Transitway et situé juste à côté de la station Bayview, est un important couloir de transport Est-Ouest qui permet d'accéder au centre-ville. Pour accéder au complexe City Centre, les véhicules doivent emprunter l'avenue City Centre, dont l'extrémité sud débouche sur un passage inférieur donnant accès au complexe d'entrepôts de TPSGC, au sud du pont de la rue Somerset. Les rues Elm et Spruce sont fermées à la circulation automobile entre la rue Preston et l'avenue City Centre, bien que les cyclistes et les piétons puissent passer entre les barrières routières.

Aux heures de pointe, le nombre de véhicules empruntant les artères et les routes collectrices à l'intérieur du secteur à l'étude ne dépasse pas les capacités acceptables — en l'occurrence, jusqu'à 2 400 véhicules à l'heure sur les artères et jusqu'à 1 000 véhicules sur les routes collectrices. Aucune intersection du secteur à l'étude ne dépasse sa capacité, mise à part l'intersection des rues Albert et Booth, située juste à l'est du secteur à l'étude. La demande en places de stationnement est également très importante dans le secteur à l'étude, sa capacité étant à peine excédentaire dans les rues commerçantes comme la rue Somerset.

2.3.5 Grands éléments d'infrastructure en place

Plusieurs grandes canalisations et collecteurs d'eau, d'eaux usées et d'eaux pluviales sont situés dans la zone du PCC de la station Bayview, comme il est indiqué à la figure 27. Une bonne partie de l'infrastructure souterraine du secteur à l'étude datant d'avant le tracé actuel des rues, bon nombre de ces égouts collecteurs et autres canalisations de services publics ne relèvent pas de l'emprise municipale actuelle. Située juste au nord du secteur à l'étude, l'usine de purification de l'eau de l'île Lemieux (UPE) approvisionne en eau approximativement 60 % de la partie de la Ville dotée de services publics ainsi que toute celle du secteur à l'étude. Une conduite principale d'eau à haute pression de 1 950 mm de diamètre transporte l'eau à une pression de 1 W à partir de l'UPE de l'île de Lemieux, d'ouest en est, tout au long du chemin Bayview et de la rue Wellington. Une conduite principale d'eau de 1 067 mm de diamètre, qui est raccordée à la conduite principale d'eau à haute pression de 1 950 mm de diamètre, sous la rue Scott, relie aussi le déversement de l'UPE de l'île de Lemieux à l'UPE de Britannia. Mises à part les conduites de 406 mm de la rue

Champagne, toutes les autres conduites principales situées dans le secteur à l'étude mesurent 305 mm de diamètre et moins

Le secteur abrite le réseau d'égouts séparatifs le plus récent; des réparations sont également prévues sur certains réseaux d'égouts unitaires. Le réseau d'égouts séparatifs et unitaires du secteur à l'étude comprend également quatre égouts collecteurs et un réseau d'ouvrages hydrauliques complexe. Le collecteur de Nepean Ouest comporte une conduite de 1 650 mm de diamètre à l'endroit où il traverse le secteur à l'étude. Il débouche dans le système d'égouts de décharge-intercepteur, à la chambre de Booth-Wellington, qui se trouve juste à l'est du secteur à l'étude. Le collecteur de la baie Mooney est un système d'égouts de 1 050 mm de diamètre qui débouche aussi dans la chambre de Booth-Wellington, juste à l'est de la voie de chemin de fer. Le collecteur du ruisseau Cave est un égout de 1 200 mm de diamètre construit au début du XX^e siècle, qui a été remis à neuf et prolongé. Son débit est contrôlé par le régulateur Lloyd-Preston, situé juste à l'est du secteur à l'étude. L'un des projets de réaménagement des plaines Lebreton vise à déplacer une partie du collecteur du ruisseau Cave juste à l'est du secteur à l'étude.

Le secteur à l'étude comprend quatre réseaux de collecteurs d'eaux pluviales. Le point de rejet de l'égout jumelé du Transitway Ouest, qui a été construit en 1983, se décharge immédiatement à l'ouest de l'île Lemieux. Il comprend un égout jumelé, chaque partie mesurant 3 800 mm par 2 400 mm, et se relie à l'égout jumelé du Transitway, juste à l'ouest de la rue Merton. L'égout jumelé d'eaux pluviales a été conçu spécifiquement pour gérer le drainage du Transitway Ouest. L'égout sanitaire collecteur de Merton pénètre dans le secteur à l'étude sous la forme d'une canalisation de 2 100 mm, en aval des surverses d'égouts unitaires des rues Merton et Scott, qui comprennent le drainage de l'égout pluvial de 1 050 mm de diamètre de la rue Scott et le débit du nouveau raccordement de 900 mm de diamètre du chemin Bayview. Le raccordement de 750 mm de diamètre du Transitway Ouest, sous la rue Merton, devrait également contribuer au débit allant de l'est à la l'égout sanitaire collecteur. Aujourd'hui, la majorité de ce secteur (qui est désormais séparé) est interceptée par l'égout jumelé du Transitway Ouest, sous la rue Pinhey. L'égout sanitaire collecteur de 2 100 mm de diamètre se divise en deux conduites jumelées de 1 800 mm de diamètre au

sud de Burnside avant de jeter dans la rivière des Outaouais, juste à l'est du pont d'accès à l'île Lemieux. L'égout pluvial collecteur de la baie Mooney mesure entre 900 mm et 1 500 mm de diamètre, à l'endroit où il se décharge dans l'égout pluvial collecteur de la baie Nepean, qui mesure 1 800 mm de diamètre, sous la rue Wellington, juste à l'est de la voie de chemin de fer. L'égout pluvial collecteur de la baie Nepean traverse la rue Scott et se jette dans la rivière des Outaouais.

Il ressort d'une étude de viabilisation entreprise dans le secteur à l'étude que la densification du secteur ne devrait pas obliger à accroître la capacité des services d'infrastructure des conduites principales, mais pourrait contraindre à déplacer les services existants ne relevant pas des emprises afin d'aménager les nouveaux projets envisagés. À l'heure actuelle, la Ville ne prévoit déplacer aucune canalisation souterraine. Si une telle mesure s'avérait faisable et était autorisée, le promoteur serait tenu d'en assumer la responsabilité et les coûts et d'assurer l'entretien permanent et approprié des servitudes d'accès. Les plans d'aménagement du 801, rue Albert ont déjà été vérifiés afin d'éviter tout conflit entre les principales conduites et les bâtiments projetés, et ce, même si les égouts pluviaux de la baie Nepean et de la baie Mooney devront être déplacés en partie, afin de faciliter la mise en œuvre du projet. Tout cela est expliqué en détail dans le rapport sur les services publics fournis au site LeBreton Mews. Un bâtiment qui devrait être construit au nord de la rue Albert, dans le secteur de Bayview, est également en conflit avec le collecteur du ruisseau Cave. Si la forme bâtie n'est pas modifiée, ce collecteur devra être déplacé aux frais du promoteur. Il est entendu que des conflits pourraient surgir entre l'aménagement de la station de TLR Bayview et le collecteur du ruisseau Cave et obliger à le déplacer.

L'étude a également cerné le potentiel que représentent d'importants volumes de retenues des eaux en surface dans les environs de la rue Spruce et de l'avenue City Centre. Compte tenu de l'utilisation actuelle des sols de l'avenue City Centre, l'effet de ces retenues d'eaux devrait être limité, les employés municipaux n'ayant pas relevé de problèmes dans ce secteur. Toutefois, dans le cadre du réaménagement du site de City Centre, il faudra évaluer le drainage de surface afin de vérifier les retenues des eaux possibles à cet endroit et d'élaborer les mesures d'atténuation nécessaires. Il faudra aussi maintenir un grand couloir de ruissellement parallèlement au chemin de fer pour permettre le déversement des eaux pluviales de surface dans la rivière des Outaouais. Il ne pourra pas être obstrué;

l'équipe chargée de la conception du TLR a d'ailleurs été informée de cette contrainte, et la conception de la propriété du 801, rue Albert en tient également compte.

2.4 Contexte socioéconomique

La population adulte du secteur à l'étude est légèrement plus jeune que celle de toute la Ville : en 2006, approximativement 22 % des résidents avaient en moyenne entre 25 et 34 ans, contre 13 % dans la Ville. Ils étaient également beaucoup plus nombreux à s'identifier comme minorités visibles (23 % c. 16 %), immigrants (23 % c. 18 %), ou à affirmer n'avoir ni l'anglais ni le français comme langue maternelle (25 % c. 19 %).

Le revenu moyen des ménages du secteur à l'étude (de l'ordre de 50 000 \$, en 2006) était très inférieur à celui de l'ensemble de la Ville (à peu près 85 000 \$) (Statistique Canada, 2006). Le pourcentage de personnes âgées et d'enfants vivant en dessous du seuil de faible revenu (SFR) y était plus élevé que dans toute la Ville, tout comme le taux de chômage. La proportion de résidents travaillant dans différents domaines professionnels était toutefois similaire à la moyenne d'Ottawa. Les domaines les plus courants étaient les ventes et services, qui employaient près de 25 % des résidents du secteur.

Les types de logement les plus courants dans le secteur à l'étude sont les appartements, et de très loin. Ils constituent 60 % des habitations contre 32 % dans toute la Ville. En revanche, la proportion des maisons détachées y est inférieure à la moyenne (13 % c. 43 %). La moitié des ménages du secteur étaient composés d'une seule personne, contre 27 % dans l'ensemble de la Ville.

2.5 Forces, possibilités, difficultés et contraintes

Le secteur de la station Bayview affiche des caractéristiques clés déterminantes qui créent des opportunités et des défis uniques pour son développement futur.

Le tableau 3 présente les forces et les possibilités afférentes que le processus de PCC a permis de repérer pour le secteur de la Station Bayview. Le tableau Tableau 8 présente les difficultés et les contraintes. Le PCC vise à tirer parti de ces forces et à atténuer les difficultés et les contraintes.

Tableau 3 : forces et possibilités

Difficultés/contraintes	Conséquences
De grands îlots largement sous-utilisés dominant les terrains adjacents à la station de transport rapide.	<p>Le réaménagement des terrains sous-utilisés contribuera à respecter les objectifs du Plan officiel en matière de densification.</p> <p>La densification à proximité du transport en commun rapide encouragera un changement des modes de transport en commun et réduira la dépendance générale à la voiture.</p> <p>L'aménagement de plusieurs îlots et rues adaptés permettra d'améliorer les liaisons générales entre ces terrains et les rues principales et quartiers avoisinants de la Ville.</p> <p>L'augmentation de la population et du nombre d'emplois contribuera à renforcer la vitalité des entreprises locales.</p> <p>Le réaménagement des terrains permettra de resserrer les liens entre les espaces verts et les moyens de transport actifs, et de réduire davantage la dépendance à la voiture.</p>
Solide intérêt à l'égard des lotissements privés aux étapes de la planification ou après leur approbation	Des possibilités d'amélioration dans le domaine public permettront d'accroître l'attrait du secteur.
Collectivités adjacentes dynamiques et adaptées aux piétons	La proximité de ces collectivités alliée à l'amélioration des liaisons augmentera l'attrait du quartier de la station Bayview en tant qu'endroit où vivre et travailler.
Proximité de la promenade des Outaouais	Le couloir de la voie nord-sud créera un lien solide (ligne désirée) vers la promenade des Outaouais. Les améliorations récemment apportées à la promenade profiteront aux résidents actuels et futurs.
Topographie du site	<p>Les ponts des rues Scott et Somerset offrent au public des vues panoramiques du centre-ville d'Ottawa.</p> <p>L'aménagement de nouveaux bâtiments permettra aux résidents et aux employés d'avoir des vues dégagées de la rivière des Outaouais et du centre-ville d'Ottawa.</p>
Bâtiment historique appartenant à la Ville dans les cours de Bayview	Il crée un potentiel pour la préservation et la réutilisation adaptée du patrimoine, tout établissant des liens entre le passé des secteurs et leur futur.
Aréna Tom Brown et parc Laroche	L'agrandissement des installations communautaires bien utilisées permettrait de répondre aux besoins des résidents futurs. Celui de l'aréna Tom Brown pourrait créer une liaison sécuritaire et agréable avec la rue Scott et la station Bayview.

Tableau 4 : Difficultés et contraintes

Difficultés/contraintes	Conséquences
Sols contaminés dans la gare de triage Bayview	Obligation de procéder au nettoyage, aux coûts afférents, avant tout réaménagement, afin de respecter la réglementation provinciale
Projet d'aménagement résidentiel à profil bas près des terrains vacants/sous-utilisés à des fins de densification	L'aménagement de bâtiments plus élevés doit assurer une transition harmonieuse, et notamment prévoir des réductions en escalier proportionnelles, une certaine séparation et orientation afin d'éviter la création d'ombres et les points de vue inappropriés.
Voies de chemin de fer et séparations graduelles adjacentes limitant les liaisons et la mobilité active	Possibilité d'un nouvel aménagement permettant de créer des façades débouchant sur les ponts des rues Scott et Somerset et d'assurer un accès sécuritaire et agréable aux bâtiments adjacents. L'installation d'une passerelle polyvalente traversant le corridor de l'O-Train, dans la rue Wellington, permettrait d'améliorer les liaisons dans le secteur.
Volume et vitesse de la circulation dans les rues Scott et Albert	Tout réaménagement dans le secteur devrait offrir aux piétons et aux cyclistes un accès sécuritaire et agréable à la station Bayview.
Liaisons limitées en direction des terrains du City Centre et du réseau des rues avoisinantes	Étudier la possibilité d'améliorer l'accès au site, notamment en normalisant l'intersection entre l'avenue City Centre et la rue Somerset. Le projet d'aménagement devra accorder une attention particulière à la gestion de la circulation, et notamment prévoir des mesures pour empêcher la circulation de transit dans les rues locales.
Les services publics souterrains existants ne suivent pas les droits de passage municipaux.	Le projet d'aménagement devra envisager un moyen d'éviter ou de déplacer les services souterrains.

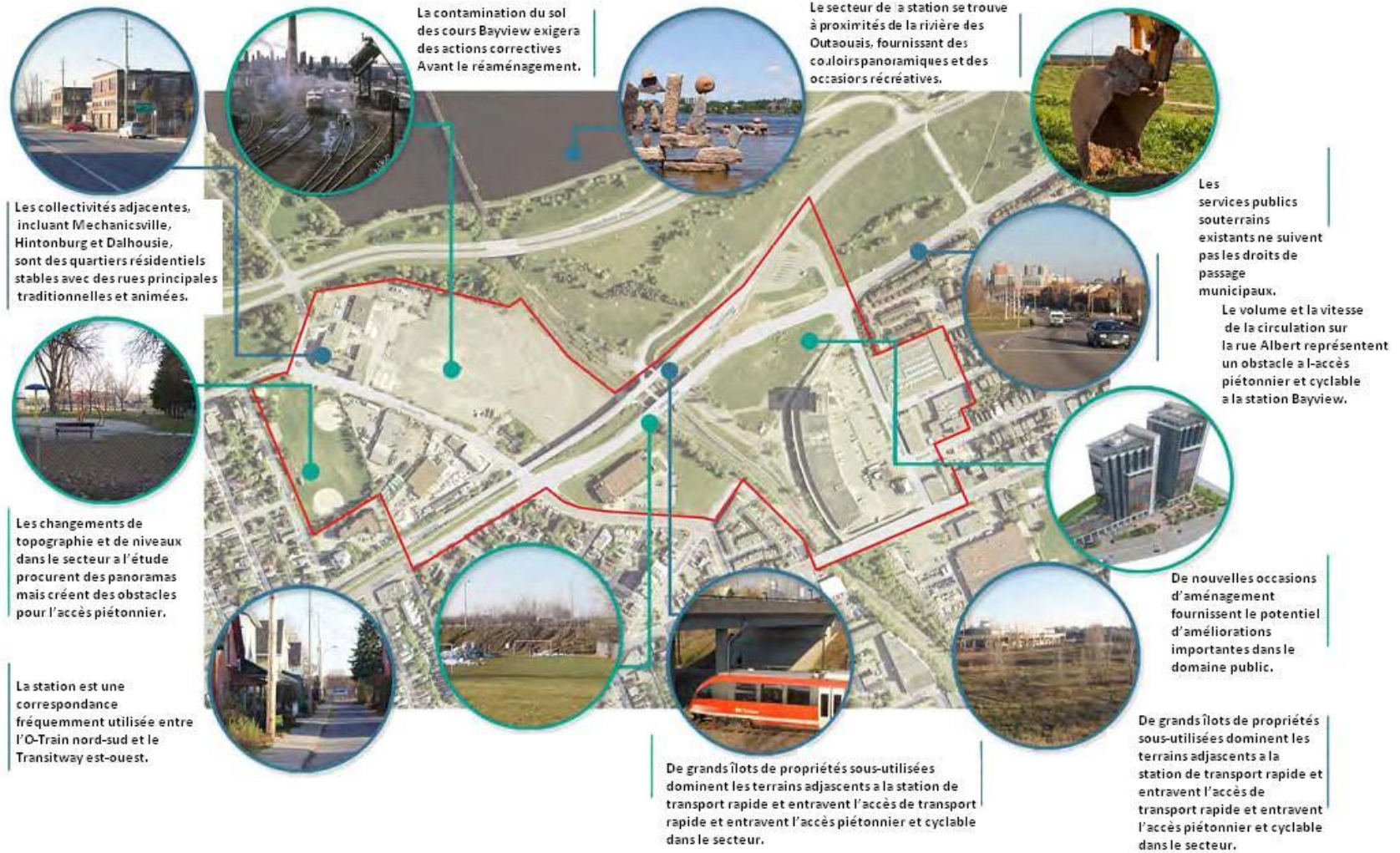


Figure 28 : Forces, possibilités, difficultés et contraintes dans le quartier de la station Bayview

3.0 L'avenir du secteur visé par le PCC de la station Bayview

Le secteur de la station Bayview est prêt pour la croissance et le changement. À l'avenir, Bayview sera un important carrefour du transport en commun stratégique situé au croisement des lignes du TLR est-ouest et nord-sud, et qui donnera accès au centre-ville d'Ottawa et aux communautés urbaines de l'est, de l'ouest et du sud en pleine croissance. Une grande partie des biens-fonds entourant la station sont vacants ou sous-utilisés; ces lots ont été ciblés comme candidats idéaux pour le réaménagement afin de soutenir les objectifs de densification de la Ville. Des concepts et des propositions d'aménagement ont déjà été élaborés pour un grand nombre des parcelles sous-utilisées du secteur. L'arrivée de la Ligne de la Confédération et le réaménagement des terrains avoisinants ouvrent de nouvelles possibilités pour la création d'une communauté axée sur le transport en commun, offrant des utilisations polyvalentes, en plein cœur de la ville.

Le présent chapitre présente la vision communautaire, les principes d'aménagement et les objectifs de conception à l'appui qui formeront le futur secteur de la station Bayview.

3.1 Vision communautaire

Le secteur de la station Bayview est une nouvelle porte d'entrée urbaine vers le centre-ville; il profitera de son importance en tant que carrefour stratégique du TLR en créant un environnement urbain polyvalent de grande qualité offrant tout un éventail vaste et diversifié de possibilités à exploiter tant du point de vue de l'emploi que pour le secteur résidentiel. Une architecture et une conception urbaine de grande qualité permettront d'établir un domaine public amélioré et supérieur et de créer une série de liaisons interreliées permettant de réduire la dépendance à la voiture. De nouveaux sentiers et corridors ouvriront toutes sortes de possibilités aux piétons et aux cyclistes en parallèle aux couloirs du transport en commun et perpendiculairement à ceux-ci, tandis que les parcs et services locaux existants seront élargis et améliorés tout au long de la mise en

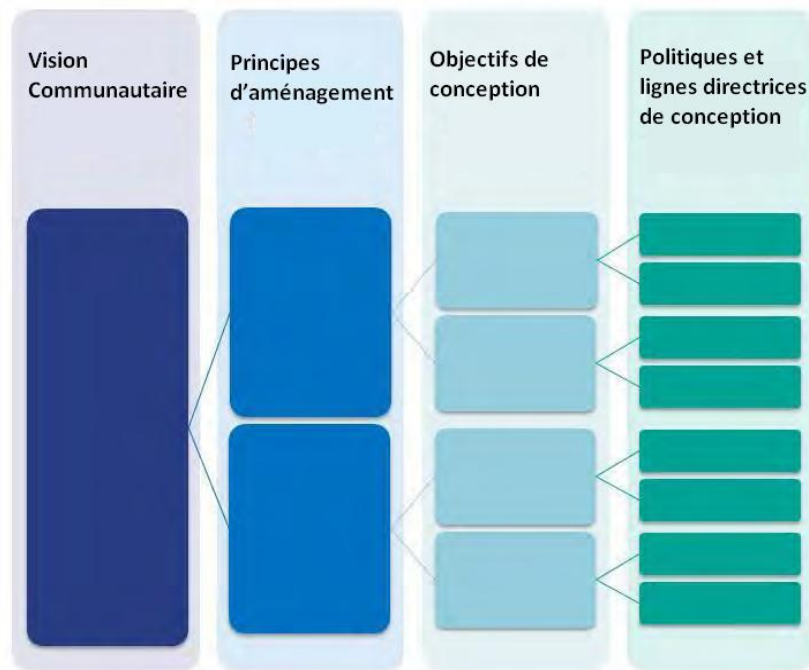


Figure 29: Vision, principes, objectifs et lignes directrices

œuvre de projets de réaménagement. Le nouveau quartier améliorera les caractéristiques naturelles et les formes bâties exceptionnelles du secteur, notamment la rivière des Outaouais, les zones de rue principale dynamique des rues Wellington et Somerset, et les quartiers résidentiels stables de Mechanicsville, Hintonburg et Dalhousie.

3.2 Principes d'aménagement et objectifs de conception

Les biens-fonds du secteur de la station Bayview, en tant que secteurs prioritaires pour la densification et les aménagements axés sur le transport en commun (AATC), seront conçus en fonction des principes AATC. La série de principes généraux présentés ci-dessous a servi l'élaboration des plans AATC des secteurs des stations Train, St-Laurent et Cyrville. Les principes et objectifs précis qui sous-tendent le secteur du PCC de la station Bayview sont conformes à ces principes généraux, mais adaptés localement.

- **Créer des collectivités complètes à utilisation polyvalente :** Les secteurs d'AATC comprendront une vaste gamme d'utilisations du sol, par exemple, quartiers résidentiels, bureaux, utilisation commerciale, vente au détail, arts et culture, loisirs actifs et passifs, divertissements, services et utilisation institutionnelle, de manière à favoriser la diversité des utilisations. Cette diversité favorisera le développement de collectivités AATC complètes et dynamiques offrant de nombreux choix et de nombreuses activités. Les résidents de ces quartiers pourront vivre, travailler, accéder à des services, faire leurs courses et se divertir dans leur propre quartier. On peut réaliser la diversité des utilisations du sol verticalement dans un bâtiment ou horizontalement sur plusieurs bâtiments adjacents.
- **Une forme bâtie compacte favorisant les densités de population :** Le train léger sur rail favorise la création d'emplois et d'habitations à proximité des stations, ce qui augmente l'achalandage et réduit la nécessité d'aménager des terrains ailleurs. Les formes bâties compactes permettront de loger des densités de population moyennes et élevées.

Des bâtiments en hauteur seront donc situés à proximité des transports en commun.

- **Favoriser un aménagement en fonction du contexte qui respecte les quartiers existants :** Avec l'arrivée de fortes densités de population et de bâtiments possiblement assez hauts à proximité des stations de transport en commun, il importe de limiter le développement dans les quartiers bien établis afin de maintenir le caractère et le charme des secteurs environnants. Les bâtiments situés à proximité de quartiers existants ayant une faible densité de population et des bâtiments bas devraient maintenir les transitions de hauteur et de densité.
- **Favoriser les choix et redonner la priorité aux piétons, aux cyclistes et aux usagers des transports en commun plutôt qu'aux automobiles à un seul occupant :** Le succès des secteurs d'AATC repose sur la disponibilité, la facilité et l'attrait de la marche, du cyclisme et de l'utilisation des transports en commun. Les sentiers piétonniers, les pistes cyclables et les espaces publics sont adéquatement reliés aux transports en commun et aménagés en temps opportun à mesure que le quartier se développe afin d'appuyer les choix individuels. Les transports en commun sont une option attrayante, et un faible pourcentage de gens utilise leur automobile dans ce quartier.
- **Créer des espaces verts et des zones urbaines :** Les collectivités complètes offrent aux résidents et aux visiteurs des occasions de jouer, de se rassembler, de socialiser et de réfléchir en toute quiétude pendant leurs activités de tous les jours. La création d'aires d'agrément publiques et privées est donc essentielle pour faire des collectivités AATC des endroits où il fait bon vivre. Les secteurs d'AATC deviendront des environnements urbains qui comprendront des espaces verts et des places urbaines bien conçus et bien situés.
- **Créer un environnement urbain attrayant et bien conçu :** Les secteurs d'AATC deviendront des endroits animés importants et attrayants dont la conception urbaine de haute qualité rehaussera l'habitabilité et la qualité de vie des résidents. L'aménagement saura préserver une échelle individuelle au sol, et les bâtiments en hauteur

seront conçus afin d'atténuer leurs effets sur leurs voisins et au sol. Les rues principales seront dotées de larges trottoirs et d'arbres.

- **Gestion du stationnement :** Le stationnement dans les secteurs d'AATC est limité afin d'aider à réduire la dépendance envers l'automobile et de favoriser les autres modes de transport. L'emplacement et la conception des structures de stationnement seront soumis à des critères particuliers afin de diminuer leurs répercussions sur les rues publiques. On encouragera aussi l'utilisation de techniques de gestion de la demande en transport en fonction de chaque site afin de réduire encore plus les déplacements dans des véhicules à un seul occupant.

La vision communautaire et les principes généraux d'AATC sont traduits au tableau 5 en principes d'aménagement et objectifs de conception précis adaptés au secteur de la station Bayview. Ces objectifs de conception sont compatibles avec les possibilités et contraintes recensées, ont servi à documenter l'évaluation des projets de conception communautaire et sont à la base des politiques et lignes directrices conceptuelles présentées au chapitre 5.

Tableau 5: Principes d'aménagement et objectifs de conception pour le secteur de la station Bayview

Principes d'aménagement pour le secteur de la station Bayview	Objectifs de conception
Les nouveaux aménagements seront compacts et orientés sur le transport en commun.	1) Saisir les occasions de réaménagement et d'aménagement intercalaire et promouvoir des projets d'aménagement autour de la station Bayview ou qui y sont intégrés.
La conception novatrice et les investissements dans le domaine public fourniront des liaisons sécuritaires, pratiques et accessibles dans le secteur et vers les principales destinations, incluant la station Bayview et la rivière des Outaouais.	2) Améliorer les liaisons vers la station Bayview, entre les projets d'aménagement et au sein des quartiers actuels, en insistant tout particulièrement sur les déplacements des piétons et des cyclistes. 3) Relier les quartiers actuels et futurs à la rivière des Outaouais. 4) Créer une nouvelle passerelle polyvalente au-dessus du couloir de l'O-Train, intégrée au réseau de transport actif global. 5) Miser sur le réaménagement pour régler les aspects de différences de niveaux en créant des façades actives donnant sur les ponts Scott/Somerset et en prévoyant un accès public aux aménagements indiqués ci-dessous. 6) S'assurer que les accès publics sont universellement accessibles. 7) Réduire la taille des super îlots en élargissant le réseau de rues et en améliorant la perméabilité piétons/cyclistes.
Les nouveaux aménagements seront respectueux des quartiers établis adjacents.	8) Veiller à prévoir une densité adéquate et une transition réelle entre les hauteurs pour protéger les quartiers résidentiels stables actuels. 9) Protéger et améliorer les caractéristiques et la vitalité des rues principales traditionnelles actuelles (Somerset, Wellington). 10) Prévoir du stationnement et des services dans des emplacements où il est possible de minimiser l'intrusion visuelle et d'éviter les conflits avec les déplacements piétonniers. 11) Maintenir des mesures visant à limiter la circulation de transit sur les rues locales.
La station Bayview deviendra un point de repère important dans la communauté.	12) Intégrer la station à son milieu tout en utilisant la conception et l'architecture du site pour mettre en valeur le rôle important de la station en tant que point central du nouveau secteur.
La diversité dans la forme bâtie et l'architecture, combinée à des améliorations distinctes et coordonnées dans le domaine public, va permettre de créer une bordure de rue dotée d'un éclairage adéquat, avec ouverture sur le ciel et des vues publiques et aidera à créer un sentiment d'appartenance et d'identité dans le secteur.	13) Encourager la diversité dans les hauteurs de bâtiment et le traitement architectural. 14) Concevoir un réseau de rues et d'espaces publics dynamiques et attrayants, agrémenté d'éléments de paysage de rue, de meuble de rues et de lampadaires coordonnés, de grande qualité et faciles d'entretien. 15) Cibler et protéger des percées visuelles importantes, particulièrement vers la rivière des Outaouais et le centre-ville d'Ottawa. 16) Intégrer des œuvres d'art aux projets d'aménagement public et privé.
Les nouveaux aménagements résidentiels offriront des solutions de logement abordable, créant une cohésion sociale et une grande diversité d'expériences.	17) Créer des occasions de logement abordable avec accès direct au transport en commun. 18) Prévoir des espaces abordables pour les artistes et les petits commerces.
Les investissements dans des projets d'aménagement axés sur des logements abordables et accessibles et des	

<p>logements avec services de soutien pour les ménages dont le revenu est égal ou inférieur au 30^e percentile de la Ville, permettent de garantir une offre de logements aux membres vulnérables de la collectivité.</p>	
<p>Les nouveaux aménageront auront recours aux principes de pointe en matière de conception durable afin de réduire la consommation d'énergie, l'utilisation des sols et les émissions.</p>	<p>19) Prévoir des espaces résidentiels et des sites d'emploi à courte distance l'un de l'autre et à proximité du transport en commun. 20) Encourager la mise en œuvre de normes de conception écologique de pointe pour les bâtiments.</p>
<p>Le réseau de sentiers, de parcs et d'espaces ouverts municipaux appartenant à la Ville sera amélioré pour répondre aux besoins des résidents actuels et futurs.</p>	<p>21) Veiller à ce que les projets d'aménagement soient en étroite liaison avec les espaces ouverts et les sentiers polyvalents situés dans le couloir de l'O-Train. 22) Préserver et améliorer l'espace ouvert du parc Laroche ainsi qu'à l'aréna Tom Brown et créer de nouveaux espaces récréatifs et de rassemblement.</p>

4.0 Projet de conception communautaire

4.1 Les divers concepts envisagés

4.1.1 Gare de triage Bayview

L'étude du plan secondaire sur le secteur Bayview/Somerset (voir Section 2.1.4) a d'abord proposé trois concepts d'aménagement axé sur le transport en commun possible pour la gare de triage Bayview : L'option 1 déplaçait le tracé du chemin Bayview, conservait le parc Laroche à son emplacement actuel et proposait un nouveau projet d'aménagement polyvalent du côté est du site; l'option 2 maintenait le tracé actuel du chemin Bayview et était pour le reste similaire à l'option 1; et l'option 3 proposait l'élargissement du parc sur le site de l'ancienne gare de triage Bayview et de nouveaux aménagements résidentiels du côté du parc Laroche. Les participants au premier processus de consultation ont exprimé une préférence marquée pour le maintien du tracé du chemin Bayview, donc l'option 1 a été retirée de la liste. Les deux solutions restantes ont été élaborées en tant que concept d'aménagement, les deux prévoient l'ajout d'environ deux hectares supplémentaires de parcs, 4 000 mètres carrés d'espace de vente au détail (soit environ 80 à 100 emplois) et 1 500 nouveaux logements (soit de 3 500 à 4 000 résidents supplémentaires).

L'une des solutions, le « parc Bayview », a été élaborée afin de répondre aux préoccupations concernant la contamination et la remise en état du site, et afin d'aménager un parc plus grand et mieux intégré à la rivière des Outaouais que le parc Laroche. Dans ce concept, un nouveau projet d'aménagement Bayview est construit à l'emplacement du parc Laroche et un nouveau parc est aménagé sur l'emplacement de la gare de triage Bayview, bordée par le chemin Bayview à l'ouest et le prolongement de l'avenue Lyndale au sud. La création d'un parc à l'emplacement de la gare de triage Bayview permettrait de réduire les frais de remise en état et d'assurer une meilleure intégration, avec la possibilité d'inclure des installations culturelles nationales du côté est de la ligne de l'O-Train. Un nouvel édifice civique ou complexe polyvalent, conçu pour faire face au parc, serait aménagé sur place entre Lyndale et le Transitway. Le logement dans la nouvelle communauté de Bayview consisterait essentiellement en maisons en rangée de quatre étages sans ascenseur. Le bâtiment des Travaux publics serait démoli en raison du nouveau tracé du chemin Bayview.



Figure 30: Parc Bayview (Hotson Bakker Architects)



Figure 31: Communauté Bayview (Hotson Bakker Architects)



Figure 32: Concept 2



Figure 33 : Concept 1

La solution privilégiée « Communauté Bayview » conserve le parc Laroche à son emplacement actuel et réaménage l'ancienne gare de triage en communauté polyvalente de densité moyenne. Le chemin Bayview conserve son rôle de rue principale de la collectivité, avec des commerces au rez-de-chaussée et cinq étages d'appartements au-dessus. L'ancien bâtiment de Travaux publics est conservé et sera réutilisé à d'autres fins. Les rues locales s'étendent d'est en ouest à partir du chemin Bayview, sont dotées de vastes cours et de tours élevées en pointe du côté est du site. Des installations municipales ou un complexe d'utilisations mixtes seraient construits à l'extrémité sud. Les participants au processus de consultation ont clairement exprimé leur préférence pour cette option, en raison de la conservation du parc Laroche et du chemin comme points de repère pour la communauté de Mechanicsville. Les participants étaient également préoccupés de l'effet qu'aurait la juxtaposition d'une nouvelle communauté directement à côté du quartier bien établi de Mechanicsville. L'option « parc Bayview » n'a donc pas été recommandée. Le PCC actuel élabore sur le concept de « communauté Bayview » et présente un concept privilégié amélioré (Section □).

4.1.2 Secteur stratégique à l'est de l'O-Train

Pendant le processus d'élaboration du PCC, les participants ont examiné et évalué quatre solutions de remplacement pour le projet de réaménagement à l'est de l'O-Train, chacune étant conforme aux principes et objectifs conceptuels de manière différente, et avec plus ou moins de succès. Chacun de ces concepts tenait compte de l'aménagement du concept privilégié (« Communauté Bayview ») dans la gare de triage Bayview.

Dans le concept 1, un nouveau réseau de rues serait dessiné pour les terrains à l'est de la voie de l'O-Train, et la rue Albert serait bordée par des façades ininterrompues de bâtiments.

Le concept 2 comprenait un carrefour giratoire à l'intersection de la rue Albert et de l'avenue City Centre, et la construction d'une nouvelle rue locale allant du carrefour en parallèle à l'emprise de la rue Wellington et se terminant au couloir de transport en commun. Le 801, rue Albert deviendrait un parc municipal. Le complexe City Centre serait réaménagé en un complexe simple à utilisations multiples, et recouvert d'un socle de trois étages.

Dans le concept 3, les services publics souterrains seraient déplacés sous l'emprise municipale, à l'exception d'une servitude d'égout collecteur sous le 801, rue Albert et les terrains de la CCN. Ces déménagements permettraient d'installer des parcelles de terrains aménageables de plus grande taille et des façades de bâtiments plus importantes le long des rues Albert et Scott, en comparaison à l'option 1. Un nouveau réseau de rues serait inauguré dans les terrains à l'est de la voie de l'O-Train.

Dans le concept 4, tous les services publics actuels, y compris ceux se trouvant sous le 801, Albert et les terres de la CCN seraient déplacés sous l'emprise municipale, ce permettraient d'installer des parcelles de terrains aménageables de plus grande taille et des façades de bâtiments plus importantes le long des rues Albert et Scott en comparaison aux autres options. Un nouveau réseau de rues serait inauguré dans les terrains à l'est de la voie de l'O-Train.

Tous les concepts avaient établi une transition en matière de densité et de hauteur entre les nouveaux projets d'aménagement et les quartiers actuels, et avaient prévu des liaisons piétonnières et cyclistes, notamment des voies réservées et des passages à travers les îlots.

Le concept privilégié, présenté à la section a été élaboré en s'inspirant des aspects les plus forts de chacun des concepts. Plus particulièrement, le concept privilégié vise à :

- Localiser les densités d'aménagement les plus élevées près de la station Bayview afin de profiter de la proximité du transport en commun rapide;
- Fournir une souplesse pour les options conception et d'aménagement du sol;
- Ajouter de nouvelles rues dans les super îlots;
- Améliorer les liaisons piétonnières et cyclables le long des voies de transport en commun;
- Fournir un réseau d'espaces ouverts de qualité comprenant un couloir vert nord-sud;
- Animer les circuits piétonniers principaux;
- Protéger les percées visuelles importantes, particulièrement vers la rivière des Outaouais et le long de l'emprise Wellington.



Figure 34 : Concept 3



Figure 35 : Concept 4

4.2 Concept privilégié

Dans la foulée de l'important investissement effectué par la Ville dans le transport en commun et en raison de la popularité croissante des quartiers avoisinants, durant l'horizon de planification du PCC, le quartier industriel/commercial sous-utilisé de la station Bayview devrait se transformer en un quartier polyvalent dynamique.

Le projet prévoit de rompre les super îlots existants et de les convertir en îlots plus petits, notamment en prolongeant le réseau de rues adjacent et en créant de nouvelles liaisons et de nouveaux liens avec les quartiers avoisinants. L'aménagement de nouvelles rues permettra d'offrir des liaisons appropriées et d'améliorer le domaine public dans le secteur.

Au fil des ans, des améliorations seront apportées au couloir Scott-Albert, notamment avec l'ajout de larges trottoirs, d'arbres, d'infrastructures cyclistes, de mobilier de rue coordonné et d'œuvres d'art public. Ces mesures visent à refléter l'importance que ce couloir revêt pour tous les modes de transport, puisqu'il leur sert de porte d'entrée au centre-ville, et à créer une rue complète offrant un environnement confortable aux cyclistes et aux piétons. La rue principale traditionnelle Somerset/Wellington conservera son rôle important; le nouveau projet d'aménagement à l'extrémité du pont créera un mur continu de façades et des espaces de séparation graduels. La transformation du chemin Bayview et de l'avenue City Centre en nouvelles grandes rues du quartier fournira à la collectivité locale des services et des installations qui permettront de soutenir et d'améliorer la viabilité de la rue principale traditionnelle. L'aménagement de nouvelles rues larges et paysagées (allées vertes) dans la gare de triage Bayview permettra de relier le parc Laroche et l'espace vert de la rivière des Outaouais. Les autres voies conçues dans de nouveaux aménagements seront des rues locales, dotées de trottoirs des deux côtés, qui fourniront un accès piétonnier, cycliste et automobile aux résidents locaux.

Un projet visant à aménager des immeubles de grande hauteur, de 30 étages au maximum, près de la station Bayview et le long du couloir de l'O-Train, permettrait d'accroître la densité à proximité de la station rapide. Il prévoit une transition entre les hauteurs des bâtiments et une variation au niveau de la ligne

d'horizon afin de respecter la limite de quatre étages de hauteur adoptée dans les quartiers résidentiels stables existants. Il faudra encourager la conception des socles et des pointes de tour permettant de réduire le vent, l'ombrage et les points de vue des bâtiments de grande hauteur. Les façades des étages supérieurs donnant sur les rues principales et les parcs de la Ville devront incorporer des retraits pour contribuer à créer un paysage de rues adapté aux piétons et maximiser la pénétration du soleil dans les aires publiques.

Les nouveaux couloirs et sentiers prévus dans le processus de réaménagement permettront d'améliorer les possibilités offertes aux piétons et aux cyclistes, d'accroître l'accès au transport en commun et de réduire la dépendance à la voiture. Pour assurer la mobilité des piétons à travers le site, les nouveaux aménagements comprendront un réseau de trottoirs et de liens bien connectés entre les blocs, qui fournira notamment un accès direct à la station Bayview. Il faudra prévoir des liaisons permettant au public de passer entre les édifices lorsque les liaisons extérieures ne seront pas faisables.

Le concept incorpore les plans actuels de la Ville, qui prévoient une voie cyclable sur rue le long de la rue Albert et des sentiers hors rue sur le chemin Bayview et les rues Somerset et Preston. Il propose également un réseau de sentiers hors rue bien connectés; un nouveau pont polyvalent au-dessus de l'O-Train reliant l'emprise de l'ancienne rue Wellington; de nouvelles liaisons entre les sentiers menant à la station Bayview et à l'aréna Tom Brown, à l'ouest de la ligne de l'O-Train; une nouvelle liaison traversant le parc Laroche et provenant de Mechanicsville; une série de liaisons vers la promenade de la rivière des Outaouais.

La gestion de la demande de transport sera mise en œuvre pour encourager la marche, le vélo et l'utilisation du transport en commun et minimiser les impacts de la circulation. Des mesures de modération de la circulation incluant des avancées de la bordure et le stationnement dans la rue sont encouragées; quant aux mesures mises en place pour prévenir la circulation de transit dans les rues locales, elles seront maintenues. Une meilleure liaison est projetée pour mieux relier l'avenue City Centre et la rue Somerset, permettre d'accéder de façon plus appropriée, par la route, au nouvel aménagement de City Centre et rejoindre plus



Figure 36 : Ancien bâtiment des Travaux publics au 7 chemin Bayview

facilement la rue principale traditionnelle Somerset. Cette liaison peut comporter une nouvelle intersection au niveau de la rue ou une passerelle conventionnelle donnant accès à partir du côté sud de la rue Somerset. La forme et la conception de cette liaison seront déterminées selon les étapes d'aménagement et définies en collaboration avec les propriétaires au moment de l'aménagement.

Les parcs du secteur de la station Bayview seront conservés, d'autant qu'ils constituent des espaces communautaires importants. Au fil des ans, le parc Laroche sera revitalisé et des terrains de jeu officiels, des aires de jeu pour les enfants, des aires de pique-nique, des jardins communautaires et un nouveau pavillon y seront intégrés. L'aréna Tom Brown continuera à servir d'importante installation de loisirs communautaires et sera agrandi au fil des ans, afin de répondre aux besoins croissants. Tous les parcs seront intégrés dans un plus grand système d'espaces ouverts qui les reliera aux sentiers polyvalents et à la rivière des Outaouais juste derrière. On propose également de créer de nouveaux parcs à l'intersection des couloirs de l'O-Train et de l'ancienne rue Wellington et à l'extrémité nord de la gare de triage Bayview. La possibilité d'aménager de plus petits parcs dans le projet de la station Bayview et d'ériger ainsi des obstacles à la circulation dans l'emprise de la rue Elm est également examinée. La configuration du nouveau projet dans le secteur de politique peut favoriser l'ajout d'autres espaces ouverts à l'usage des résidents.

Toutes les rues du secteur seront privilégiées en tant qu'espaces publics importants et comprendront des éléments de paysages de rue comme des arbres, des bancs et des panneaux d'orientation. Des œuvres d'art public seront présentées aux points d'accès et aux lieux de rassemblement. Des façades actives, assorties de magasins et d'installations au rez-de-chaussée et dotées d'éléments transparents et attrayants contribueront à créer un domaine public le long des grandes rues du quartier, des rues principales traditionnelles et d'autres secteurs à forte circulation piétonnière.

Le concept prévoit des utilisations axées sur la collectivité, comme des épiceries, des pharmacies et d'autres établissements de format plus grand, à condition qu'elles conservent une forme bâtie au niveau de la rue.

L'établissement d'un partenariat entre la province, le secteur privé et la Ville d'Ottawa vise à créer un complexe d'innovation et d'entrepreneuriat dans la gare de triage Bayview, avec Investir Ottawa en tant que locataire principal. Ces installations créeront des emplois et de nouveaux espaces communautaires, et donneront un nouvel essor à la revitalisation du secteur.

Le bâtiment des Travaux publics situé au 7, chemin Bayview, sera considéré comme une ressource patrimoniale et conservé à des fins de réutilisation adaptative dans le cadre d'un futur aménagement. Il faudra également vérifier la faisabilité d'un déplacement ou d'une réutilisation de l'ancien atelier de menuiserie situé à l'angle sud-ouest du 250, avenue City Centre.



Figure 37 : concept pour le secteur de la station Bayview

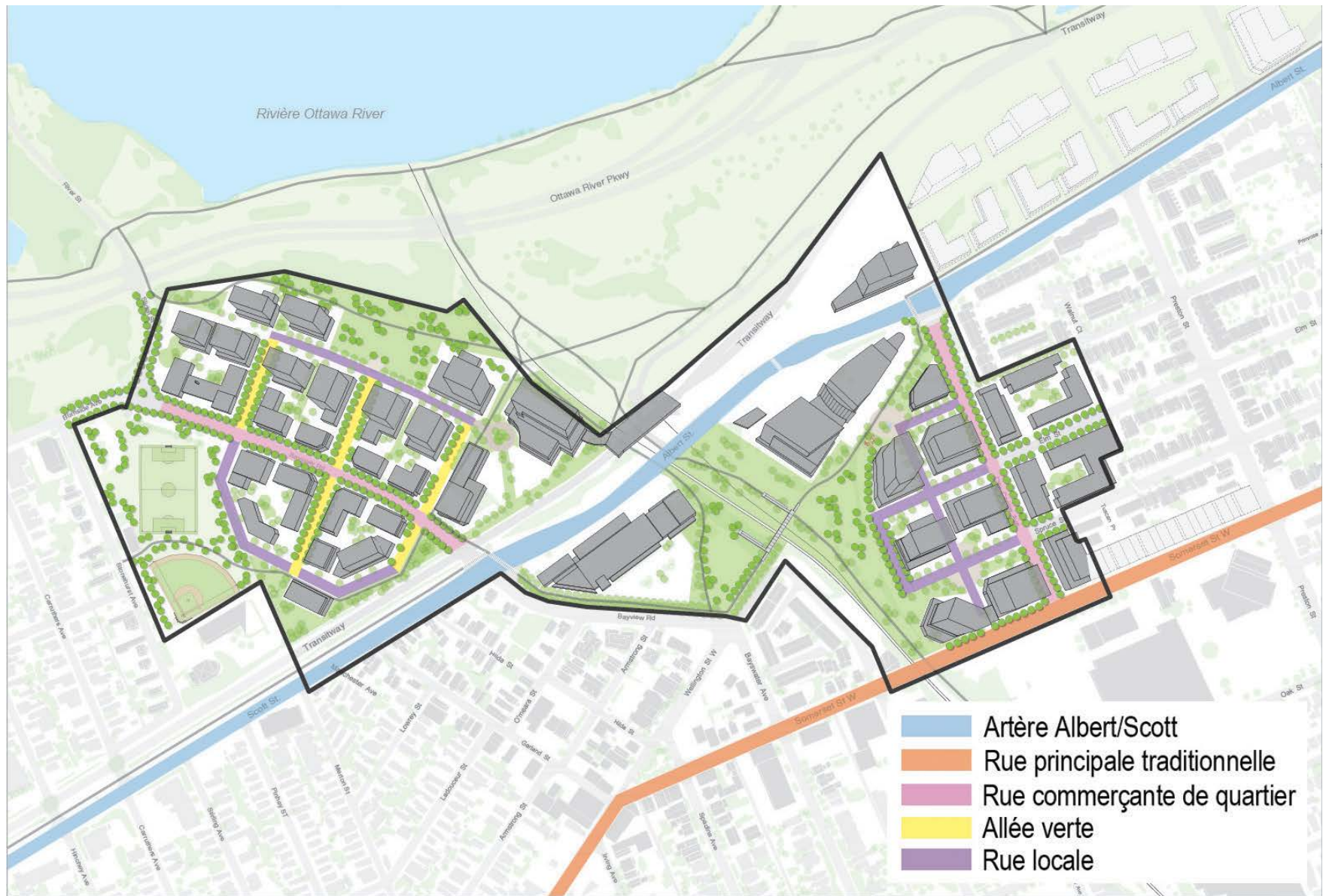


Figure 38 : disposition de rues dans le secteur de la station Bayview

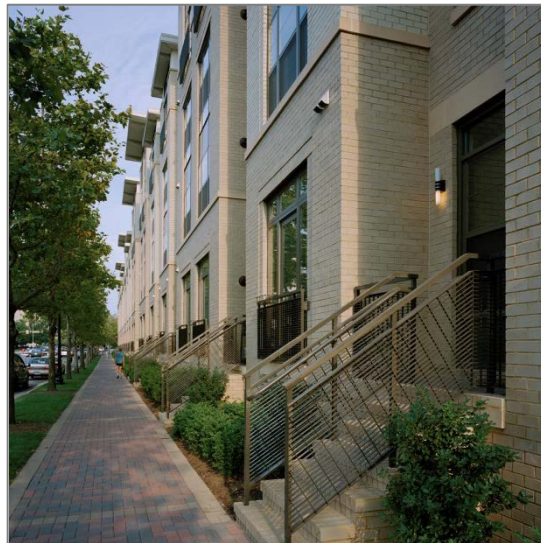
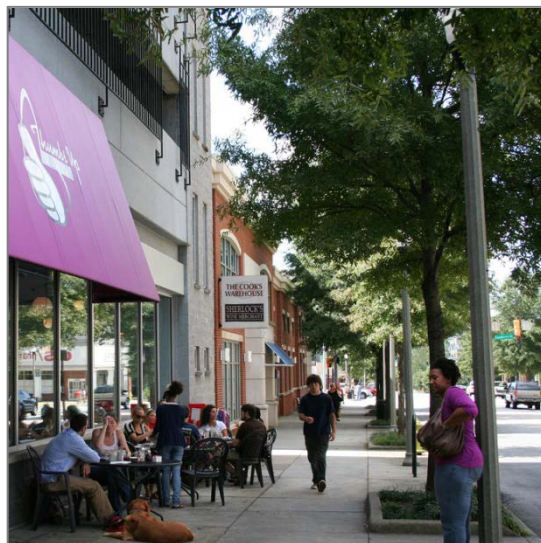


Figure 39: Typologies de rues pour le quartier de la Station Bayview (gauche à droite, de haut en bas) de l'échantillon : artériel rue Albert, Mainstreet traditionnelle, quartier High Street, Allée verte, rue locale

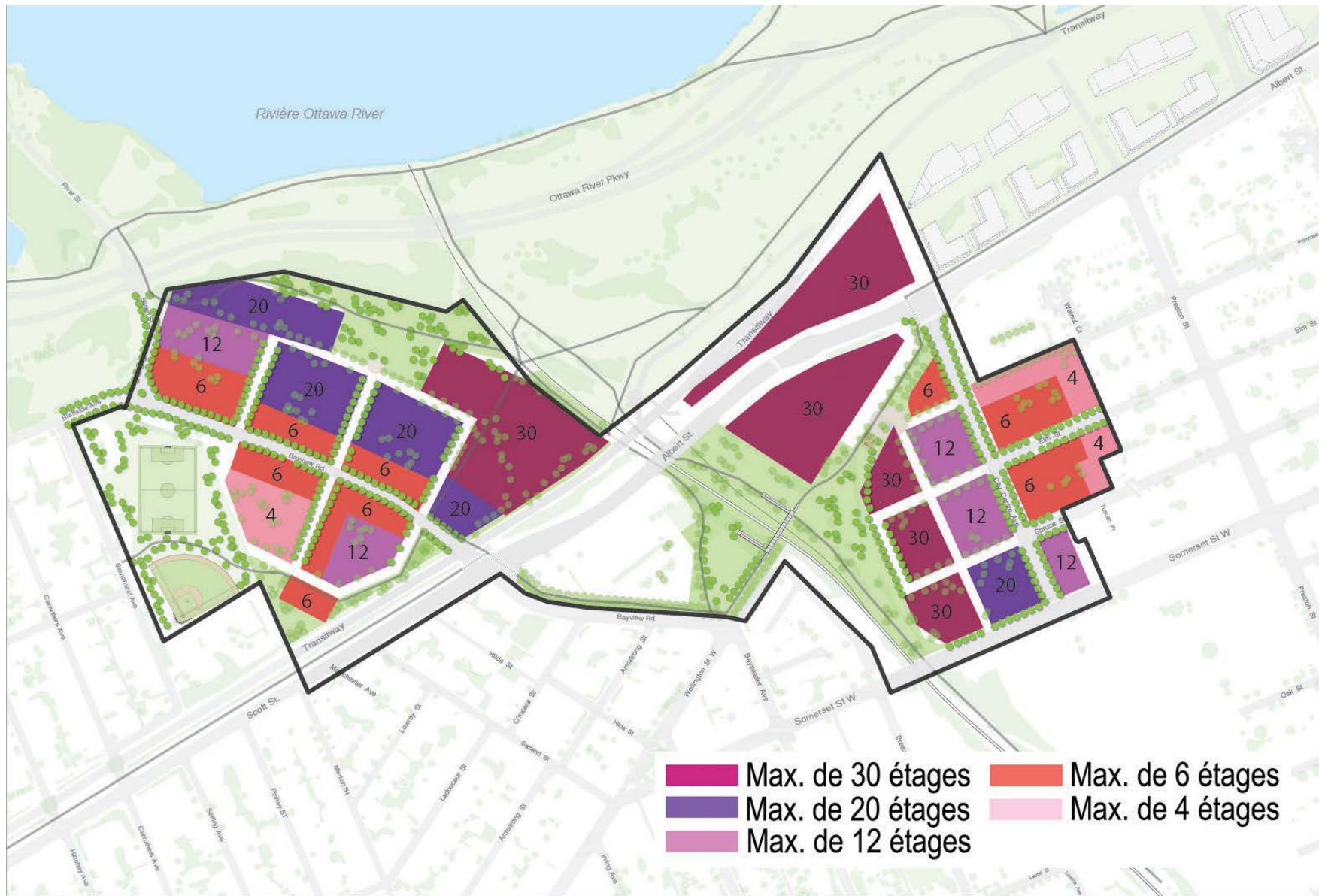


Figure 40 : stratégie de hauteur pour le secteur de la station Bayview



Figure 41 : liaisons piétonnières dans le secteur de la station Bayview

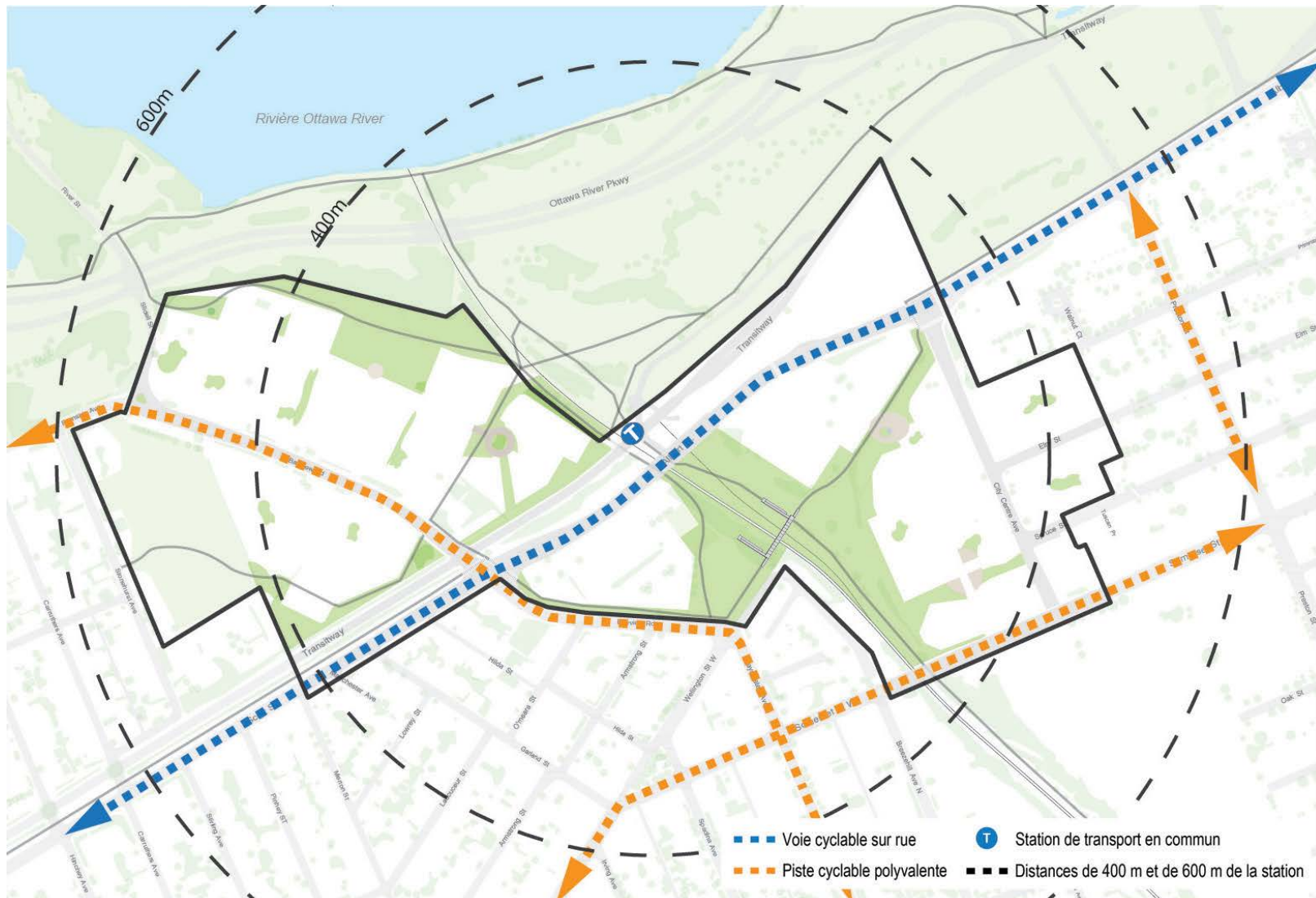


Figure 42 : liaisons cyclistes dans le secteur de la station



Figure 43 : liaisons entre sentiers dans le secteur de la station



Figure 44: parcs et espaces ouverts dans le secteur de la station



Figure 45 : façades de rues actives et passerelles dans le secteur de la station

4.2.1 Densité prévue

Le plan du concept proposé, qui illustre un scénario plausible entièrement bâti pour le secteur de la station Bayview, représente une densité nette favorisant le transport en commun d'approximativement 900 personnes et emplois par hectare net. Sa densité a été évaluée afin de montrer que la cible de densité minimale de la Ville avait été respectée et d'expliquer les prévisions du trafic.

L'estimation de la densité se fonde sur la surface de plancher totale des édifices résidentiels et non résidentiels conceptuels qui sont prévus dans le concept (approximativement 550 000 m² bruts ou 467 000 m² nets). Les surfaces réservées aux utilisations résidentielles, de bureaux et commerciales ont ensuite été calculées sur la base d'un ensemble d'utilisations polyvalentes des terrains estimées à approximativement 60 % résidentielles et 40 % de bureau et commerciales par rapport à tout le secteur de politique. On a ensuite calculé le nombre de résidents ou d'employés pour chaque utilisation des sols grâce aux moyennes statistiques du nombre de personnes par unité d'habitation résidentielle et du nombre d'emplois par mètre carré (t). Le nombre total de personnes et d'emplois qui en résulte peut ensuite être divisé par la superficie totale du PCC pour déterminer la densité de population approximative du secteur à l'avenir.

Tableau 6 : Taux de densité de population pour une utilisation de sol type pour la densité anticipée du PCC

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

Le plan des démonstrations n'établit pas de normes en matière de hauteur, de forme et d'utilisation des bâtiments. Lorsque les aménagements ou les réaménagements seront effectués, le style architectural, la hauteur, la masse et l'emplacement seront uniques et différeront de ceux qui sont indiqués dans le plan de démonstration.

4.2.2 Répercussions sur le transport

Un examen des transports envisagés dans le plan du concept a permis de conclure que, à son terme, le projet de réaménagement n'entraînerait probablement pas de problèmes de capacité supplémentaire pour le réseau routier. L'examen s'est fondé sur la densité et l'utilisation polyvalente des sols prévues à l'article 4.2.1 pour déterminer le nombre de voyages-personnes qui pourrait résulter du projet de réaménagement. On a estimé l'impact que ces voyages-personnes auraient sur le réseau routier de la Ville à partir des cibles de mode partagé établies par la Ville pour les pôles des aménagements axés sur le transport en commun (transport en commun, 65 %; marche et cyclisme, 15 %; voiture particulière, 20 %), de la répartition actuelle des destinations des déplacements dans toute la région d'Ottawa et de l'influence de la croissance du trafic dans toute la Ville. L'examen a permis de montrer que, après avoir tenu compte des détours de certains itinéraires existants vers des routes parallèles ou adjacentes, aucune autre intersection parmi celles qui avaient été examinées ne fonctionnerait au-dessus de sa capacité au terme du réaménagement du secteur de la station Bayview.

5.0 Politiques et lignes directrices de conception

Les politiques générales et lignes directrices suivantes visent à être utilisées durant le processus de conception et d'examen des nouveaux aménagements dans le secteur du PCC et à assurer une certaine cohérence avec la vision, les principes et les objectifs de conception énoncés dans le présent PCC. Les politiques sur la conception seront incluses dans un Plan secondaire pour le secteur. Ce Plan secondaire devra être lu et interprété comme directive politique du Conseil municipal pour les actions municipales, et en particulier pour la réalisation de travaux publics et l'examen des projets d'aménagement, les demandes de modification de zonage propres à un site et les demandes déposées devant le Comité de dérogation. Les lignes directrices sur la conception visent à compléter les Lignes directrices de la Ville en matière d'aménagement urbain et à fournir d'autres recommandations propres au contexte et applicables au secteur à l'étude. À ce titre, la présente section devra être lue avec les *Lignes directrices sur l'utilisation du sol et la conception des aménagements axés sur le transport en commun*, les *Lignes directrices d'esthétique urbaine pour les habitations de grande hauteur* et les *Directives d'esthétique urbaine pour l'aménagement des grandes rues traditionnelles*. Pour les secteurs en transition attenants à des communautés établies, il faudra également consulter les *Lignes directrices en matière d'aménagements résidentiels intercalaires de faible hauteur* qui permettront d'orienter la compatibilité et le contexte. Toutes les lignes directrices de la Ville touchant à la conception devront être mises en œuvre conformément à la *Loi sur l'accessibilité des personnes handicapées de l'Ontario* (LAPHO) et aux stratégies de Prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM), et ce, afin de promouvoir la sécurité et l'accessibilité de tous les usagers.

Les graphiques sont reproduits à des fins d'illustration et de démonstration uniquement et ne visent pas à représenter une forme d'aménagement réglementée. En revanche, les références aux hauteurs et aux retraits permis renvoient aux politiques qui s'appliqueront tout au long du Plan secondaire et du zonage. Les lignes directrices et les projets susceptibles de concerner les terrains fédéraux et les terrains faisant partie de la Masse des terrains d'intérêt national, y compris ceux liés à l'utilisation des sols, à l'accès aux terres, à la conception, à l'accès aux biens-fonds et aux liaisons avec l'infrastructure fédérale sont assujettis au processus officiel d'approbation fédérale de l'utilisation du sol et du design, en vertu de la *Loi sur la capitale nationale*.

5.1 Utilisation des sols et forme bâtie

5.1.1 Utilisation des sols

L'objectif du présent PCC est d'encourager l'aménagement d'une communauté polyvalente et dynamique organisée autour d'un centre névralgique du transport, tout en conservant le caractère des quartiers avoisinants déjà en place. Le réaménagement du secteur de la station Bayview devra viser un objectif de densité minimale requise de 284 personnes et emplois à l'hectare net. La composition de l'utilisation des sols qui devrait être environ 60 % d'immeubles résidentiels et 40 % de bureaux et commerces de détail sera confirmée au moment de la mise en œuvre du projet d'aménagement. Pour atteindre ces objectifs, les politiques d'utilisation de sols suivantes sont recommandées :

1. Les nouveaux projets d'aménagement devraient comprendre une grande variété d'utilisations (résidentielles, de bureau, institutionnelles, d'emplois, d'utilisations communautaires et d'espaces ouverts). Un plan de mise en place progressive, soumis pour approbation au Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance, devra démontrer comment cette politique sera respectée à long terme.
2. L'aménagement polyvalent devra comporter des façades actives assorties de magasins, services et attraits publics, accessibles par la rue, adjacents à des secteurs à forte circulation piétonnière.
3. Les usages résidentiels ou les bureaux devraient être la première utilisation de tous les immeubles et être situés aux étages supérieurs des bâtiments à usages mixtes. S'il n'est pas possible de donner à un seul immeuble une vocation polyvalente, il serait tout aussi approprié qu'un groupe d'immeubles individuels voisins servent à des usages mixtes.
4. Les grandes surfaces commerciales, comme les grands magasins d'alimentation, sont permises, pour autant qu'elles soient conçues de manière à s'intégrer au contexte général du site et dans une forme urbaine à plusieurs étages donnant sur la rue.



Figure 46 : façades actives et terrasses commerciales



Figure 47 : grandes surfaces commerciales dans une forme urbaine à plusieurs étages donnant sur la rue

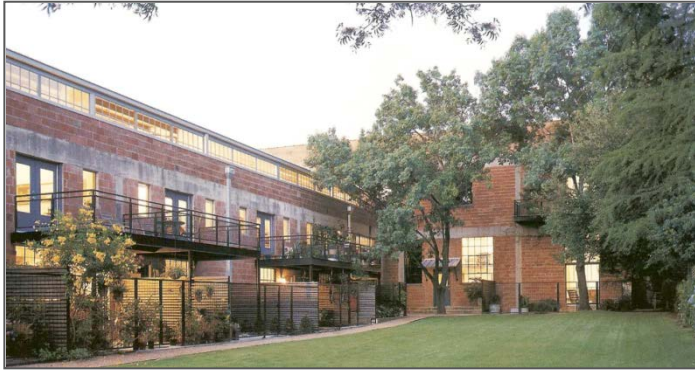


Figure 48 : Réutilisation adaptée d'un entrepôt en logement



Figure 49 : Rue intérieure divisant un grand îlot

5. Les utilisations du sol doivent encourager le transport en commun et aider à favoriser et à bien gérer les déplacements des piétons et des cyclistes associés à la station Bayview. Les utilisations du sol qui auraient une incidence négative sur l'environnement piétonnier et cyclable sont interdites.
6. Les aménagements donnant sur le pont de la rue Somerset doivent prolonger le style rue principale traditionnelle de la rue Somerset à l'ouest à partir de l'avenue City Centre, le tablier du pont servant de façade active accessible au public. Dans le même ordre d'idées, les aménagements faisant face au pont de la rue Albert devaient créer une façade active pour lui donner l'allure d'une rue urbaine plutôt que d'un pont.
7. Il faudrait intégrer des espaces ouverts publics et privés qui serviront de passerelle, d'entrée, de lieu de rassemblement, de points focaux et de liaisons importantes.
8. La diversité dans les types d'habitation et d'occupation pour les utilisations résidentielles est fortement encouragée. En principe, 25 % de tous les logements pour location ou achat devront être des logements abordables, conformément aux politiques du Plan officiel de la Ville d'Ottawa.
9. La Ville encouragera la mise en place de partenariats avec des organismes sans but lucratif et le secteur privé afin de mettre en œuvre des logements pour location abordables à l'intention des ménages dont le revenu est égal ou inférieur au 30^e percentile de la Ville, comme il est précisé dans le Plan officiel.
10. Les terrains du secteur Bayview déclarés excédentaires relativement aux besoins municipaux seront offerts pour location ou vente pour des projets de logements abordables conformément aux priorités établies par la Ville pour le logement et à la stratégie du logement municipale, en sa version modifiée ou remplacée, et approuvée par le Conseil.
11. Le bâtiment des Travaux publics de la Ville, situé au 7, chemin Bayview, devrait être conçu en tant que ressource patrimoniale en vertu de la Partie IV de la *Loi sur le patrimoine* et devrait être conservé, une fois qu'une réutilisation adaptative du bâtiment aura été confirmée par le Conseil

municipal. Il faut également étudier la faisabilité du déménagement et de la réutilisation adaptative de l'ancienne menuiserie située au 290, avenue City Centre.

5.1.2 Configuration des îlots

Le secteur de la station Bayview comprend actuellement plusieurs super îlots, accessibles au moyen de quelques liaisons piétonnières et cyclistes officielles. Pendant l'aménagement progressif de ces super îlots, il faudrait leur intégrer des schémas et tailles de rues semblables à ceux des communautés actuelles du secteur. La prolongation du réseau de rues actuel permettra de « rompre » les super îlots et de créer une configuration serrée d'îlots qui instaure une plus grande perméabilité et fluidité ainsi que de meilleures liaisons au niveau du sol. En offrant un grand choix de trajets et de destinations, le réseau de rues élargi devrait en plus favoriser les déplacements à pied et à vélo. De nouvelles rues seront aménagées, elles devront inclure une infrastructure conçue précisément de manière à offrir un environnement sécuritaire et confortable pour la marche et le vélo.

Bien qu'il soit souhaitable d'élargir le réseau de rues, il faudra prendre des mesures pour gérer la circulation de transit potentielle. L'installation de jardinières dans l'emprise, comme il a été fait dans les rues Elm et Spruce, est un exemple des possibilités qui s'ouvrent pour réaliser cet objectif.

Des changements mineurs à la disposition de l'îlot proposé dans le plan du PCC seront permis pour traiter les problèmes de contamination ou s'adapter au Complexe Innovation qui sera aménagé dans la gare de triage Bayview. Cependant, pour que les principes énoncés dans le PCC soient bien définis, tout écart majeur du plan conceptuel exigera une modification au Plan officiel.

Les principes conceptuels suivants sont recommandés :

1. La disposition spatiale des bâtiments et des espaces ouverts devait favoriser la mise en place d'une configuration serrée d'îlots axée sur les

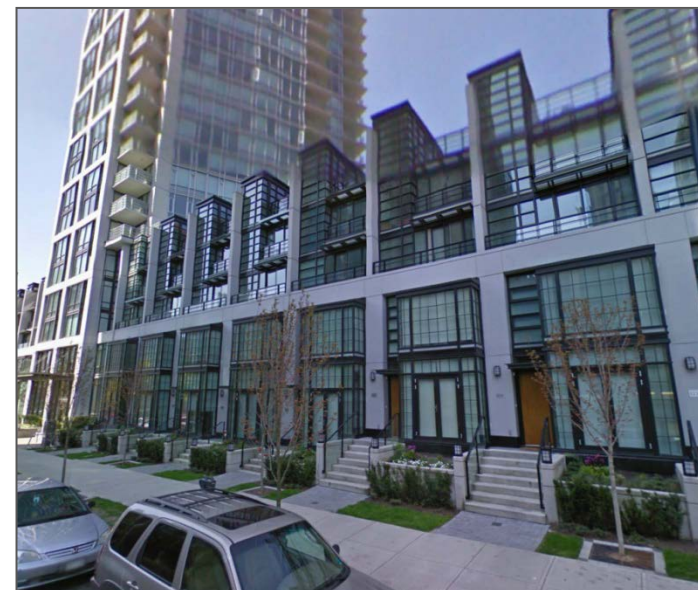


Figure 50 : Aménagement résidentiel avec ajout de podium/pointes



Figure 51 : Un mur de rue de quatre à six étages réduit à trois étages le long de la rue principale



Figure 52 : Bâtiment en retrait qui assure la transition de hauteur vers les bâtiments de plus faible hauteur voisins

- piétons qui favorise les déplacements entre la station Bayview et la communauté avoisinante.
2. Les principales façades actives doivent être orientées vers les rues et les sentiers publics desservant la station Bayview.
 3. Les nouveaux aménagements situés sur le chemin Bayview et l'avenue City Centre devraient comporter des rues intérieures, préférablement en tant que prolongement du réseau actuel, afin de rompre les super îlots et de fournir une circulation interne efficace pour tous les modes de transport.
 4. Pour améliorer la connectivité, il faudrait améliorer la liaison, sur un même plan, entre l'avenue City Centre et la rue Somerset, des deux côtés de l'avenue City Centre. Cette liaison devra fournir un accès public constant (24 heures) au moyen d'un escalier bien visible, bien éclairé et de grande qualité, menant de la rue Somerset à la promenade City Centre. Il faudra aussi prévoir un portail amélioré sous le pont de la rue Somerset de largeur suffisante et doté d'un dégagement latéral adapté à la circulation automobile, cycliste et à l'installation de trottoirs améliorés.

5.1.3 Hauteur, volume et regroupement d'immeubles

La stratégie qui régit la hauteur, le volume et la volumétrie des bâtiments a été élaborée de manière à promouvoir la densité à proximité de la station Bayview, tout en veillant à ce que chacun des nouveaux immeubles soit d'une taille appropriée, qu'il respecte les bâtiments, communautés et espaces ouverts adjacents et qu'il contribue à la création d'un domaine piétonnier dynamique et sécuritaire. En général, les immeubles de grande hauteur seront regroupés autour de la station Bayview; la transition se fera graduellement vers les quartiers résidentiels stables. Le profil de hauteur sera respecté, cependant, la construction d'immeubles de différentes hauteurs sera encouragée afin de créer un panorama urbain remarquable et attrayant. La hauteur des bâtiments sera déterminée avec plus de précision dans le plan secondaire associé au présent PCC.

Les précisions concernant l'ombrage, le vent, la préservation des vues et la création de points de repère visuels fourniront des lignes directrices pour l'agencement de la masse et de la volumétrie de chaque projet d'aménagement

individuel. Les vues publiques vers le centre-ville d'Ottawa, la station Bayview et la rivière des Outaouais seront préservées et améliorées, et la forme bâtie devrait, dans la mesure du possible, leur servir de cadre. Il faudra veiller à éviter de créer une ombre excessive sur les parcours piétonniers entourant la station Bayview et les secteurs résidentiels déjà en place.

Les principes conceptuels suivants concernant la hauteur, la masse et la volumétrie sont recommandés :

1. Les hauteurs maximales des bâtiments sont présentées à la figure 40.
2. Nonobstant la politique 4.11.9.b du Plan officiel, aucun projet d'aménagement d'immeubles de grande hauteur ne sera pris en compte dans un périmètre de 600 mètres de la station de transport en commun rapide Bayview dans les secteurs urbains généraux, sauf si le présent PCC l'autorise.
3. La hauteur maximale des bâtiments, dans le cas des propriétés qui sont contigües à un quartier résidentiel établi, ne peut dépasser la hauteur déterminée pour la zone existante du secteur résidentiel adjacent. L'augmentation de la hauteur ne sera permise que si elle se fait graduellement et suit une zone de transition proportionnée.
4. Les bâtiments élevés doivent être dotés d'un socle et d'un aménagement en forme de tour pour créer le bord de rue souhaité ainsi qu'une ouverture sur le ciel et des vues publiques appropriées et veiller à ce que la rue bénéficie d'un éclairage adéquat.
5. Pour des immeubles de plus de 12 étages, le retrait minimal devrait être de six mètres, aménagé au sixième étage. Pour des immeubles de plus de 12 étages, le retrait minimal devrait être de trois mètres, aménagé après le quatrième étage. La hauteur du socle ne doit pas dépasser six étages dans l'ensemble de la zone.
6. Pour les immeubles d'une hauteur maximale de 12 étages, le retrait minimal sera aménagé après le quatrième étage afin d'établir la « hauteur souhaitable pour le quartier » ou encore une forme bâtie adaptée à la « rue principale traditionnelle (figure 38). Pour des immeubles de plus de 12 étages, le retrait minimal devait être aménagé après le sixième étage. Dans la mesure du possible, le retrait de l'étage supérieur devrait être



Figure 53 : Une façade ininterrompue en bordure de rue dotée de divers traits architecturaux

aménagé au même étage que celui des immeubles du secteur immédiat afin de créer une impression visuelle et un style d'aménagement uniformes. Les retraits aménagés aux étages supérieurs contribuent à créer un milieu à l'échelle humaine et fournissent plus de lumière pour les trottoirs ainsi qu'une ouverture sur le ciel.

7. Les façades des immeubles sur la rue Somerset, l'avenue City Centre, le chemin Bayview et dans les parcs municipaux devraient comprendre un retrait d'au moins trois mètres. Lorsqu'un lot est jugé trop étroit pour permettre un retrait raisonnable, un changement de matériau de construction qui établit une séparation entre le socle et la tour pourrait être acceptable, sous réserve de l'examen et de l'avis du Comité d'examen du design urbain.
8. Au-dessus du sixième étage, les plaques de plancher des tours résidentielles auront une superficie maximale de 750 m².
9. Les plaques de plancher des immeubles de bureaux auront une superficie maximale de 2000 m².
10. Il faut prévoir une distance de séparation minimale de 20 mètres entre les tours pour réduire la création de zones d'ombre dans les domaines public et privé, assurer la qualité de vie et protéger les vues et la vie privée.
11. Au moins 70 % de la largeur du lot le long de la rue Somerset, de l'avenue City Centre et du chemin Bayview devra être occupé par les façades des immeubles. La largeur du lot est mesurée à partir du retrait de la cour avant. Un plan de mise en place progressive, soumis pour approbation au Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance, devra démontrer comment cette politique sera respectée à long terme.
12. Le retrait maximal des immeubles sur la rue Somerset, l'avenue City Centre et le chemin Bayview est de 3 mètres.

5.1.4 Conception architecturale

L'architecture dans le secteur de la station Bayview sera sensible au contexte, trouvera des moyens de créer des repères visuels et contribuera à plus vaste échelle à l'érection de la ville. Le traitement architectural devrait plus particulièrement s'attacher aux schémas de déplacement associés à la station

Bayview et les favoriser dans l'expression architecturale, la qualité de l'éclairage et l'orientation des caractéristiques de conception.

Les fluctuations météorologiques et les variations saisonnières constituent des facteurs importants à prendre en compte. En hiver, les déplacements des travailleurs le matin et le soir se font dans le noir; des mesures seront prévues pour promouvoir une bonne visibilité et la sécurité. Il faut également tenir compte de l'incidence de la configuration des vents sur le domaine public, tout comme l'accumulation et l'entreposage de la neige ainsi que des chutes de neige provenant des structures des immeubles.

Les principes conceptuels architecturaux suivants sont recommandés :

1. Les immeubles de 20 étages ou plus seront soumis à un processus d'examen conceptuel spécialisé établi par le Comité d'examen du design urbain de la Ville, qui ainsi peut effectuer un examen par les pairs strict des aménagements situés à l'intérieur du secteur.
2. Chaque bâtiment doit fournir un profil définitif indiquant l'emplacement de l'entrée, le rez-de-chaussée, les étages du milieu et le toit. Une attention toute particulière devrait être apportée au traitement de la tour et du toit afin de créer un intérêt visuel.
3. Le rez-de-chaussée d'un immeuble à usage polyvalent doit être doté d'un plafond très élevé afin de permettre tout un éventail d'utilisations (p. ex., 4,5 mètres du plancher au plafond), et devrait intégrer des entrées directes sur la rue, des aménagements en transparence et une abondance de vitrage, favorisant l'animation et la visibilité au rez-de-chaussée.
4. Les immeubles doivent permettre de créer un paysage de rue harmonieux, composé d'unités et d'entrées individuelles exprimées dans des façades d'immeubles modulées et articulées. Comme exigence minimale, toute façade d'au plus 20 mètres devra comporter une certaine forme d'articulation, qui forme une rupture dans l'apparence visuelle en longueur.
5. La conception des immeubles devrait éviter les incidences déraisonnables du vent, d'ombrage ou tout impact visuel sur les structures et zones adjacentes du domaine public, y compris des terrains faisant partie de la



Figure 54 : Commerces en rez-de-chaussée avec auvents et des pièces à plafond élevé

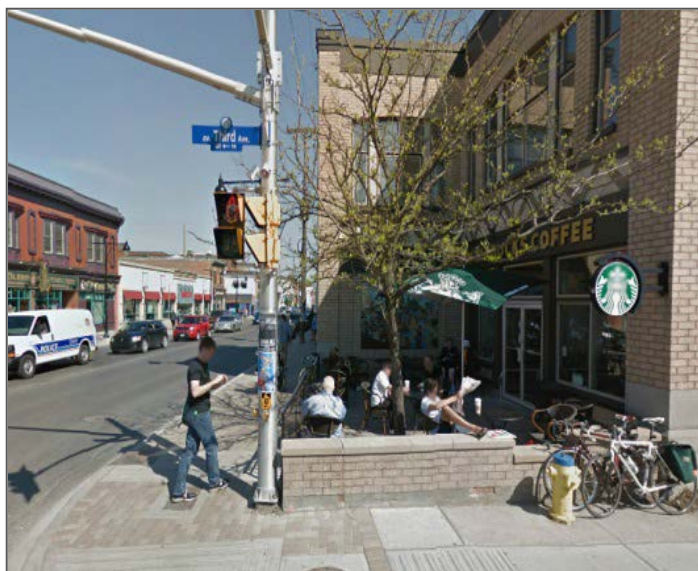


Figure 55 : Un retrait de coin crée de l'espace pour une terrasse, ajoutant de l'intérêt et de l'activité au paysage de rue

- Masse des terrains d'intérêt national et des paysages culturels au sein du couloir de la promenade Sir John A. Macdonald. Il faudra procéder aux études nécessaires dans le cas des immeubles élevés de plus de 12 étages pour démontrer comment cette politique sera respectée.
6. Dans la mesure du possible, la conception devrait inclure des auvents pour que les entrées et façades des magasins soient protégées.
 7. Il est également recommandé de prévoir des retraits et des découpes de coin dans les zones où la circulation piétonnière est élevée, afin de fournir de l'espace pour des activités axées sur les piétons comme les terrasses, l'installation de bancs, etc.
 8. Il faudrait également penser à intégrer les principes de prévention du crime par l'aménagement du milieu à la conception et à la localisation des éléments architecturaux des bâtiments dans les zones directement reliées à la station Bayview, afin de maximiser la visibilité, de créer des occasions de surveillance, d'assurer un éclairage approprié et de fournir un système d'orientation clair.
 9. Les chutes de neige des structures, socles, toitures et caractéristiques architecturales voisines ne doivent pas constituer un danger ou bloquer la rue dans les zones du domaine public.
 10. La conception de l'immeuble doit intégrer des installations pour cyclistes, comme des rampes d'accès pour vélo connexes aux escaliers extérieurs et des espaces de stationnement et d'entreposage adéquats.
 11. L'équipement CVCA, les chambres pour ascenseurs, les ventilateurs d'extraction et autres saillies sur les toits des immeubles ou les structures du socle doivent être intégrés à la conception générale de l'immeuble et occultés au moyen d'éléments architecturaux compatibles avec l'ensemble de l'aménagement. Aucun immeuble n'interrompra l'ouverture visuelle le long du corridor nord-sud du TLR vers la rivière des Outaouais, à l'exception de la station de TLR qui est située au croisement des lignes de TLR nord-sud et est-ouest.

5.1.5 Stationnement

Le stationnement des véhicules et des bicyclettes devra soutenir les utilisations de sol densifiées prévues du secteur, et sera subordonné à la création d'un environnement dynamique au rez-de-chaussée axé sur les piétons. Les installations de stationnement pour vélos doivent être bien reliées aux pistes cyclables et aux sentiers polyvalents.

Le stationnement automobile dans la rue sera permis dans tous les cas raisonnables, lorsqu'il sera possible de maintenir les voies d'accès des pompiers et l'accès. Les installations de stationnement hors rue seront intégrées aux projets de moyenne à forte densité, soit dans des stationnements souterrains ou à l'intérieur des socles des bâtiments. Le stationnement en surface ne sera permis que dans des circonstances spéciales, le plan de conception sera sujet à un examen portant sur l'aspect paysage urbain et les répercussions sur les mouvements piétonniers.

Les principes conceptuels concernant le stationnement suivants sont recommandés :

1. Les exigences minimales et maximales relatives au stationnement devraient être réduites afin de tenir compte des conditions et des coefficients urbains du centre-ville favorisant une forte utilisation du transport en commun.
2. Le stationnement en surface est déconseillé dans tous les secteurs.
3. Les espaces de stationnement devraient être souterrains ou à l'intérieur du socle des immeubles. Il faut alors prévoir des mesures pour fournir un écran approprié qui est intégré à la forme bâtie de l'îlot.
4. Les structures de stationnement le long de l'emprise ne devraient pas comprendre de murs aveugles et devraient inclure des utilisations actives au rez-de-chaussée.
5. Les entrées des garages de stationnement devraient être situées sur les plus petites rues ou des entrées ou une allée privée, lorsque la chose est possible.



Figure 56 : Rampes pour vélos dans un escalier



Figure 57 : Recours à l'aménagement paysager pour cacher un stationnement



Figure 58 : Stationnement pour vélos couvert assorti d'une surveillance naturelle

6. Le partage des places de stationnement entre locataires, immeubles et lots est fortement encouragé, en particulier pour des utilisations de stationnement à des heures différentes.
7. Les parcs de stationnement publics-privés ou privés et les structures de stationnement seront privilégiés. Le besoin et l'emplacement de ce type d'aménagement devront être déterminés dans le cadre de l'évaluation des répercussions sur la circulation.
8. Le règlement financier des exigences de stationnement pour les commerces de détail devrait être perçu au moment des demandes d'aménagement de petits terrains situés dans la rue Somerset, l'avenue City Centre, le chemin Bayview et dans les secteurs où la circulation piétonnière est élevée afin de soutenir la création d'aires de stationnement publiques dans le secteur visé par le PCC.
9. Des aires de stationnement pour vélos seront aménagées dans des emplacements facilement accessibles (de préférence au niveau de la rue), qui offrent une surveillance naturelle, sont protégés des intempéries et sont de dimensions suffisantes pour répondre à la demande estimée.
10. Toute installation de stationnement pour automobiles et vélos devrait être accessible de manière à minimiser l'interaction négative avec les principaux itinéraires piétonniers. Dans ces mesures sont inclus l'aménagement paysager et l'aménagement d'allées piétonnières séparées au besoin.

5.1.6 Chargement, service et gestion des déchets

Les systèmes et services dans les immeubles sont reconnus comme des éléments fonctionnels exigés dans tous les projets d'aménagements. Il faut prêter attention et bien planifier leur emplacement, et l'impact visuel surtout en relation avec les zones de déplacement des piétons.

Les principes conceptuels suivants sont recommandés :

1. Les aires réservées au chargement, au service et à la gestion des déchets devraient être situées hors des principaux couloirs de transport, et de préférence, derrière les immeubles ou en dessous.
2. L'accès aux aires de chargement, de service et de gestion des déchets devrait minimiser les répercussions sur les déplacements des piétons.
3. L'accès aux quais de chargement et aux zones de gestion des déchets devrait se faire, dans la mesure du possible, par des allées de service et/ou être combiné à l'accès aux installations de stationnement afin de minimiser les points de croisement avec les passages piétonniers.
4. Des écrans et l'aménagement paysager serviront à réduire l'impact visuel des zones de chargement, de service et de gestion des déchets, notamment dans tous les secteurs adjacents aux terrains faisant partie de la Masse des terrains d'intérêt national ou aux terrains formant le paysage du couloir de la promenade Sir John A. Macdonald.
5. Il faudra prêter une attention particulière à l'emplacement des services publics dans les emprises ainsi que dans les biens fonciers privés. Les services publics seront regroupés, le cas échéant, afin de minimiser l'impact visuel. On encouragera les fournisseurs de ces services à envisager des méthodes novatrices pour entreposer les appareils de service dans des éléments de paysages de rue par exemple des passerelles, des lampadaires, des abris de transport en commun, etc., lorsqu'ils devront déterminer l'emplacement des gros appareils et des sites de regroupement de services.
6. Pendant l'aménagement ou le réaménagement, il faudra examiner les possibilités d'améliorer la qualité des eaux de ruissellement acheminées dans la rivière des Outaouais. On pourrait par exemple envisager la mise en place d'égouts séparatifs combinés, instaurer de meilleures pratiques de gestion du drainage et à l'échelle de chaque lot et mettre en œuvre divers équipements de fin de tuyau pour la gestion des eaux pluviales.



Figure 59 : Les tracés doivent être conçus pour convenir aux cyclistes qui utilisent leur vélo comme mode de transport

5.2 Déplacement et circulation

Comme le point central du présent PCC est la station Bayview, le principal objectif conceptuel est de fournir un accès direct pour les piétons et les cyclistes au transport en commun, les déplacements automobiles étant considérés comme plus secondaires. Plus particulièrement, la mobilité des piétons, la bonne définition des allées de circulation et l'espace suffisant pour accommoder le volume de circulation pendant les périodes de pointe sont des points dont il faut tenir compte dans la conception des allées et la détermination de la largeur des trottoirs, de l'éclairage et des liaisons traversant les îlots et les immeubles. Il faudra obtenir les approbations fédérales officielles avant de créer des liaisons entre les voies ou toute autre forme d'infrastructure qui auraient une incidence sur le corridor de la promenade Sir John A. Macdonald et les rives de la rivière des Outaouais, notamment toute incidence proposée sur l'intersection de la promenade avec la rue Slidell. Pour encourager la circulation, les principes conceptuels suivants sont recommandés :

1. Le schéma recommandé pour les rues, les liaisons piétonnières et cyclistes principales et le réseau de sentiers hors rue sont indiqués à la figure 38 et aux figures 41 à 43.
2. Les nouvelles rues devraient être conçues en rues complètes avec trottoirs des deux côtés, des avancées de trottoir aux intersections ainsi que des voies à utilisation partagée.
3. Les mesures en place pour prévenir la circulation de transit sur les rues Elm et Spruce devraient être maintenues.
4. Les différences de niveau seront traitées différemment dans le but de maintenir un réseau piétonnier ininterrompu, accessible, serré et interrelié.
5. Pour améliorer les liaisons piétonnières, il faudrait prévoir l'aménagement de sentiers publics à même les îlots de l'aménagement et à travers les immeubles lorsque l'orientation de l'îlot ne permet pas l'installation d'un lien piétonnier extérieur direct. Lorsqu'un lien direct est aménagé vers la station Bayview, les passages à travers les bâtiments doivent être accessibles pendant les heures de fonctionnement du transport en commun.

6. Un réseau facilement reconnaissable de sentiers polyvalents hors rue devrait permettre de relier les communautés adjacentes, la station Bayview et les principaux pôles d'activité du secteur, notamment le parc Laroche, l'aréna Tom Brown et la rivière des Outaouais.
7. Un nouveau pont polyvalent au-dessus du couloir de l'O-Train sera aménagé dans l'ancienne emprise de la rue Wellington.
8. Les sentiers polyvalents hors rue mesureront au moins 3,5 mètres de large et, lorsqu'ils servent de liaison directe vers le transport en commun, ils seront éclairés et entretenus à l'année.
9. Les installations comme les panneaux d'orientation, les bancs et les fontaines d'eau potable devraient être prévues aux principaux endroits passants indiqués dans la figure 45.
10. Une évaluation de l'incidence sur la circulation devra être effectuée en appui à toutes les propositions d'aménagement. Elle servira à déterminer si la capacité de stationnement est adéquate, tout comme celle du transport en commun (incluant l'emplacement, la localisation et la connectivité des arrêts de transport en commun), les trottoirs et liaisons piétonnières, les pistes cyclables et toutes améliorations nécessaires pour soutenir la densité de l'aménagement.



Figure 60 : Les avancées de trottoir procurent plus d'espace pour les piétons aux intersections



Figure 61 : Passage traversant un îlot qui assure une liaison piétonnière



Figure 62 : Une place avec tables et chaises et surveillance naturelle

5.3 *Domaine public*

Les espaces publics comme les rues, les parcs, les sentiers et les places sont partie intégrante de l'expérience urbaine et constituent des éléments assurant le côté agréable à vivre des quartiers. Tout au long de la transformation du secteur en un grand centre d'aménagements axés sur le transport en commun, il faudra prêter une grande attention à la prestation d'un accès piétonnier, sécuritaire et confortable à la station Bayview. Les rues actuelles et futures devraient intégrer des améliorations coordonnées au paysage de rue, notamment des arbres de rue, trottoirs, meubles, art public et lampadaires. La mise en place de nouveaux miniparcs et places devrait permettre de créer des endroits pour des rassemblements publics et compléter la revitalisation des installations des espaces ouverts dans ce secteur.

5.3.1 Paysage de rue

Les rues publiques représentent la plus grande portion de l'environnement bâti dans le secteur de la station Bayview, et à titre d'espace public important, leur conception sera soignée. Il est essentiel de considérer les emprises des rues comme des espaces accueillants, plutôt que de les voir comme de simples couloirs de transport, de promouvoir des conceptions de qualité et ainsi de contribuer à créer un environnement propice aux piétons.

Pour favoriser la mise en place d'un paysage de rue coordonné, dynamique et esthétique, les politiques conceptuelles suivantes sont recommandées :

1. La rue Albert constitue une importante liaison vers la station Bayview et à travers le secteur. Au fur et à mesure de la réfection ou de la remise en valeur de la rue et de la progression des aménagements, il est prévu de rendre le milieu piétonnier plus accueillant, en élargissant les trottoirs, en installant de l'éclairage, du mobilier et des arbres mieux adaptés aux piétons, ainsi que des liaisons au niveau de la rue avec les îlots d'aménagement voisins. Les immeubles, les arbres et les autres installations susmentionnées seront conçus et mis en œuvre de manière à

encadrer la rue, créant ainsi un environnement piétonnier de grande qualité.

2. Lorsque des modifications au trottoir et/ou à la géométrie de la chaussée sont envisagées dans le secteur de la station Bayview, que ce soit pour un réaménagement privé ou un projet des travaux publics, il faudra donner priorité à l'espace trottoir.
3. De préférence, les trottoirs le long de la rue Somerset, du chemin Bayview, de l'avenue City Centre et de la rue Albert feront cinq mètres de largeur. S'il est impossible de construire de tels trottoirs dans l'emprise publique, il faudra penser à aménager un recul dans la façade de la rue afin de fournir un espace de trottoir public plus spacieux.
4. Les arbres devraient servir à améliorer l'esthétique et l'identité unique du secteur ainsi que l'intégrité du milieu naturel du secteur de la station. Il faudrait planter des arbres de rues à tous les sept à dix mètres dans le retrait de l'emprise publique (si l'espace est suffisant) afin de créer une avenue d'arbres matures qui donnent du caractère aux rues publiques. Lorsque les conditions ne permettent pas de planter des arbres de cette manière dans l'emprise publique, les propriétaires privés seront invités à planter des arbres dans le retrait de la cour pour compléter la plantation d'arbres du domaine public. On encouragera la plantation d'une riche végétation dans les allées le long des rues locales qui relient le parc Laroche à un nouveau parc public dans la partie nord de la gare de triage Bayview.
5. Les lampadaires dans la rue et les lampadaires adaptés aux piétons seront, dans la mesure du possible, installés sur des poteaux communs et décoratifs.
6. L'affichage commercial sera conçu de manière à s'intégrer à un paysage de rue axé sur les piétons tout en étant visible des automobilistes. Les affiches doivent respecter le style et l'échelle du secteur et devraient être un complément des caractéristiques architecturales des immeubles.
7. Il faudra choisir du mobilier de rue de qualité, conçu pour le long terme, ayant un fort attrait esthétique et nécessitant peu d'entretien. Lorsque la chose est possible, le mobilier de rue sera intégré à un plan



Figure 63 : De larges trottoirs et des arbres de rue sur une rue principale traditionnelle



Figure 64 : Lampadaires de rue et lampadaires pour piétons sur un poteau décoratif partagé



Figure 65 : Art public dans un endroit passant



Figure 66 : une place animée à l'entrée d'un édifice public

d'aménagement paysager plus vaste, coordonné avec les aménagements voisins afin de favoriser la continuité.

8. Il faudra penser à des améliorations intégrées aux éléments de paysage de rue (arbres, aménagement paysager et art public) dès qu'un propriétaire privé entreprend des travaux de rénovation ou de modernisation, afin d'embellir l'esthétique de la rue et de mieux démarquer les limites de propriété.
9. Les œuvres d'art public seront installées aux endroits stratégiques et dans les lieux de rassemblement principaux. Leur installation sera effectuée en vertu du Programme d'art public de la Ville d'Ottawa et de la politique Pourcentage pour les arts. L'emplacement définitif des œuvres d'art sera déterminé par les artistes en collaboration avec la Ville. Les installations seront soumises à l'approbation des organismes fédéraux concernés, le cas échéant.

Le choix des espèces d'arbres et de l'emplacement de leur plantation devrait permettre d'éviter toute interférence avec des éléments d'infrastructure en hauteur. Il faudra coordonner l'emplacement des arbres de rue selon l'emplacement des services publics et des éléments d'infrastructure enfouis afin de minimiser la taille des racines durant l'entretien des services publics, de réduire les dommages potentiels et d'assurer une croissance maximale des arbres.

5.3.2 Parcs, places publiques et espaces verts

Le parc Laroche et l'aréna Tom Brown seront réaménagés au fur et à mesure de la transformation du secteur pour répondre aux besoins des nouveaux résidents. De nouveaux parcs seront créés dans l'emprise de l'ancienne rue Wellington à l'est de l'O-Train et à l'extrémité nord de la gare de triage Bayview, pour une superficie totale de parcs dans le secteur de près de quatre hectares. Ces parcs seront intégrés aux espaces ouverts en place le long du couloir de l'O-Train afin d'améliorer les liaisons vertes autour du secteur de la station et d'instaurer un environnement naturel fonctionnel. Cependant, la mise en place de parcs municipaux adjacents à des terrains faisant partie de la Masse des terrains d'intérêt national ne garantit pas la perméabilité avec les terres fédérales adjacentes.

De plus, il faudrait examiner la possibilité de créer un petit parc pour remplacer la barrière de circulation actuelle sur la rue Elm, à l'ouest de la rue Preston Street, lorsqu'une demande de projet d'aménagement visant cette partie de la rue Elm sera déposée.

Le processus de réaménagement des biens-fonds du secteur à l'étude devrait permettre de créer de nouveaux parcs urbains en conséquence des obligations conférées au promoteur en vertu du Règlement sur l'affectation de terrains à la création de parcs et de la *Loi sur l'aménagement du territoire*. Ces espaces ne seront probablement pas assez grands pour y installer des équipements sportifs, mais devaient fournir de l'espace pour des rassemblements, des spectacles, de l'exercice, des jeux d'enfants et le repos.

Les espaces « massifs » comme les places publiques sont un élément important du domaine public d'une ville. Il s'agit de biens-fonds publics ou privés accessibles pendant la journée ou une partie de la journée. Les espaces ouverts, les places publiques peuvent servir d'espace récréatif, être dotés de bancs, avec des espaces réservés à des spectacles ou à des activités, et être agrémentés de jardinières, de fontaines, d'art public et d'autres commodités comme des abreuvoirs et des kiosques alimentaires. Les places publiques peuvent également servir de liaison entre les divers lieux.

Pour que les besoins en espaces récréatifs et ouverts des résidents actuels et futurs soient comblés et afin de maintenir l'intégrité écologique du secteur de la station, les politiques conceptuelles suivantes sont recommandées :

1. Il faut créer de nouveaux parcs au nord de la gare de triage Bayview et dans l'emprise de la rue Wellington reliant le nouveau passage polyvalent du couloir de l'O-Train à l'avenue City Centre (figure 44).
2. Le nouveau parc de la gare de triage Bayview devrait satisfaire les besoins en espace de parc des environs. Il ne sera pas nécessaire de prévoir d'autres espaces de parc au moment des travaux d'aménagement.
3. La conception des places publiques devrait être adaptée à toutes sortes d'activités quatre saisons, avec entretien minimal. Ces espaces seront définis par les commodités thématiques qui y seront installées comme les



Figure 67 : Espaces d'activités distincts dans un parc public

œuvres d'art public, les bancs, l'éclairage, les techniques de pose de pavage, les luminaires, les bannières, des murs bas et l'aménagement paysager.

4. Les espaces publics devraient être conçus en tenant compte du vieillissement de la population et inclure des bancs accessibles à l'intention des personnes âgées, des points d'accès appropriés, des repères visuels et des panneaux. Il faut prévoir des aires de repos avec bancs à intervalles réguliers, installés de manière à encourager l'interaction sociale.
5. Les arbres d'ombre et les zones vertes seront coordonnés à l'éclairage, à l'art public et aux services publics nécessaires afin de fournir un couvert forestier continu et de l'ombre en été, d'encadrer le domaine public et de servir de brise-vent en hiver.
6. La planification de la plantation et de l'entretien des arbres et du couvert végétal devrait prendre en compte les besoins en habitat des oiseaux et d'autres animaux adaptés au milieu urbain et tenir compte de l'importance de créer des percées visuelles. Il faudra exploiter toutes les possibilités de remettre en état, de préserver et d'améliorer la végétation actuelle et les liaisons écologiques dans le secteur de la station.
7. Le parc Laroche devra être réaménagé selon les besoins communautaires et pourrait comprendre des services comme des terrains de sport officiels, des aires de jeux pour enfants, des aires pour pique-nique, des jardins communautaires et un nouveau pavillon.

6.0 Durabilité

Le PCC du secteur de la station Bayview appuie l'objectif du Plan officiel destiné à stimuler la viabilité environnementale, économique et sociale. En favorisant l'utilisation plus efficace des biens-fonds et des ressources, il permet de combler les besoins actuels sans compromettre la capacité à satisfaire les besoins futurs. Il tire parti des occasions qu'un meilleur système de transport en commun rapide, de grandes parcelles de terrains à bâtir et des quartiers avoisinants très favorables aux piétons peuvent offrir pour énoncer des directives visant à encourager la densification, les utilisations partagées et les aménagements axés sur le transport en commun. Le tableau 7 énonce les objectifs du PCC en matière de conception et explique la façon dont chacun appuie les objectifs en termes de durabilité.

Tableau 7 : Analyse de la durabilité du PCC

Objectif du PCC en matière de conception	En quoi est-il durable?					
	Favoriser l'utilisation compacte et efficace du sol et des infrastructures	Améliorer l'accès communautaire aux espaces civiques et publics	Faciliter des solutions de remplacement à l'utilisation de l'automobile particulière	Favoriser la diversité sociale et la cohésion communautaire	Encourager la santé et le bien-être du public	Protéger et améliorer les biens existants de la collectivité
1) Saisir les occasions de réaménagement et d'aménagement intercalaire, et concentrer l'aménagement autour de la station Bayview			○	○		
2) Accroître les liaisons vers la station Bayview, entre les sites d'aménagement et vers les quartiers avoisinants et privilégier les mouvements des piétons et des cyclistes	○	○	○		○	
3) Relier les quartiers existants et les quartiers prévus à la rivière des Outaouais		○			○	○
4) Installer un nouveau pont polyvalent enjambant le couloir de l'O-Train qui soit intégré et relié à tout le réseau de transport actif		○	○		○	
5) Profiter du réaménagement pour tenir compte des changements de niveau en créant des façades de rue donnant sur les ponts des rues Scott et Somerset permettant au public d'accéder à l'aménagement situé dessous	○					
6) Veiller à ce que les accès soient universellement accessibles		○			○	
7) Rompre l'échelle des super îlots en prolongeant le réseau de rues et en améliorant la perméabilité piétonnière/cycliste	○		○		○	
8) Assurer une densité appropriée et une transition efficace entre les hauteurs afin de protéger les quartiers résidentiels stables existants						○
9) Protéger et améliorer les éléments caractéristiques et la viabilité des rues principales traditionnelles existantes (Somerset, Wellington)						○
10) Installer un stationnement et des utilisations de service à des endroits qui réduisent au minimum l'intrusion visuelle et évitent tout conflit avec les mouvements cyclistes						○

Objectif du PCC en matière de conception	En quoi est-il durable?					
11) Préserver les mesures visant à limiter la circulation de transit dans les rues locales						○
12) Intégrer la station au cadre environnant tout en utilisant la conception et l'architecture du site pour mettre en valeur le rôle important que la station joue au sein de la communauté			○			
13) Encourager la variation des hauteurs des bâtiments et la diversité des traitements architecturaux						
14) Créer un réseau de rues et d'espaces publics dynamiques et attrayants en aménageant un paysage de rue, un mobilier et un éclairage de grande qualité, facile à entretenir et coordonné		○				
15) Déterminer et protéger les couloirs de vue importants, en particulier le long de la rivière des Outaouais et du centre-ville d'Ottawa						○
16) Intégrer l'art public à l'aménagement public et privé						
17) Prévoir des occasions de logements abordables à proximité du transport en commun				○		
18) Assurer l'abordabilité pour les artistes et les petites entreprises				○		
19) Veiller à rapprocher les résidents des emplois et du transport en commun			○			
20) Encourager les styles de conception d'immeubles verts d'avant-garde	○					
21) Veiller à ce que l'aménagement appuie directement et encourage vivement l'espace ouvert et le sentier polyvalent longeant le couloir de l'O-Train		○				
22) Préserve et améliorer l'espace vert public au parc Laroche et à l'aréna Tom Brown, et créer de nouveaux espaces de loisirs et de rassemblement pour le public				○	○	

7.0 Mise en œuvre

La présente section présente les mesures et mécanismes qui serviront à la mise en œuvre des politiques décrites dans le PCC.

7.1 Modifications au Plan officiel

Les principales dispositions du présent PCC prendront effet grâce concurremment à une modification du Plan officiel (MPO), confirmant l'adoption du plan secondaire Bayview. La MPO comprendra l'examen de la demande, des consultations publiques, l'examen par le Comité de l'urbanisme et l'approbation du Conseil municipal.

Une fois approuvé par le Conseil, le plan secondaire deviendra partie intégrante du Plan officiel de la Ville. À ce titre, il deviendra la politique municipale pour le secteur de la station Bayview et guidera le personnel municipal, les conseillers et les membres de la communauté dans l'évaluation des propositions d'aménagement et d'infrastructure dans le secteur. Toutes modifications importantes aux dispositions de la politique établies dans le plan secondaire exigeront une autre modification du Plan officiel.

7.2 Modification du règlement de zonage

Des modifications de zonage seront apportées afin de permettre un aménagement polyvalent dans la gare de triage Bayview et de permettre des aménagements de plus grande densité à deux emplacements adjacents à l'avenue City Centre, comme il est décrit ci-dessous.

7.2.1 Gare de triage Bayview

Les propriétés actuelles de la gare de triage Bayview (figure 11) feront l'objet d'un changement de zonage : les zonages IG1[1282] F(1.0), sous-zone Industrie générale, exception 1282 (7 et 89 chemin Bayview) et R4M, zone résidentielle de densité 4, sous-zone M (80 et 90, chemin Bayview) seront modifiés en zones de

centres polyvalents, zone d'aménagement différé (MC [1282] Sxxx-h) afin de permettre la mise en œuvre d'un aménagement polyvalent de plus forte densité.

L'article 239 – les exceptions urbaines seront modifiées en remplaçant les dispositions relatives à la zone de l'exception 1282 par des dispositions semblables dans l'intention à ce qui suit :

- Un ratio minimal de superficie de plancher minimale/nombre d'unités résidentielles par hectare de 284 personnes et emplois par hectare net sera mis en œuvre.
- Des hauteurs maximales des immeubles seront imposées conformément au barème des hauteurs inclus dans le Plan secondaire du secteur de la station Bayview, incluant les concepts suivants.
- Exigences pour la transition entre les hauteurs. Si l'emplacement est adjacent à un secteur résidentiel peu élevé, la hauteur maximale des immeubles ne peut dépasser la hauteur maximale des immeubles établie pour le secteur adjacent et ne peut augmenter qu'à partir de plus de 30 mètres de la ligne de propriété résidentielle peu élevée.
- La hauteur maximale du socle du bâtiment ne peut dépasser six étages pour les immeubles de plus de 12 étages, ou quatre étages pour les immeubles de 12 étages ou moins et doit comporter un retrait d'au moins 3 mètres aménagé au 4^e étage ou en dessous ou un retrait de 6 mètres au 6^e étage ou en dessous.
- Au-dessus du 6^e étage, les dimensions maximales de la plaque de plancher pour un immeuble résidentiel sont de 750 m².
- Les dimensions maximales de la plaque de plancher d'un immeuble de bureaux uniquement seront de 2000 m².
- Lorsque deux bâtiments d'un même lot ont tous deux plus de 6 étages, les parties des bâtiments au-dessus des 6 étages doivent être distancées d'au moins 20 mètres.
- Le retrait à l'arrière et sur les côtés pour la partie du bâtiment au-dessus de 6 étages est de 10 mètres.
- Au moins 70 % de la largeur du lot le long du chemin Bayview et le long de l'accès principal à la station Bayview devra être occupée par un ou

plusieurs bâtiments. La largeur du lot est mesurée à partir du retrait de la cour avant requis.

- En ce qui concerne les bâtiments situés à une distance quelconque du chemin Bayview et de l'accès principal à la station Bayview, le retrait maximal des bâtiments est de 3 mètres.
- Diminution des exigences relatives aux taux minimaux de places de stationnement, conformément à l'article 101, du règlement de zonage consolidé 2008-250, tableau 101, colonne II, Secteur A de l'annexe 1, malgré l'emplacement du terrain dans l'Annexe 1.
- Diminution de la limite maximale du nombre de places de stationnement permises, conformément à l'article 103, du règlement de zonage consolidé 2008-250, tableau 103, colonne II, Secteur B de l'Annexe 1, malgré l'emplacement du terrain dans l'Annexe 1.

Une nouvelle disposition d'aménagement différé (-h) sera ajoutée à l'emplacement afin que l'aménagement se fasse de manière pratique et cohérente. Le symbole ne sera pas enlevé tant que les études sur la viabilisation, la remise en état du site et la circulation n'auront pas été soumises à la satisfaction du directeur général, Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance.

7.2.2 Sites adjacents à l'avenue City Centre

Une nouvelle désignation de zonage sera attribuée à la propriété située au 250 et 290 avenue City Centre, actuellement zonée MC1[398]h1h2h3 S169 et 170, qui sera modifiée en centre d'utilisations polyvalentes, zone d'aménagement différé MC[398] S169-h afin de permettre des projets d'aménagement polyvalent de plus forte densité.

Un nouveau zonage est attribué à la propriété située au 989, rue Somerset Ouest, la désignation R4T[973] Zone résidentielle de densité quatre, sous-zone T, exception 973 est modifiée en désignation de zone de centres polyvalents afin de permettre des projets d'aménagement polyvalent de plus forte densité.

Partie 15 – les annexes seront modifiées par :

- l'emplacement de l'annexe 169 par la pièce jointe Y, qui sera la nouvelle annexe 169;
- la suppression de l'annexe 170.

L'article 239 – les exceptions urbaines seront modifiées en remplaçant les dispositions relatives à la zone de l'exception 398 par des dispositions semblables dans l'intention à ce qui suit :

- Hauteur maximale des immeubles conformément à l'annexe 169.
- Exigences pour la transition des hauteurs. Si l'emplacement est adjacent à un secteur résidentiel peu élevé, la hauteur maximale des immeubles ne peut dépasser la hauteur maximale des immeubles établie pour le secteur adjacent et ne peut augmenter qu'à partir de plus de 30 mètres de la ligne de propriété résidentielle peu élevée.
- La hauteur maximale du socle du bâtiment ne peut dépasser six étages pour les immeubles de plus de 12 étages, ou quatre étages pour les immeubles de 12 étages ou moins et doit comporter un retrait d'au moins 3 mètres aménagé au 4^e étage ou en dessous ou un retrait de 6 mètres au 6^e étage ou en dessous.
- Au-dessus du 6^e étage, les dimensions maximales de la plaque de plancher pour un immeuble résidentiel sont de 750 m².
- Les dimensions maximales de la plaque de plancher d'un immeuble de bureaux uniquement seront de 2000 m².
- Lorsque deux bâtiments d'un même lot ont tous deux plus de 6 étages, les parties des bâtiments au-dessus des 6 étages doivent être distancées d'au moins 20 mètres.
- Le retrait à l'arrière et sur les côtés pour la partie du bâtiment au-dessus de 6 étages est de 10 mètres.
- Au moins 70 % de la largeur du lot le long de l'avenue City Centre et de la rue Somerset devra être occupé par un ou plusieurs immeubles. La largeur du lot est mesurée à partir du retrait de la cour avant requis.
- En ce qui concerne les bâtiments le long de l'avenue City Centre et de la rue Somerset, le retrait maximal des bâtiments est de 3 mètres.

- Diminution des exigences relatives aux taux minimaux de places de stationnement, conformément à l'article 101, du règlement de zonage consolidé 2008-250, tableau 101, colonne II, Secteur A de l'annexe 1, malgré l'emplacement du terrain dans l'Annexe 1.
- Diminution de la limite maximale du nombre de places de stationnement permises, conformément à l'article 103, du règlement de zonage consolidé 2008-250, tableau 103, colonne II, Secteur A de l'Annexe 1, malgré l'emplacement du terrain dans l'Annexe 1.

Une nouvelle disposition d'aménagement différé (-h) sera ajoutée au 250/290 avenue City Centre afin que l'aménagement se fasse de manière pratique et cohérente. La disposition d'aménagement différé ne sera pas retirée tant :

- qu'un concept directeur couvrant la zone complète des terrains zonés h, illustrant les grands îlots d'aménagement, routes et espaces publics qui seront attribués à la Ville d'Ottawa, ou les routes d'accès privé, n'aura pas été présenté et approuvé;
- que des études sur la viabilisation et la circulation n'auront pas été présentées pour examen et approuvées;
- qu'une entente portant sur le plan d'implantation n'aura pas été conclue.

L'article 239 – exceptions urbaines sera modifiée en ajoutant une nouvelle exception, MC[yyyy] S169-h, comportant des dispositions semblables dans l'intention à ce qui suit :

- Hauteur maximale des immeubles conformément à l'annexe 169.
- La hauteur maximale du socle du bâtiment ne peut dépasser six étages pour les immeubles de plus de 12 étages, ou quatre étages pour les immeubles de 12 étages ou moins et doit comporter un retrait d'au moins 3 mètres aménagé au 4^e étage ou en dessous ou un retrait de 6 mètres au 6^e étage ou en dessous.
- Au-dessus du 6^e étage, les dimensions maximales de la plaque de plancher pour un immeuble résidentiel sont de 750 m².

- Les dimensions maximales de la plaque de plancher d'un immeuble de bureaux uniquement seront de 2000 m².
- Lorsque deux bâtiments d'un même lot ont tous deux plus de 6 étages, les parties des bâtiments au-dessus des 6 étages doivent être distancées d'au moins 20 mètres.
- Au moins 70 % de la largeur du lot le long de l'avenue City Centre et de la rue Somerset devra être occupé par un ou plusieurs immeubles. La largeur du lot est mesurée à partir du retrait de la cour avant requis.
- En ce qui concerne les bâtiments le long de l'avenue City Centre et de la rue Somerset, le retrait maximal des bâtiments est de 3 mètres.
- Diminution des exigences relatives aux taux minimaux de places de stationnement, conformément à l'article 101, du règlement de zonage consolidé 2008-250, tableau 101, colonne II, Secteur A de l'annexe 1, malgré l'emplacement du terrain dans l'Annexe 1.
- Diminution de la limite maximale du nombre de places de stationnement permises, conformément à l'article 103, du règlement de zonage consolidé 2008-250, tableau 103, colonne II, Secteur A de l'Annexe 1, malgré l'emplacement du terrain dans l'Annexe 1.

Une nouvelle disposition d'aménagement différé (-h) sera ajoutée au 989 rue Somerset afin que l'aménagement se fasse de manière pratique et cohérente. La disposition d'aménagement différé ne sera pas retirée tant :

- que des études sur la viabilisation et la circulation n'auront pas été présentées pour examen et approuvées;
- qu'une entente portant sur le plan d'implantation n'aura pas été conclue.

7.3 Projets d'immobilisations

En conséquence directe du présent processus de PCC, le réseau de rues et de sentiers recommandé, qui sont indiqués aux figures 41 à 43 sera mis en œuvre en tant que projet d'immobilisations municipal. En outre, plusieurs initiatives



Figure 68 : La Ligne de la Confédération, qui circule d'est en ouest et passe à la station Bayview, sera le projet d'immobilisations déterminant du secteur

complémentaires liées au PCC, sans en faire partie, seront entreprises. Il s'agit notamment :

- de la construction de la Ligne de la Confédération, du TLR N-S et de la station Bayview;
- de la construction de liaisons pour piétons et cyclistes entre l'aréna Tom Brown et la station Bayview à l'ouest de l'O-Train;
- de la construction de la voie cyclable est-ouest le long du couloir Scott/Albert;
- de l'aménagement du couloir Scott/Albert en une rue complète, dans le cadre d'une stratégie complète guidée par le processus d'élaboration du PCC de la rue Scott en cours et de l'intégration des orientations du présent PCC;
- de l'amélioration et l'agrandissement du parc Laroche et de l'aréna Tom Brown;
- de la construction d'une liaison routière améliorée à l'avenue City Centre et à la rue Somerset, incluant notamment d'un ou des escaliers et des améliorations à la rue et aux sentiers sous le pont.

7.4 Réaménagement privé

Le réaménagement privé se fera de manière graduelle, selon l'intérêt des propriétaires et les conditions du marché. Les grands projets d'aménagement vont se développer en plusieurs étapes; la Ville aura recours au processus d'approbation du plan d'implantation pour instaurer les emprises nécessaires et faire respecter l'obligation liée aux espaces ouverts, ainsi que toutes améliorations importantes aux infrastructures. Les promoteurs et la Ville utiliseront le présent PCC et le plan secondaire connexe pour orienter l'élaboration et l'évaluation des projets de réaménagement dans le secteur de la station Bayview.

Dans le cas des terrains dont le zonage est indiqué par le symbole d'aménagement différé « h », ce symbole ne sera pas supprimé tant que le directeur général du Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance n'aura pas reçu et approuvé les documents suivants :

- un concept directeur couvrant la zone complète des terrains zonés h, illustrant les grands îlots d'aménagement, routes et espaces publics qui seront attribués à la Ville d'Ottawa, ou les routes d'accès privé, soumis et approuvé;
- des études de viabilisation, d'assainissement des sites et de la circulation;
- l'accord donné à la demande de plan de lotissement ou de plan d'implantation, qui doit comprendre des conditions qui refléteront et rendront possible la mise en œuvre, au fil du temps, du plan directeur conceptuel et des plans de mise en place progressive afin d'assurer un aménagement harmonieux du site et la mise en place, en temps opportun, de l'infrastructure publique nécessaire à l'appui de l'aménagement proposé.

Pour les grands projets d'aménagement, la disposition des îlots, l'emplacement des espaces ouverts et le déploiement spatial précis de la stratégie des hauteurs décrits dans le présent PCC feront l'objet d'une stratégie d'atténuation des risques et d'assainissement de l'environnement du site concerné ainsi que d'études des répercussions sur la circulation et de viabilisation. Au besoin, les modifications afin de composer avec les contraintes majeures concernant la conception et les friches industrielles (p. ex., importante contamination des sols ou problèmes d'infrastructure) seront autorisées par la présentation d'une demande de modification au règlement de zonage ou d'une demande de dérogation mineure, par l'entremise du Comité de dérogation, à condition que l'intention générale et les principes du Plan secondaire soient respectés. Toute dérogation majeure au plan conceptuel (p. ex., modification notable de la hauteur maximale ou de la densité globale du site) qui est non conforme à l'intention du plan exigera la présentation d'une demande de modification au Plan officiel.

Toute forme de considération concernant le réaménagement et les grands éléments d'infrastructure, y compris la gare de triage Bayview, le 801, rue Albert, et le 250 avenue City Centre, devrait être prise en relation avec la section 2.3.5 du présent PCC (élément d'infrastructure actuel) comme référence.

7.4.1 801, rue Albert

Conformément à la désignation de zonage MC[1967] S291,S292-h, les dispositions d'aménagement différé pour le 801, rue Albert pourraient être retirées dans les conditions suivantes :

- La signature d'une entente de plan d'implantation qui tient compte du concept d'aménagement approuvé; et qui précise que toute solution de remplacement déclenchera un nouveau processus de zonage, comprenant notamment la modification des études techniques, l'examen de la conception, etc.;
- L'approbation d'une étude de viabilisation;
- La signature d'une entente conforme à l'article 37 de la *Loi sur l'aménagement du territoire*. Si un schéma d'aménagement modifié était présenté, il sera examiné dans le contexte du présent PCC, du Plan secondaire et du Règlement de zonage.

Tout scénario et demande de réaménagement futur devra satisfaire aux critères suivants :

Les concepts d'aménagement révisés devront être élaborés en regard des directives énoncées dans le PCC et dans le Plan secondaire et devront démontrer, à l'aide d'un plan conceptuel directeur, que l'emplacement en question et le site au 250, avenue City Centre s'intégreront pour ce qui est des liaisons, du domaine public et du concept urbain global en vue de former un programme d'aménagement global unifié et uniforme dans le super îlot regroupant ces deux sites.

Le plan conceptuel directeur susmentionné servira de fondement pour définir les détails qui seront reproduits sur tous les plans d'implantation concernant un concept d'aménagement révisé qui, notamment, devront assurer une liaison piétonnière et cycliste efficace et bien définie à l'échelle du site afin de donner accès à la fois la station Bayview et au 250, avenue City Centre, y compris l'intégration au réseau d'espaces ouverts et au domaine public prévue pour le 250, avenue City Centre. De cette manière, les deux sites sont harmonisés et

forment un super îlot qui reflète et met en œuvre les directives sur la circulation et le domaine public du PCC et du Plan secondaire. De même, cette tactique assure une expérience du domaine public unifiée et interreliée ainsi qu'un lien direct et continu avec la station Bayview qui soutient la promotion de l'utilisation du transport en commun par les employés et les résidents qui occuperont les aménagements futurs du 801, rue Albert, et du 250, avenue City Centre.

Lorsqu'elle examinera d'éventuels concepts d'aménagement révisés, la Ville se penchera également sur la possibilité de réaligner l'emprise de la rue Wellington pour que l'intersection avec l'avenue City Centre soit à angle droit afin de permettre l'accès au super îlot. À cet égard, il est à noter que le remplacement de la canalisation d'eau haute pression dans l'emprise de la rue Wellington prévoit l'installation de vannes afin qu'il soit possible de déplacer la canalisation principale pour faciliter le réalignement. Ces travaux permettront également de prolonger le schéma du réseau de rues jusque dans le super îlot et de transformer l'emprise de la rue Wellington en un espace de domaine public clé avec utilisations actives tout en assurant une liaison normalisée à travers le super îlot depuis Hintonburg.

Aucun projet d'aménagement révisé, comme celui soumis dans le cadre de la modification de zonage approuvée, ne peut être autorisé au-dessus des canalisations principales traversant le site ou à proximité de celles-ci, à moins que cette infrastructure ne soit réinstallée à la satisfaction du directeur général du Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance. La Ville n'envisage aucun réaménagement de ce site nécessitant l'érection de structures au-dessus de canalisations importantes.

Pour le nouveau secteur de la station Bayview, on recherche une forme d'aménagement urbain très dense affichant une part modale de 85 % (60 % de transport en commun). Pour ce faire, il faut des tarifs de stationnement représentatifs des zones à forte densité et des tarifs adaptés à un quartier urbain. Les modifications de zonage devront également englober l'adoption de tarifs de stationnement pour le quartier Central, conformément au Plan secondaire et aux directives de zonage du présent PCC.

7.4.2 250, avenue City Centre

Selon la directive du PCC, la propriété sise au 250, avenue City Centre subira d'importantes transformations et présentera un tissu urbain dense au fil du temps. Même si la majorité des améliorations concernant le domaine public et la mobilité dont on a besoin pour faciliter cette transformation des terrains peuvent être apportées sur place grâce au processus d'examen de l'aménagement, il est entendu que certains travaux hors site devront également être effectués pour faciliter cette transformation. Il faudra notamment ériger la passerelle piétonnière/cyclable qui enjambera la rue Wellington ainsi qu'établir des liens entre les voies et effectuer l'aménagement paysager connexe pour relier les terrains de la Ville au sentier polyvalent nord-sud actuel.

À cette fin, les propriétaires fonciers acceptent une contribution indexée de 450 000 \$ pour la conception et la construction de la future passerelle pour piétons et cyclistes qui permettront de franchir l'actuel couloir de l'O-Train situé dans l'ancienne emprise de la rue Wellington. Cette somme sera versée progressivement : 50 % au moment de la délivrance du permis de construire pour le premier immeuble de grande hauteur; le solde à la délivrance d'un permis de construire lorsque la barre des 120 000 m² d'espace aura été dépassée.

Le propriétaire accepte également de construire des liaisons pour les voies et d'assurer l'aménagement paysager depuis son site jusqu'au sentier polyvalent parallèle au couloir de l'O-Train, en passant par les terrains de la Ville.

La faisabilité de la relocalisation et de la réutilisation adaptée de l'immeuble situé au 290, avenue City Centre, devra être examinée dans le cadre du processus de demande d'approbation du plan d'implantation pour le réaménagement du 250, avenue City Centre.

7.5 Comité d'examen du design urbain

En vertu du PO, toutes les demandes d'aménagement pour les zones de rue principale traditionnelle et de centre d'utilisations polyvalentes désignées secteurs de conception prioritaires sont sujettes à l'examen du Comité d'examen du design urbain. Dans le secteur de la station Bayview, les immeubles de plus de 20

étages seront soumis à un processus d'examen de conception spécialisé établi dans le cadre du processus d'examen du Comité d'examen du design urbain de la Ville. L'examen de la conception doit porter de façon particulière sur les éléments de conception suivants :

- Transition progressive des hauteurs et de la densité entre la plus grande échelle d'aménagement, près des couloirs de transport en commun, et les quartiers résidentiels de faible hauteur actuels.
- Espaces ouverts publics efficaces permettant un accès facile à la station Bayview pour les piétons et les cyclistes.
- Création d'un paysage de rue actif et bien défini le long des parties sous-utilisées des couloirs nord-sud et est-ouest, y compris aux passerelles.
- Traitements architecturaux qui renforcent la position de la station comme point de repère du quartier ou qui mettent en valeur la rivière des Outaouais et d'autres particularités des quartiers voisins.

Les Directives d'esthétique urbaine pour l'aménagement des grandes rues traditionnelles, les Lignes directrices d'esthétique urbaine pour les habitations de grande hauteur et les Lignes directrices sur l'utilisation du sol et la conception des aménagements axés sur le transport en commun fourniront au comité des mesures d'orientation supplémentaire pour ce secteur.