

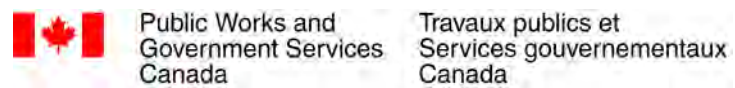


**LE PLAN DIRECTEUR
POUR LE PRÉ TUNNEY**
RAPPORT DE PLAN DIRECTEUR

OTTAWA, ONTARIO
SEPTEMBRE 2014

Le Plan directeur pour le pré Tunney

*Une vision à long terme pour guider la
développement futur du pré Tunney*



Approuvé par la Commission de la Capitale Nationale, le Conseil d'Administration
le 16 Septembre 2014

Remerciements

Le Plan directeur du pré Tunney est une initiative de partenariat dirigée par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada en collaboration avec l'équipe de consultants, les agences fédérales et locales, les intervenants et le grand public. Cette section reconnaît les efforts et les contributions des personnes qui ont participé à la réalisation du Plan directeur.

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada :

Vance Bedore, urbaniste principal
Scott Manning, urbaniste principal

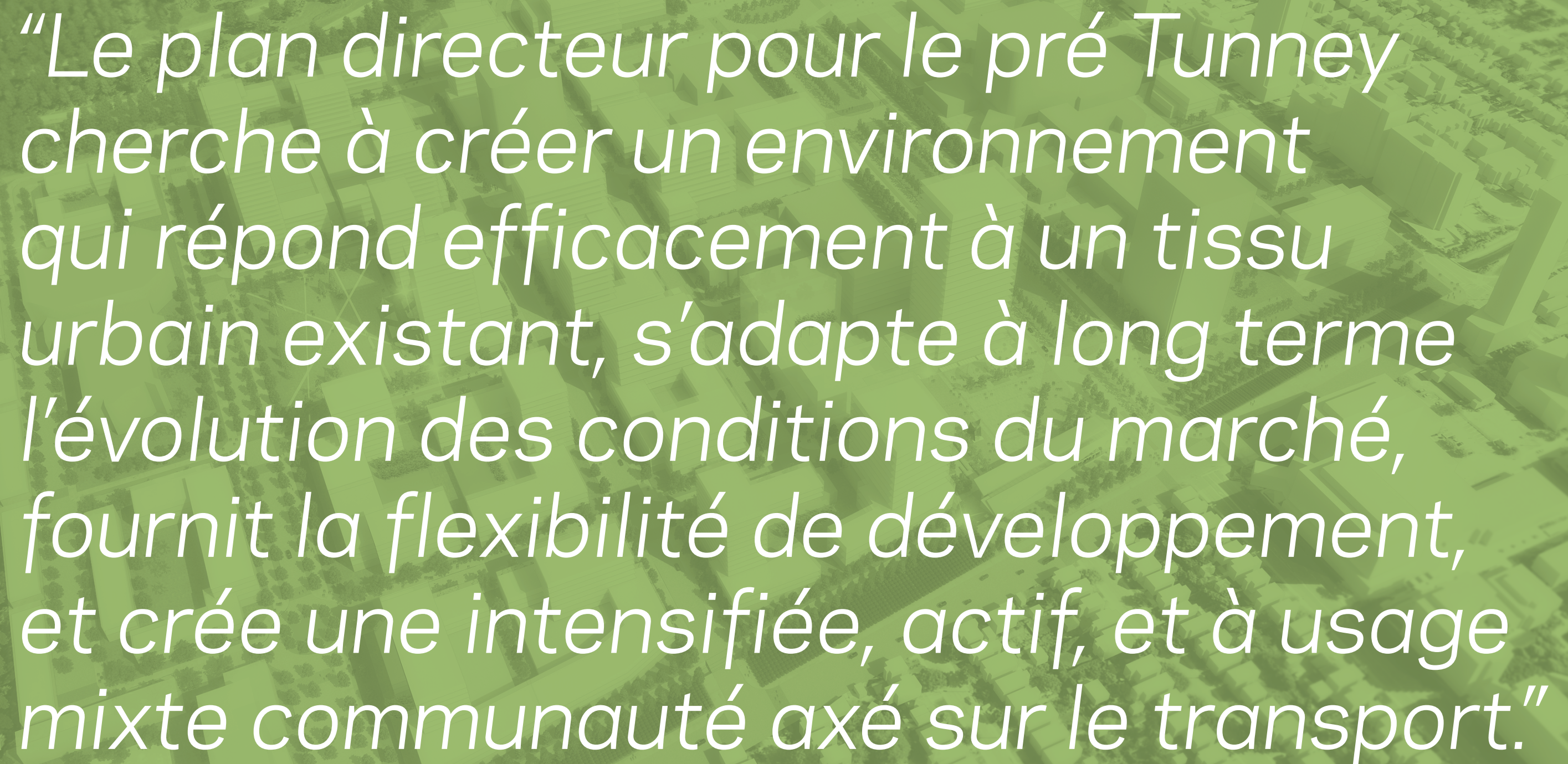
Équipe de consultants :

HOK Canada :
Gordon Stratford
Bryan Jones
Denis Seguin
Zaid Saleh
Jordan Lambie
Rukshan de Silva

Avec le soutien de **Delcan** et de **CSW Landscape Architects**

Intervenants et participants principaux :

Commission de la capitale nationale
Ville d'Ottawa
OC Transpo
Société de transport de l'Outaouais
Ministères fédéraux au pré Tunney
Employés fédéraux, citoyens et associations communautaires locales

An aerial photograph of a city grid, overlaid with a semi-transparent green filter. The text is centered over the image.

“Le plan directeur pour le pré Tunney cherche à créer un environnement qui répond efficacement à un tissu urbain existant, s’adapte à long terme l’évolution des conditions du marché, fournit la flexibilité de développement, et crée une intensifiée, actif, et à usage mixte communauté axé sur le transport.”



CONTENU

1.0	RÉSUMÉ	11	5.0	PLAN DIRECTEUR	41
1.1	LE PRÉ TUNNEY AUJOURD'HUI	13	5.1	VISION DU PLAN DIRECTEUR	43
1.2	LE PLAN DIRECTEUR POUR LE PRÉ TUNNEY	13	5.2	UTILISATION DU SOL	44
1.3	QUALITÉ DE VIE	14	5.3	DESCRIPTION DES UTILISATIONS DU SOL	45
2.0	INTRODUCTION	15	5.4	FORME BÂTIE	48
2.1	ZONE VISÉE PAR LE PLAN DIRECTEUR	17	5.5	CIRCULATION	51
2.2	CONTEXTE	18	5.6	ESPACES OUVERTS	58
2.3	QU'EST-CE QU'UN PLAN DIRECTEUR?	18	5.7	ÉLÉMENTS DU SITE	65
2.4	VISION ET OBJECTIFS DU PLAN DIRECTEUR	19	5.8	SERVICES ET INFRASTRUCTURES	66
2.5	PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PLAN DIRECTEUR	19	5.9	CONCEPTION DURABLE	68
2.6	STRUCTURE DU PLAN DIRECTEUR	20	5.10	MICROCLIMAT	68
3.0	CONTEXTE D'AMÉNAGEMENT	21	5.11	SECTEURS DU SITE	69
3.1	CADRE STRATÉGIQUE	23	6.0	LIGNES DIRECTRICES EN MATIÈRE DE DESIGN URBAIN	75
4.0	LE SITE AUJOURD'HUI	27	6.1	LIGNES DIRECTRICES POUR LA FORME BÂTIE	77
4.1	CONTEXTE DU SITE	29	6.2	LIGNES DIRECTRICES EN MATIÈRE DE DURABILITÉ	80
4.2	ÉTAT ACTUEL	30	6.3	TYPOLOGIE DES ÎLOTS	81
4.3	PATRIMOINE DU SITE	32	7.0	MISE EN ŒUVRE	83
4.4	FORME BÂTIE	33	7.1	INTRODUCTION	85
4.5	INVENTAIRE DES ÉDIFICES	34	7.2	OBJECTIFS	85
4.6	CIRCULATION	35	7.3	MISE EN ŒUVRE	87
4.7	ESPACES OUVERTS	38	7.4	ÉTUDES PRÉLIMINAIRES À L'AMÉNAGEMENT	88
4.8	ÉLÉMENTS DU SITE	40	7.5	PARTENARIATS	88
			7.6	APPLICABILITÉ DU PLAN	89

LES FIGURES

1.0 RÉSUMÉ 11

Figure 1.1	Dessin du Plan directeur pour le pré Tunney	14
------------	---	----

2.0 INTRODUCTION 15

Figure 2.1	Zone visée par le Plan directeur pour le pré Tunney	15
------------	---	----

Figure 2.2	Caractère de la zone d'étude du pré Tunney	18
------------	--	----

Figure 2.3	Concept de grille urbaine préliminaire du pré Tunney	19
------------	--	----

Figure 2.4	Concept de corridor vert préliminaire du pré Tunney	19
------------	---	----

Figure 2.5	Concept final du plan directeur du pré Tunney	19
------------	---	----

Figure 2.6	Contexte local du pré Tunney	20
------------	------------------------------	----

3.0 CONTEXTE D'AMÉNAGEMENT 21

Figure 3.1	Ville d'Ottawa dessin de entrée de la gare de transit du pré Tunney	24
------------	---	----

Figure 3.2	Ville d'Ottawa dessin de avant-cour de la gare de transit du pré Tunney	24
------------	---	----

Figure 3.3	Ville d'Ottawa dessin de intérieur de la gare de transit du pré Tunney	24
------------	--	----

Figure 3.4	Ville d'Ottawa dessin de plate-forme de la gare de transit du pré Tunney	25
------------	--	----

Figure 3.5	Plan de démonstration de rue Scott CDP	25
------------	--	----

4.0 LE SITE AUJOURD'HUI 27

Figure 4.1	Contexte régional du pré Tunney	29
------------	---------------------------------	----

Figure 4.2	Vue vers le sud de site et de l'état existant du pré Tunney	30
------------	---	----

Figure 4.3	Vue vers sud-ouest de site	30
------------	----------------------------	----

Figure 4.4	Vue vers ouest de site	30
------------	------------------------	----

Figure 4.5	Rivière des Outaouais et terrains à vocation de parc	30
------------	--	----

Figure 4.6	Vue vers l'est de l'avenue Parkdale, le centre-ville de Ottawa, et la Colline du Parlement	30
------------	--	----

Figure 4.7	Vue vers l'ouest de la rue Scott, ligne de TRA d'OC Transpo, et les quartiers adjacents	30
------------	---	----

Figure 4.8	État existant du pré Tunney et vue vers le nord de la rivière des Outaouais et Gatineau	31
------------	---	----

Figure 4.9	Vue vers le sud-est de site	31
------------	-----------------------------	----

Figure 4.10	Vue vers le nord-est de site	31
-------------	------------------------------	----

Figure 4.11	État existant de domaine public	31
-------------	---------------------------------	----

Figure 4.12	État existant de droit de passage et les paysages de rue	31
-------------	--	----

Figure 4.13	Espaces ouverts résiduels	31
-------------	---------------------------	----

Figure 4.14	Projet d'aménagement de la capitale nationale publié en 1950 par Jacques Gréber	32
-------------	---	----

Figure 4.15	Plan de la figure-fond du réseau de rues existant	33
-------------	---	----

Figure 4.16	Plan de la figure-fond du réseau des Îlots existant	33
-------------	---	----

Figure 4.17	Plan de la figure-fond du empreinte des édifices existant	33
-------------	---	----

Figure 4.18	Plan de la figure-fond des espaces ouverts existant	33
-------------	---	----

Figure 4.19	Utilisation du sol existant	34
-------------	-----------------------------	----

Figure 4.20	Inventaire des édifices existant	34
-------------	----------------------------------	----

Figure 4.21	Hauteur des édifices existant	34
-------------	-------------------------------	----

Figure 4.22	Réseau de rues existant	35
-------------	-------------------------	----

Figure 4.23	Accès au site existant	36
-------------	------------------------	----

Figure 4.24	Réseau de transport en commun existant	36
-------------	--	----

Figure 4.25	Réseau piétonnier existant	37
-------------	----------------------------	----

Figure 4.26	Réseau cyclable existant	37
-------------	--------------------------	----

Figure 4.27	Stationnement existant	37
-------------	------------------------	----

Figure 4.28	Typologie existant des espaces ouverts	38
-------------	--	----

Figure 4.29	Promenade du pré Tunney	39
-------------	-------------------------	----

Figure 4.30	Espaces ouverts résiduels	39
-------------	---------------------------	----

Figure 4.31	Terrains à vocation de parc de la rivière des Outaouais	39
-------------	---	----

Figure 4.32	Éléments existant du site	40
-------------	---------------------------	----

5.0 PLAN DIRECTEUR 41

Figure 5.1	Concept du plan directeur du pré Tunney	43
------------	---	----

Figure 5.2	Utilisation du sol	44
------------	--------------------	----

Figure 5.3	Caractère des bureaux	45
------------	-----------------------	----

Figure 5.4	Caractère des habitations	45
------------	---------------------------	----

Figure 5.5	Caractère des laboratoires	45
------------	----------------------------	----

Figure 5.6	Usage mixte (bureaux/habitations)	46
------------	-----------------------------------	----

Figure 5.7	Usage mixte (bureaux/commerces de détail)	46
------------	---	----

Figure 5.8	Usage mixte (habitations/commerces de détail)	46
------------	---	----

Figure 5.9	Usage mixte (habitations/bureaux/commerces de détail)	47
------------	---	----

Figure 5.10	Caractère des espaces ouverts	47
-------------	-------------------------------	----

Figure 5.11	Plan de la figure-fond du réseau de rues	48
-------------	--	----

Figure 5.12	Plan de la figure-fond du réseau des Îlots	48
-------------	--	----

Figure 5.13	Plan de la figure-fond du empreinte des édifices	48
-------------	--	----

Figure 5.14	Plan de la figure-fond des espaces ouverts	48
-------------	--	----

Figure 5.15	Hauteur des édifices	49
-------------	----------------------	----

LES FIGURES (CONTINUE)

Figure 5.16	Dessin du plan directeur du pré Tunney	50	Figure 5.43	Caractère d'aires d'agrément et de commodités	63	Figure 5.68	Secteur ouest	73
Figure 5.17	Rues proposées	51	Figure 5.44	Caractère de parcs linéaires	63	Figure 5.69	Caractère de secteur ouest	73
Figure 5.18	Réseau de rues	51	Figure 5.45	Caractère de toits verts	63	Figure 5.70	Caractère de secteur ouest	73
Figure 5.19	Caractère des rues principales	52	Figure 5.46	Caractère de cours intérieures	64			
Figure 5.20	Caractère des rues principales	52	Figure 5.47	Caractère de liaisons en milieu d'îlot	64	6.0	LIGNES DIRECTRICES EN MATIÈRE DE DESIGN URBAIN	75
Figure 5.21	Caractère des rues principales	52	Figure 5.48	Éléments du site	65			
Figure 5.22	Rues principales	52	Figure 5.49	Intégration de systèmes énergétiques de quartier avec des équipements publics	66	Figure 6.1	Caractère de design urbain (matérialité de l'édifice)	78
Figure 5.23	Dessin de boulevard du pré Tunney	53	Figure 5.50	Intégration des éoliennes avec la forme bâtie	66	Figure 6.2	Caractère de design urbain (toits)	78
Figure 5.24	Caractère de rues secondaires	54	Figure 5.51	Intégration de cellules photovoltaïques avec des façades des bâtiments	66	Figure 6.3	Caractère de design urbain (accès aux aires de chargement et de services)	78
Figure 5.25	Caractère de rues secondaires	54	Figure 5.52	Paysage de faible impact	67	Figure 6.4	Caractère de design urbain (la conception des édifices)	80
Figure 5.26	Caractère de rues secondaires	54	Figure 5.53	Intégration de l'aménagement paysager des eaux pluviales avec le domaine public	67	Figure 6.5	Caractère de design urbain (la conception des édifices)	80
Figure 5.27	Rues secondaires	54	Figure 5.54	Intégration de l'aménagement paysager des eaux pluviales avec le domaine public	67	Figure 6.6	Caractère de design urbain (conception et aménagement paysager du site)	80
Figure 5.28	Dessin de rues intérieures	55	Figure 5.55	Caractère de conception durable	68	Figure 6.7	Typologie des îlots de usage mixte	81
Figure 5.29	Caractère de rues tertiaires	56	Figure 5.56	Caractère de conception durable	68			
Figure 5.30	Caractère de rues tertiaires	56	Figure 5.57	Caractère de conception durable	68	7.0	MISE EN ŒUVRE	83
Figure 5.31	Caractère de rues tertiaires	56	Figure 5.58	Secteurs du site	69	Figure 7.1	Projets à haute priorité	86
Figure 5.32	Rues tertiaires	56	Figure 5.59	Secteur central	70	Figure 7.2	Catalyseurs à l'aménagement	87
Figure 5.33	Réseau de transport en commun	57	Figure 5.60	Caractère de secteur central	70	Figure 7.3	La place de la station du pré Tunney	88
Figure 5.34	Réseau de transport actif	57	Figure 5.61	Caractère de secteur central	70			
Figure 5.35	Stationnement de site	57	Figure 5.62	Secteur nord	71			
Figure 5.36	Espaces ouverts	58	Figure 5.63	Caractère de secteur nord	71			
Figure 5.37	Dessin de plaza de transit du pré Tunney	59	Figure 5.64	Caractère de secteur nord	71			
Figure 5.38	Typologie des espaces ouverts	60	Figure 5.65	Secteur est	72			
Figure 5.39	Dessin de parc communautaire	61	Figure 5.66	Caractère de secteur est	72			
Figure 5.40	Caractère de promenade du pré Tunney	62	Figure 5.67	Caractère de secteur est	72			
Figure 5.41	Caractère de esplanade de la station Tunney's Pasture	62						
Figure 5.42	Caractère de parc communautaire	62						

RÉSUMÉ

01





01

RÉSUMÉ

1.1 LE PRÉ TUNNEY AUJOURD'HUI

Le pré Tunney est un complexe de travail du gouvernement fédéral qui se trouve dans la ville d'Ottawa et accueille actuellement environ 10 000 employés. Il se trouve à quatre kilomètres à l'ouest du cœur du centre-ville d'Ottawa. Le terrain de 49 hectares est borné par la rivière des Outaouais et la promenade Sir-John-A.-Macdonald au nord, par la rue Scott et les quartiers Wellington Ouest et Hintonburg au sud, par l'avenue Parkdale et le quartier Parc Laroche (Mechanicsville) à l'est, et le quartier du parc Champlain à l'ouest. Le terrain est situé dans le quartier 15, appelé Kitchissippi.

L'emplacement comprend dix-neuf immeubles en divers états, dont la majorité est sous la garde de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC). Plusieurs ministères fédéraux occupent actuellement l'emplacement, dont :

- Santé Canada,
- Statistique Canada,
- la Défense nationale,
- Bibliothèque et Archives Canada,
- Mesures Canada ((organisme d'Industrie Canada).

Voici les principales vocations des édifices actuels en fonction du pourcentage de la surface brute de plancher (SBP) :

- les bureaux (68 %)
- l'entreposage (17 %)
- les laboratoires (6 %)
- le traitement (5 %)
- les utilisations auxiliaires (3 %)
- l'informatique (1 %).

Dans le contexte de sa planification stratégique à long terme, TPSGC a créé le Plan directeur pour le pré Tunney, afin de répondre aux besoins actuels et futurs du gouvernement fédéral en matière de locaux. L'un des principaux pôles d'emploi fédéraux de la région de la capitale nationale (RCN), le pré Tunney jouera un rôle de premier plan dans la satisfaction de la demande à venir. Le Plan directeur pour le pré Tunney

1.2 LE PLAN DIRECTEUR POUR LE PRÉ TUNNEY

Après le processus inclusif décrit à la section 2.3 (*Qu'est-ce qu'un plan directeur?*), les travaux se sont déroulés ainsi : l'établissement d'une vision stratégique, l'élaboration d'options préliminaires pour le concept d'aménagement, un échange avec les intervenants, notamment pour obtenir leurs commentaires, enfin la rédaction de la version finale du Plan directeur pour le pré Tunney.

Voici les principaux objectifs de ce dernier :

- Créer un lieu de travail d'avant-garde.
- Procurer une certaine souplesse pour répondre aux besoins en constante évolution des ministères et des organismes gouvernementaux.
- Atteindre des normes élevées en urbanisme, en planification et en développement durable.
- Tirer pleinement parti de la station Tunney's Pasture comme important catalyseur de l'aménagement axé sur le transport en commun (AATC).
- Mettre l'accent sur l'intégration communautaire.
- Orienter les investissements à long terme.
- Contribuer à l'image de marque du gouvernement fédéral.
- Respecter l'héritage de Gréber.
- Utiliser le site d'une manière plus efficace et efficiente.

Tenant compte des objectifs ci-dessus, le Plan directeur orientera la transformation du pré Tunney d'un centre d'emploi traditionnel en un quartier dynamique polyvalent qui reposera sur les pratiques exemplaires d'aménagement axé sur le transport en commun (AATC), qui s'intégrera progressivement à des quartiers environnants qui évoluent rapidement et qui procurera à la collectivité en général des aménagements du domaine public et des commodités de haute qualité.

Voici les principales caractéristiques du Plan directeur pour le pré Tunney qui permettront de concrétiser les objectifs ci-dessus :

- un carrefour du commerce de détail auxiliaire et de l'emploi ainsi qu'une importante esplanade public à la station de transport en commun Tunney's Pasture qui serviront de pôle d'attraction communautaire et de porte d'entrée au pré Tunney;
- des bureaux et d'autres possibilités d'emploi pour environ 22 000 à 25 000 personnes;
- des zones multirésidentielles constituées d'environ 3 400 à 3 700 unités, offrant la possibilité de vivre près du travail et du transport en commun;
- un îlot destiné à un grand parc de quartier qui favorisera la vie active;
- l'intégration avec les quartiers adjacents ainsi qu'une connectivité et une interactivité améliorées avec les terrains de la rivière des Outaouais;
- une stratégie d'aménagement pour l'avenue Parkdale qui aborde avec sensibilité les utilisations, les hauteurs et les liaisons avec les espaces ouverts;
- une connectivité améliorée grâce à une trame de rue plus resserrée, des voies piétonnières et cyclables et de meilleures liaisons avec les quartiers environnants;
- une souplesse intégrée pour soutenir les besoins du portefeuille immobilier fédéral et tenir compte de l'évolution de la demande du marché immobilier.

1.3 QUALITÉ DE VIE

Certes, le Plan directeur propose d'importants changements programmatiques, mais il évoque aussi une qualité de vie exceptionnellement attrayante au pré Tunney. Une journée typique dans le nouveau quartier du pré Tunney peut débuter en arrivant à la station Tunney's Pasture du TLR ou en se réveillant dans une nouvelle résidence sur la promenade Sir-Frederick-Banting, puis en se rendant au travail à pied ou à vélo à travers des rues conviviales et bordées d'arbres. En chemin, les enfants sont confiés à une garderie située près du parc communautaire, puis un café matinal est dégusté dans l'un des établissements à proximité, sur l'esplanade de la station Tunney's Pasture. Tout près des lieux d'emploi, des parcs, des squares et des terrasses sont tout indiqués pour une pause ou une séance de travail productive à l'extérieur du bureau. La journée de travail terminée, de vastes espaces verts, le réseau de sentiers de la rivière des Outaouais, des installations récréatives et des magasins offrent, par leur facilité d'accès, un éventail de choix favorisant un mode de vie équilibré. En soirée, il sera possible de profiter des nombreux agréments du quartier en famille ou entre amis, ou encore de prendre le TLR vers le centre-ville à destination des multiples attractions de premier ordre d'Ottawa.



Figure 1.1: Dessin du Plan directeur pour le pré Tunney

INTRODUCTION

02





02 INTRODUCTION

2.1 ZONE VISÉE PAR LE PLAN DIRECTEUR

Le pré Tunney se trouve dans la ville d'Ottawa, dans la région de la capitale nationale (RCN). Le site est borné par la promenade Sir-John-A.-Macdonald au nord, le Transitway et la rue Scott au sud, l'avenue Parkdale à l'est et le quartier du parc Champlain à l'ouest.

La figure 2.1 présente la zone visée par le Plan directeur pour le pré Tunney.



Figure 2.1: Zone visée par le Plan directeur pour le pré Tunney



Figure 2.2: Caractère de la zone d'étude du pré Tunney

2.2 CONTEXTE

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) a commandé la réalisation du Plan directeur pour le pré Tunney (PDPT) :

- pour établir une vision claire de l'aménagement futur du pré Tunney,
- pour mieux répondre aux besoins des fonctionnaires fédéraux grâce à un aménagement à usage mixte comportant des bureaux, des commerces de détail et des logements.

À titre de principal gardien du pré Tunney, TPSGC est responsable du projet de plan directeur. Le Ministère gère de manière stratégique son portefeuille immobilier pour optimiser les locaux à bureaux fédéraux actuels et répondre aux besoins gouvernementaux en milieux de travail abordables et propices à la productivité. Il gère aussi une gamme complète de services immobiliers.

Un centre d'emploi

Le site accueille actuellement environ 10 000 employés dans 19 édifices, dont la majorité est sous la garde de TPSGC. En outre, on y trouve plusieurs ministères fédéraux qui éprouvent chacun des besoins différents en matière de locaux dans l'avenir.

La vision originelle par rapport à l'état actuel

À l'origine, le plan Gréber de 1950 envisageait le pré Tunney comme un complexe d'emploi aménagé dans un cadre comparable à un parc. De nos jours, le site comprend des parcs et des espaces ouverts mûrs, mais il se caractérise surtout par des immeubles vieillissants, des espaces ouverts sous-utilisés et une trame disjointe d'îlots et de rues surdimensionnés. Les distances entre les édifices, les vastes stationnements en surface, l'éloignement relatif par rapport à la station de transport en commun Tunney's Pasture et l'exposition du complexe engendrent un milieu défavorable aux piétons. Le caractère de banlieue isolante du pré Tunney jure de plus en plus avec le tissu urbain à maturité et en pleine évolution qui environne le site.

Une occasion au chapitre du transport en commun

Le pré Tunney est présentement desservi par un réseau de transport constitué du service rapide par autobus sur le Transitway (SRAT) et de circuits locaux. Afin d'améliorer la connectivité avec la ville, il est prévu que la station Tunney's Pasture soit une tête de ligne dans les projets d'expansion de la Ligne de la Confédération du réseau de train léger sur rail (TLR), dont l'entrée en service doit avoir lieu en 2018. La station Tunney's Pasture qui est prévue améliorera l'accès au site par transport en commun tant pour les employés que pour les habitants du secteur. Cette importante occasion est déjà devenue un moteur de l'aménagement axé sur le transport en commun (AATC), compte tenu de la densification en cours des environs de la station.

L'avenir

Étant donné les conditions et la possibilité susmentionnées, il existe un besoin manifeste d'utiliser et de répartir efficacement les terrains fédéraux, d'optimiser la connectivité régionale améliorée et d'intégrer positivement le site avec les collectivités environnantes. Ces facteurs apportent une contribution à la vision d'un nouveau pré Tunney.

2.3 QU'EST-CE QU'UN PLAN DIRECTEUR?

Un plan directeur est une stratégie exhaustive à long terme qui vise à exprimer et à orienter la vision, la mise en valeur et l'avenir d'une collectivité. Les plans directeurs reposent sur des recherches et des analyses poussées et renferment des recommandations qui définissent et structurent la croissance durable et le changement. Ils se fondent sur la mise en équilibre d'une diversité de facteurs constituant les « quatre piliers » que sont l'environnement, la société, la culture et l'économie. Parmi ces facteurs, mentionnons le patrimoine, le contexte actuel par opposition au contexte futur, l'utilisation du sol, le milieu naturel, le transport, la population de la collectivité concernée, la mixité d'usages (vie, travail, loisirs), le domaine public, les installations communautaires et la diversité culturelle.

Un plan directeur est élaboré par un processus collaboratif qui inclut l'obtention de l'avis du public, le recours à des experts-conseils, l'orientation gouvernementale et l'approbation politique. Par l'entremise de partenariats proactifs avec une gamme étendue d'intervenants, les plans directeurs définissent les principaux besoins et moteurs et y réagissent, établissant des liens entre les objectifs relatifs au site, au quartier environnant, à la ville, à la région, auxquels s'ajoutent des objectifs plus étendus. Les éléments programmatiques d'un plan directeur qui découlent de ce processus constituent une expression dynamique d'édification urbaine intégrée qui fond le site concerné et la ville en un tout harmonieux.

Les documents d'un plan directeur sont illustrés, afin de communiquer ouvertement à tous les intervenants la vision stratégique et sa concrétisation.



Figure 2.3: Concept de grille urbaine préliminaire du pré Tunney

2.4 VISION ET OBJECTIFS DU PLAN DIRECTEUR

TPSGC vise à transformer le pré Tunney en une collectivité urbaine polyvalente dynamique. Voici les principaux objectifs du Plan directeur pour le pré Tunney :

- Créer un lieu de travail d'avant-garde.
- Atteindre des normes élevées en urbanisme, en planification et en développement durable.
- Mettre l'accent sur l'aménagement axé sur le transport en commun et l'intégration communautaire.
- Orienter les investissements à long terme.
- Contribuer à l'image de marque du gouvernement fédéral.
- Respecter l'héritage de Gréber.
- Utiliser le site d'une manière plus efficace et efficiente (améliorer la disposition des édifices et accroître la densité et la diversité des utilisations du sol).

Voici les principes directeurs destinés à l'atteinte des objectifs ci-dessus :

- Être un lieu de travail hautement coté et durable sur le plan de l'environnement.
- Être un élément intégré et apprécié d'une collectivité plus grande.
- Être un lieu de travail attrayant et sécuritaire qui offre tous les services.
- Être un espace aménagé en fonction de l'accès et axé sur le transport en commun.
- Offrir une polyvalence d'utilisation et d'aménagement des édifices.
- Permettre une application souple du Plan directeur.
- Tirer parti au maximum des valeurs fédérales et des nouvelles possibilités.



Figure 2.4: Concept de corridor vert préliminaire du pré Tunney

2.5 PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PLAN DIRECTEUR

Le Plan directeur pour le pré Tunney représente le point culminant d'un processus amorcé en septembre 2009. Ce dernier comportait cinq étapes :

- **Étape 1** Lancement du projet
- **Étape 2** Analyse du projet
- **Étape 3** Élaboration des options (Journées portes ouvertes)
- **Étape 4** Recommandations et documentation de l'ébauche du Plan directeur (Journées portes ouvertes)
- **Étape 5** Recommandations et documentation du Plan directeur final

Étapes 1 et 2

Des études et des recherches approfondies ont été réalisées durant les deux premières étapes du processus, afin d'asseoir les hypothèses de conception sur des données exactes. Des buts, des objectifs et des principes directeurs ont été établis pour orienter l'élaboration du Plan directeur.

Étape 3

Deux options (figures 2.3 et 2.4) ont été conçues pour le plan directeur, chacune examinant des approches distinctes du réaménagement du pré Tunney. Les deux envisageaient une stratégie d'aménagement axé sur le transport en commun (AATC) et un milieu polyvalent constitué surtout de bureaux avec des commerces de détail et des unités de logement répartis ici et là. Tout au long de cette étape, TPSGC et l'équipe d'experts-conseils ont présenté l'évolution des options à la Commission de la capitale nationale (CCN), à la Ville d'Ottawa et à d'autres organismes gouvernementaux, afin de faire approuver la vision et les critères qui formaient le programme de mise en valeur en fonction duquel les deux options ont été élaborées. Une fois celles-ci achevées, une journée portes ouvertes a été organisée pour les fonctionnaires fédéraux, le public et les médias. Les deux séances ont attiré environ 500 personnes qu'on a encouragées à documenter et à formuler leurs commentaires sur les deux options préliminaires.



Figure 2.5: Concept final du plan directeur du pré Tunney

Étape 4

Guidés par les préférences et les modèles de mise en valeur indiqués par les participants lors des séances portes ouvertes, TPSGC et le groupe d'experts-conseils ont fusionné des éléments des deux options en un concept privilégié pour le plan directeur (figure 2.5), tout en repensant l'ampleur et la répartition des usages prévus dans le programme fonctionnel et des aménagements du domaine public. Le concept privilégié a été présenté aux fonctionnaires fédéraux, au public et aux médias lors d'une autre journée portes ouvertes. Les résultats de celle-ci ont été très positifs, les participants ayant largement appuyé le concept privilégié.

Étape 5

Résultat du processus itératif de conception et de participation communautaire décrit ci-dessus, le présent document, le plan directeur final, a été rédigé. Le PDPT reconnaît le patrimoine du site et les besoins du XXI^e siècle, tout en mettant en œuvre :

- une stratégie reposant sur un aménagement axé sur le transport en commun;
- une polyvalence solide et dynamique qui comprend des complexes de bureaux, des quartiers résidentiels, un centre d'affaires et de commerce de détail et des aménagements communautaires;
- un domaine public de haute qualité qui comporte des rues et des îlots à échelle urbaine, des voies de circulation bordées d'arbres et une mixité d'importants espaces extérieurs;
- un réseau multimodal amélioré qui soutient la circulation piétonnière et cyclable, le transport en commun et la circulation automobile;
- des bordures très perméables et dotées de bonnes liaisons au besoin, favorisant ainsi l'accessibilité du public à l'intérieur et au-delà du pré Tunney;
- des transitions harmonieuses entre le cadre bâti et les espaces ouverts, d'une part, et les quartiers adjacents, d'autre part;
- un plan directeur souple qui prévoit le changement et s'y adapte.

2.6 STRUCTURE DU PLAN DIRECTEUR

1. **Résumé** : Le résumé donne une idée du rapport et établit l'assise du plan directeur.
2. **Introduction** : L'introduction présente les grandes lignes et la justification de l'élaboration du Plan directeur pour le pré Tunney, et traite de la zone étudiée, de la vision et du processus de mise au point du Plan.
3. **Contexte d'aménagement** : La section « Contexte d'aménagement » donne un aperçu des relations entre le présent plan directeur et d'autres documents de politique provinciaux, régionaux et municipaux ainsi que de leur incidence respective sur le plan directeur.
4. **Le site aujourd'hui** : La section « Le site aujourd'hui » examine l'état actuel de l'endroit. L'inventaire et l'analyse des systèmes existants du site fournissent un paradigme d'évaluation du concept du plan directeur.
5. **Plan directeur** : La section « Plan directeur » établit l'intention générale de la future mise en valeur du pré Tunney. En plus de ventiler chaque système du site (l'utilisation du sol, la forme bâtie, la circulation, les espaces ouverts, les éléments de conception, le microclimat, et les services publics et l'infrastructure), elle décrit le caractère de chaque zone du site. En outre, un programme de mise en valeur présente un ensemble de statistiques pertinentes produites en fonction d'une réalisation intégrale du Plan directeur.
6. **Lignes directrices de design urbain** : La section « Lignes directrices en matière de conception urbaine » formule des recommandations générales pour l'aménagement du cadre bâti et de la typologie des îlots du site.
7. **Mise en œuvre** : La section « Mise en œuvre » fournit un cadre d'orientation en vue de la concrétisation du Plan directeur pour le pré Tunney au cours de son horizon de planification.

Annexe technique: Document d'accompagnement avec des détails supplémentaires sur les données microclimatiques, le transport et l'entretien de l'infrastructure pour le plan directeur.



Figure 2.6: Contexte local du pré Tunney

CONTEXTE D'AMÉNAGEMENT

03





03

CONTEXTE D'AMÉNAGEMENT

3.1 CADRE STRATÉGIQUE

La présente section examine les principaux documents de politique et les initiatives d'aménagement clés sur lesquels repose le Plan directeur pour le pré Tunney.

Plan officiel de la Ville d'Ottawa (2003)

Le Plan officiel de 2003 constitue le principal outil global de gestion de la croissance et de l'aménagement à Ottawa. Il offre une vision de la future croissance de la ville et établit le cadre stratégique pour l'orientation de l'aménagement au fil de son horizon, soit jusqu'en 2021.

L'annexe B (Plan des politiques en milieu urbain) du Plan officiel désigne tout le site du pré Tunney centre polyvalent. Cette désignation s'applique à des secteurs qui ont été définis comme des emplacements stratégiques le long du réseau de transport en commun rapide et qui jouxtent les grandes routes. Il s'agit de lieux de concentration d'activités, à la fois dans les collectivités respectives où ils se trouvent et dans le contexte municipal considéré dans son ensemble. Les centres polyvalents constituent un élément crucial de la stratégie de gestion de la croissance de la Ville, puisqu'il s'agit de secteurs qui ont un potentiel élevé d'aménagements compacts et polyvalents. Leur nombre est limité et offre des possibilités considérables de croissance.

Dans les centres polyvalents, on devrait mettre à profit les possibilités offertes par le système de transport en commun pour les déplacements à l'intérieur et à l'extérieur du secteur, de même que la facilité d'accès à pied ou à bicyclette. Puisqu'on accordera une attention particulière à la conception, à l'orientation et à la variété des utilisations prévues, l'aménagement des centres polyvalents devrait contribuer à la diversité de l'utilisation du sol dans l'aire immédiate entourant ces centres et favoriser la création de pôles d'activité dynamiques, particulièrement dans le secteur urbain situé en dehors de la Ceinture de verdure. Le Plan officiel prévoit que la densification continuera de s'attacher aux nœuds et aux corridors afin de soutenir le système de transport en commun, de créer un point central essentiel pour la communauté, de

limiter les déplacements et de réduire le plus possible les perturbations dans les quartiers stables existants.

Règlement de zonage no 2008-250 de la Ville d'Ottawa

Le Règlement de zonage no 2008-250 de la Ville d'Ottawa désigne centre polyvalent (MC) toute la zone étudiée aux fins du Plan directeur pour le pré Tunney. Dans la zone de centres polyvalents, les objectifs poursuivis sont les suivants :

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

Plans d'orientation de la Commission de la capitale nationale sur l'utilisation du sol

Le *Plan de la capitale du Canada* (PCC) est l'énoncé de politique du gouvernement fédéral qui oriente l'aménagement et la mise en valeur de la région de la capitale nationale (RCN). La Commission de la capitale nationale (CCN) reconnaît que le développement durable comporte trois dimensions : économique, sociale et environnementale. Toutes les décisions sur les questions d'aménagement doivent être prises d'une manière intégrée.

Le pré Tunney est désigné pôle d'emploi fédéral dans le plan conceptuel d'aménagement du PCC et est assujéti aux politiques relatives aux édifices et aux installations de recherche fédéraux. Pour les immeubles fédéraux en périphérie du cœur de la capitale (comme dans le pré Tunney), le but consiste à voir à ce que les pôles d'emploi et les installations fédéraux répondent aux besoins des programmes ministériels et fournissent un milieu de travail harmonieux et dont l'emplacement tient compte des effets sur la région. Voici les énoncés de politiques qui s'appliquent au pré Tunney au chapitre de l'utilisation du sol :

- Intensifier, dans la mesure du possible, l'aménagement et l'utilisation des pôles d'emploi fédéraux avant d'en créer de nouveaux en périphérie.
- Encourager une approche globale et participative pour la planification, la gestion des avoirs immobiliers et l'aménagement des pôles d'emploi fédéraux.
- Favoriser, lorsque possible, l'installation des fonctionnaires dans des pôles d'emploi fédéraux situés à proximité (c'est-à-dire à quelques minutes de marche) des stations des réseaux régionaux de transport en commun ou des arrêts d'autobus.
- Intégrer, lorsque possible, des installations de recherche, des établissements, des installations commerciales ou résidentielles qui s'harmonisent avec les utilisations actuelles des terrains des pôles d'emploi fédéraux.
- Encourager les ministères à s'ouvrir au public en créant des points d'accueil pour les visiteurs où sont expliqués leur mandat et leurs fonctions.



Figure 3.1: Ville d'Ottawa dessin de entrée de la gare de transit du pré Tunney



Figure 3.2: Ville d'Ottawa dessin de avant-cour de la gare de transit du pré Tunney



Figure 3.3: Ville d'Ottawa dessin de intérieur de la gare de transit du pré Tunney

Lignes directrices sur l'utilisation du sol et la conception des aménagements axés sur le transport en commun (2007)

Le pré Tunney se trouve sur le réseau de transport en commun rapide par autobus (TCRA) de la Ville d'Ottawa. Il accueillera une importante station de la Ligne de la Confédération, futur réseau municipal de train léger sur rail (TLR).

En septembre 2007, la Ville d'Ottawa a approuvé les Lignes directrices sur l'utilisation du sol et la conception des aménagements axés sur le transport en commun (AATC). La Ville d'Ottawa définit l'AATC comme « un aménagement de densité moyenne à élevée qui comprend diverses utilisations du sol, est situé à une courte distance de marche d'un arrêt ou d'une station du réseau de transport en commun rapide et est conçu de manière à favoriser l'usage du transport en commun ». Un grand défi associé à l'AATC consiste à offrir une gamme d'utilisations et de densités qui soutiennent les usagers du transport en commun et la collectivité locale.

Les Lignes directrices sont réparties en six sections : l'utilisation du sol, l'implantation, la forme bâtie, les piétons et les cyclistes, les véhicules et le stationnement, et le paysage de rue et l'environnement. Les lignes directrices générales englobent tous les types d'aménagement axé sur le transport en commun. Les lignes directrices susceptibles d'avoir une incidence sur le Plan directeur pour le pré Tunney sont résumées ci-dessous.

Utilisation du sol

- Ligne directrice 1 : Offrir des aménagements favorisant le transport en commun à moins de 600 mètres de marche d'un arrêt ou d'une station de transport en commun. Mentionnons parmi les exemples d'utilisations du sol qui favorisent le transport en commun : les maisons en rangée, les appartements, les garderies, les hôtels, les cliniques médicales, les restaurants, les logements abordables, les bibliothèques, les installations culturelles et de loisirs, les clubs de conditionnement physique, les cinémas, les centres d'appel, les bureaux, les écoles secondaires et les établissements postsecondaires.

Le Plan directeur pour le pré Tunney

Implantation

- Ligne directrice 6 : Créer à l'intention des piétons et des cyclistes des « raccourcis » qui mènent directement à un arrêt de transport en commun. Chaque sentier doit avoir une emprise d'au moins six mètres. Il faut également s'assurer que ces « raccourcis » sont entretenus, déglacés et déneigés en hiver. Tenter de relier les « raccourcis » aux espaces ouverts, aux sentiers pédestres et aux pistes cyclables. Il est à noter que les réseaux routiers bien planifiés ne devraient pas nécessiter l'aménagement de tels « raccourcis ».
- Ligne directrice 8 : Aménager les utilisations du sol polyvalentes et de forte densité (appartements, bureaux, etc.) de manière à ce qu'elles soient rapprochées les unes des autres et le plus près possible de la station de transport en commun. Ce type d'aménagement peut être réalisé dans un seul bâtiment ou dans plusieurs bâtiments contigus.
- Ligne directrice 9 : Créer une transition d'échelle en faisant décroître la hauteur et la densité des bâtiments depuis la station vers les communautés avoisinantes.

Forme bâtie

- Ligne directrice 14 : Offrir une variété architecturale (fenêtres, variété de matériaux de construction, saillies) aux étages inférieurs des bâtiments afin de créer un intérêt visuel pour les piétons.
- Ligne directrice 15 : Choisir des portes et des fenêtres transparentes au rez-de-chaussée ou pour les murs de façade afin de faciliter l'accès au bâtiment, de créer un intérêt visuel et de renforcer la sécurité grâce à une meilleure visibilité.

Piétons et cyclistes

- Ligne directrice 16 : Aménager des voies piétonnières pratiques, sécuritaires, praticables, continues et sans obstacle, qui mènent directement au réseau de transport en commun.

- Ligne directrice 29 : Aménager des stationnements pour vélos pratiques et attrayants, à proximité de l'entrée des bâtiments, protégés des intempéries, visibles de l'intérieur et qui ne gênent pas la circulation des piétons.

Véhicules et stationnement

- Ligne directrice 32 : Ne pas aménager davantage de places de stationnement pour véhicules que le nombre maximal indiqué dans le règlement municipal de zonage. Envisager d'opter pour le règlement financier des exigences de stationnement et du stationnement sur rue. Il est également possible d'accorder des réductions sur les droits d'aménagement aux promoteurs qui décident de réaliser un aménagement dont le stationnement est réduit. Le Règlement de zonage préliminaire autorise la réduction des exigences de stationnement en contrepartie de l'aménagement d'installations réservées aux cyclistes (Partie 4, Section 111 [13]) et lève les exigences de stationnement sur les rues principales traditionnelles pour les lots d'une largeur de 20 mètres ou moins (Partie 10, Section 197 [10b]).
- Ligne directrice 33 : Élaborer un plan de gestion de la demande en transport (GDT) qui incorpore les projets et les mécanismes de GDT de la Ville. Le personnel de Gestion de la demande en transport (Services et Travaux publics) de la Ville peut participer à la conception du plan.
- Ligne directrice 34 : Encourager le partage des places de stationnement entre les services qui ont des heures d'affluence différentes tels que des bureaux, des restaurants et des cinémas. Le règlement municipal de zonage autorise la réduction des exigences de stationnement dans le cas des services qui partagent les mêmes parcs, de manière à permettre une utilisation plus efficace de ces aires.



Figure 3.4: Ville d'Ottawa dessin de plate-forme de la gare de transit du pré Tunney



Figure 3.5: Plan de démonstration de rue Scott CDP

- Low-Profile Residential Building
Immeuble résidentiel à profil moyen
- Medium-Profile Residential Building
Immeuble résidentiel à profil élevé
- High-Profile Residential Building
Immeuble résidentiel à utilisations polyvalentes
- Residential Mixed-Use Building
Immeuble de bureaux
- Office Building
Immeuble commercial
- Retail Building
- Public/Institutional Building
Édifice public/institutionnel
- Low-Rise Neighbourhood
Secteur résidentiel de faible hauteur
- Turnneys Pasture Mixed-Use Centre
Subject to Turnneys Pasture Master Plan
Centre d'utilisations polyvalentes de pré Tunney
Sous réserve du plan directeur de pré Tunney
- Holland-Parkdale Node
Mixed-Use Centre
Centre d'utilisations polyvalentes du secteur Holland-Parkdale
- Secondary Mainstreet
Rue principale résidentielle
- Active Frontage
Façade active
- NCC Lands/Capital Function
CCN/Fonction de la Capitale
- Existing/Proposed Open Space
Espace ouvert actuel/proposé
- Existing/Proposed Plaza
Place actuelle/proposée
- Community Centre/Facility
Centre/installations communautaires
- LRT Station
Station du TLR
- CDP Study Area
Secteur d'étude du PCC

Paysage de rue et environnement

- Ligne directrice 49 : Prévoir des bancs le long des allées piétonnières et des trottoirs de plus de 50 mètres aux endroits offrant une vue panoramique. Veiller à ce que les bancs et les autres commodités soient situés assez loin du trottoir pour assurer un dégagement d'au moins deux mètres.
- Ligne directrice 50 : Installer des dispositifs particuliers d'éclairage de rue dans les zones importantes afin de mieux définir le domaine piétonnier et d'encourager les résidents à marcher pour se rendre aux arrêts de transport en commun.

Ligne de la Confédération du train léger sur rail de la Ville d'Ottawa

La Ligne de la Confédération du train léger sur rail (TLR) remplacera le Transitway qui longe la limite sud du pré Tunney le long de la rue Scott. Son achèvement est prévu en 2018. D'un coût de 2,1 milliards de dollars, la ligne du TLR représente le plus important projet d'infrastructure de transport d'Ottawa depuis la construction du canal Rideau. Étant donné qu'on prévoit une croissance de 30 p. 100 de la population de la ville d'ici 2031 et que le réseau de transport en commun actuel a atteint sa capacité dans le centre-ville, le TLR est considéré essentiel à la prospérité économique, à la santé environnementale et au bien-être social futurs d'Ottawa.

La Ligne de la Confédération constituera la colonne vertébrale du réseau intégré de transport en commun d'OC Transpo. Elle s'étendra sur 12,5 kilomètres, de la station Tunney's Pasture à l'ouest à la station Blair à l'est. Elle assurera la correspondance avec le réseau actuel d'autobus rapide sur le Transitway à chaque tête de ligne ainsi qu'avec l'O-Train à la station Bayview. La Ligne comprendra 13 stations. Grâce à un tunnel de 2,5 kilomètres à travers le centre-ville, le trajet entre les stations Tunney's Pasture et Blair durera moins de 24 minutes. En surface, presque toute la ligne empruntera le corridor existant du Transitway.

À son lancement, la Ligne de la Confédération aura une capacité limite prévue de 10 700 passagers à l'heure dans chaque direction, capacité qui pourrait augmenter à plus de 18 000 passagers à l'heure dans chaque direction d'ici 2031. La croissance résidentielle et de l'emploi dans un rayon de 600 mètres de chaque station, en particulier celles à l'extérieur du centre-ville, sera cruciale pour réaliser le plein potentiel du TLR. La seconde phase du projet de train léger, dont l'échéance est fixée à 2023, prolongera la Ligne de la Confédération vers l'ouest, jusqu'au centre commercial Bayshore, et vers le sud-ouest, jusqu'à la station Baseline.

Plans de conception communautaire

Compte tenu de la mise en œuvre du prolongement des services de transport en commun sur son territoire, la Ville d'Ottawa a réagi à l'intensification des pressions du développement sur son centre-ville en élaborant des plans de conception communautaire (PCC) pour orienter la densification, la mise en valeur ainsi que les améliorations à apporter au domaine public. Dans les environs du pré Tunney, des PCC ont été conçus pour le secteur de la station Bayview, la rue Wellington Ouest et le secteur du chemin Richmond-Westboro, mais seul celui élaboré pour la rue Scott a une incidence directe sur le site, car il englobe la zone étudiée.

Le PCC du secteur de la rue Scott a été approuvé en 2014. Le document formule des stratégies et des objectifs globaux pour la croissance, la densification et le développement à long terme du secteur constitué du pré Tunney, de Mechanicsville, de la partie nord d'Hintonburg et d'une partie de Wellington Ouest. Le PCC renforce le caractère des quartiers existants, y compris le pré Tunney, tout en créant un centre polyvalent dynamique, en intégrant des aménagements de densité élevée, en mettant en valeur le réseau des espaces ouverts et en améliorant la mobilité avec des rues complètes.

Plans d'aménagement axés sur le transport en commun

En prévision des pressions pour l'aménagement de terrains à proximité des stations du TLR, le Conseil municipal d'Ottawa a ciblé des secteurs prioritaires pour la création de plans d'aménagement axé sur le transport en commun (AATC). Ces derniers doivent être élaborés pour les secteurs situés dans un rayon d'environ 800 mètres de six futures stations de transport en commun où la conception de PCC n'a pas été lancée. Ces six stations existantes du réseau de transport rapide par autobus doivent être converties en stations du TLR d'ici 2018, dans le cadre de la première phase de la construction de celui-ci par la Ville.

L'un des principaux objectifs des études d'AATC est de promouvoir l'utilisation du réseau de transport en commun en améliorant l'accès des piétons et des cyclistes aux stations et en ouvrant d'autres possibilités de type d'aménagement dans des emplacements densifiés favorables au transport en commun. Ces plans ouvrent la voie à un aménagement favorable au transport en commun ou « densifié » en ajoutant des emplacements dans des endroits se prêtant à une diversification de l'utilisation des sols et des densités. Ils établissent des densités minimums pour les nouveaux aménagements et permettent la construction d'édifices de jusqu'à 30 étages dans des endroits situés près des stations.

En novembre 2012, le Conseil a approuvé des plans d'AATC pour les secteurs des stations Tremblay (anciennement Train), St-Laurent et Cyrville. En janvier 2013, le Service d'urbanisme et de gestion de la croissance de la Ville d'Ottawa a amorcé les études destinées aux plans d'AATC pour les secteurs des stations Lees, Hurdman et Blair. On prévoit que ces plans seront achevés bientôt.

LE SITE AUJOURD'HUI

04





04

LE SITE AUJOURD'HUI

4.1 CONTEXTE DU SITE

Contexte régional

Le pré Tunney est situé dans la capitale nationale, la ville d'Ottawa, dans l'Est de l'Ontario. Il se trouve à quatre kilomètres à l'ouest de la colline du Parlement et du centre-ville, et directement au sud de la rivière des Outaouais.

Le pré Tunney est bien desservi par le réseau de transport automobile environnant. Il se situe à un kilomètre au nord de la sortie Avenue Parkdale de la route Transcanadienne (l'autoroute 417). En outre, il jouxte la promenade Sir-John-A.-Macdonald ainsi que le Sentier transcanadien, qui offre des liaisons polyvalentes avec la région pour les piétons et les cyclistes. Le site constitue également une importante destination des réseaux actuel (transport rapide par autobus et circuits locaux) et futur (train léger sur rail) de transport en commun régional.

Le site occupe un emplacement exceptionnel en bordure sud des terrains à vocation de parc de la rivière des Outaouais, ce qui permet un accès optimal aux berges et au réseau d'espaces ouverts de la région. Vers le nord, il offre des vues majestueuses de la rivière des Outaouais et, au-delà, de l'arrondissement de Hull et du parc de la Gatineau, au Québec.

Contexte local

La limite nord de la zone étudiée est formée par la promenade Sir-John-A.-Macdonald et les terrains à vocation de parc de la rivière des Outaouais. La limite sud est constituée de la rue Scott, artère indiquée à l'annexe E du Plan officiel de la Ville d'Ottawa. Les quartiers stables de Wellington Ouest et Hintonburg se trouvent au sud du site, au-delà de la rue Scott. La limite est de la zone étudiée est déterminée par l'avenue Parkdale et le quartier de Mechanicsville, tandis que la limite ouest est marquée par la limite arrière des propriétés occupées par les unités résidentielles donnant sur l'avenue Northwestern, dans le quartier du parc Champlain.

Les quartiers situés au sud, à l'est et à l'ouest du pré Tunney sont surtout des quartiers résidentiels stables de faible densité qui sont en grande partie composés de maisons unifamiliales isolées de deux ou trois étages. Toutefois, les activités d'aménagement récentes dans le quartier Mechanicsville ont donné lieu à la construction de tours d'habitation de plus forte densité le long de l'avenue Parkdale.



Figure 4.1: Contexte régional du pré Tunney

4.2 ÉTAT ACTUEL



Figure 4.2: Vue vers le sud de site et de l'état existant du pré Tunney

Panorama du site (1 de 3)

Première des trois photos (prises en été) du pré Tunney et des terrains avoisinants prises l'une après l'autre à partir du toit de l'édifice Brooke-Claxton pour former une vue panoramique. La photo est prise en direction nord et on y voit la promenade du pré Tunney, l'avenue Holland et les quartiers adjacents. Tous les immeubles, à l'exception du Centre d'hygiène du milieu et de l'Immeuble de la protection de la santé, figurent dans cette série de photos.



Figure 4.3: Vue vers sud-ouest de site

Panorama du site (2 de 3)

Deuxième des trois photos (prises en été) du pré Tunney et des terrains avoisinants prises l'une après l'autre à partir du toit de l'édifice Brooke-Claxton pour former une vue panoramique. La photo est prise en direction ouest de la promenade du pré Tunney afin de montrer les biens, la promenade Sir-John-A.-Macdonald et la rivière des Outaouais à l'ouest et au nord de la promenade Colombine. Tous les immeubles, à l'exception du Centre d'hygiène du milieu et de l'Immeuble de la protection de la santé, figurent dans cette série de photos.



Figure 4.4: Vue vers ouest de site

Panorama du site (3 de 3)

Troisième des trois photos (prises en été) du pré Tunney et des terrains avoisinants prises l'une après l'autre à partir du toit de l'édifice Brooke-Claxton pour former une vue panoramique. La photo est prise en direction ouest de la promenade du pré Tunney afin de montrer les biens, la promenade Sir-John-A.-Macdonald et la rivière des Outaouais à l'ouest et au nord de la promenade Colombine. Tous les immeubles, à l'exception du Centre d'hygiène du milieu et de l'Immeuble de la protection de la santé, figurent dans cette série de photos.



Figure 4.5: Rivière des Outaouais et terrains à vocation de parc

Rivière des Outaouais et terrains à vocation de parc

Photo (prise en été) à partir du toit de l'édifice Brooke-Claxton vers le nord. Au premier plan, on aperçoit la promenade Sir-John-A.-Macdonald et la rivière des Outaouais. À l'arrière-plan, la ville de Gatineau et le parc de la Gatineau sont visibles.



Figure 4.6: Vue vers l'est de l'avenue Parkdale, le centre-ville de Ottawa, et la Colline du Parlement

Avenue Parkdale

Photo (prise en été) à partir du toit de l'immeuble R.-H.-Coats vers l'est en direction du centre-ville d'Ottawa le long de la rue Scott. Au premier plan, on voit l'avenue Parkdale et les collectivités avoisinantes du parc Laroche et de Hintonburg.



Figure 4.7: Vue vers l'ouest de la rue Scott, ligne de TRA d'OC Transpo, et les quartiers adjacents

Station de TRA d'OC Transpo et quartiers Hintonburg et Wellington Ouest

Photo (prise en été) sur le toit de l'immeuble R.-H.-Coats vers l'ouest. Au premier plan, on voit la station de transport rapide par autobus d'OC Transpo et l'espace vert adjacent à la promenade Yarrow.



Figure 4.8: État existant du pré Tunney et vue vers le nord de la rivière des Outaouais et Gatineau

Promenade du pré Tunney

Vue aérienne de la partie nord de la promenade du pré Tunney menant jusqu'à l'édifice Brooke-Claxton. La promenade Sir-John-A.-Macdonald de la Commission de la capitale nationale et la rivière des Outaouais figurent également sur la photo, au nord du site. La promenade du pré Tunney est la rue principale du pré Tunney et comprend un large terre-plein gazonné et bordé d'arbres des deux côtés. Elle croise la promenade Colombine en face de l'édifice Brooke-Claxton avec une ellipse de circulation. À gauche, on trouve le Laboratoire de lutte contre la maladie. À droite, on peut voir l'immeuble principal de Statistique Canada, l'édifice Jean-Talon, l'immeuble de la protection de la santé et le Centre d'hygiène du milieu.



Figure 4.11: État existant de domaine public

Paysages de rue

Photo (prise en été) de l'intersection des promenades Eglantine et du pré Tunney. Sur la photo, on voit les passages pour piétons, l'utilisation du stationnement sur rue et la différence de traitement du paysage de rue des voies de circulation primaires et secondaires.



Figure 4.9: Vue vers le sud-est de site

Panorama de l'avenue Parkdale vers la promenade du pré Tunney

Photo (en été) prise à partir de l'édifice Brooke-Claxton qui illustre l'est et le sud-est du site du pré Tunney et des collectivités avoisinantes. La limite ouest de l'image montre la promenade du pré Tunney et l'avenue Holland. La photo comprend en partie le Centre d'hygiène du milieu, l'immeuble de la protection de la santé, l'édifice Jean-Talon, l'immeuble principal de Statistique Canada et l'immeuble R.-H.-Coats. Deux parcs de stationnement de l'avenue Parkdale figurent également sur l'image.



Figure 4.12: État existant de droit de passage et les paysages de rue

Paysages de rue

Photo (prise en été) du trottoir réservé aux piétons sur la promenade du pré Tunney. On y voit les lampadaires pour piétons posés le long du trottoir, le terrain gazonné et arboré et des autos stationnées sur la promenade du pré Tunney.



Figure 4.10: Vue vers le nord-est de site

Stationnement en surface

Photo (prise en été) en direction nord-ouest vers la rivière des Outaouais, montrant la superficie consacrée aux parcs de stationnement en surface.



Figure 4.13: Espaces ouverts résiduels

Espaces ouverts résiduels

Cette photo (prise en été) montre un des stationnements du complexe du pré Tunney et l'espace vert attenant à celui-ci. On aperçoit également sur cette photo un groupe de frênes à feuilles caduques jouxtant le stationnement et la rue interne.



Figure 4.14: Projet d'aménagement de la capitale nationale publié en 1950 par Jacques Gréber

4.3 PATRIMOINE DU SITE

Le nom « pré Tunney » remonte au XIX^e siècle. À cette époque, la propriété a été en grande partie utilisée comme pâturage par Anthony Tunney, qui a construit une maison dans le secteur en 1867.

Dans le *Projet d'aménagement de la capitale nationale* publié en 1950 par Jacques Gréber, le site du pré Tunney a été mentionné comme l'un des plusieurs pôles d'emploi gouvernementaux décentralisés qui devraient être aménagés dans la région de la capitale pour résoudre le manque d'espace dans le voisinage immédiat de la colline du Parlement. L'urbaniste Jacques Gréber a conçu le plan en tenant compte des principes d'urbanisme modernes à ce moment-là. Le pré Tunney représente un aménagement « d'édifices dans un parc ». Celui-ci est typique du style d'urbanisme « Beaux-Arts », avec un tracé axial primaire et secondaire de rues bordées d'arbres, avec de larges terre-pleins centraux et bordures de type boulevard et des espaces ouverts qui les croisent. Construits après la guerre, les édifices bas sont caractéristiques du style adopté pour les bâtiments fédéraux. De larges marges de recul accueillent des végétaux et des aménagements paysagers, tout en fournissant des espaces ouverts aux utilisateurs. Le groupement de bâtiments « au milieu d'espaces plantés » (Gréber, 1950) demeure « l'un des seuls éléments [importants] du plan Gréber à avoir été construits » (Graham, 2003, p. 36).

Durant les années 1970, le site a connu une période de transition avec la construction de bâtiments intercalaires de diverses hauteurs, y compris plusieurs tours de bureaux. La typologie des immeubles divergeait par rapport aux proportions et aux matériaux de revêtement originels. Des parties du tracé d'avenues et de boulevards prévu à l'origine dans le plan directeur de Gréber ont été fragmentées par la construction de certains de ces bâtiments par-dessus la trame initiale.

L'aménagement du pré Tunney a subi peu de changements depuis la fin des années 1970. Cette situation contraste avec l'évolution des quartiers environnants durant la même période, qui a entraîné l'isolement du site de son contexte local. Par ailleurs, certains édifices du pré Tunney sont presque arrivés au terme de leur cycle de vie. Le Plan directeur pour le pré Tunney

prévu et nécessitent la réalisation d'une stratégie de mise en conformité aux codes du bâtiment en vigueur : réparation, modernisation ou démolition.

Par conséquent, la Direction générale des biens immobiliers de TPSGC a pris l'initiative d'élaborer le Plan directeur pour le pré Tunney afin d'orienter l'évolution de ce pôle d'emploi. La valeur et le caractère patrimoniaux du pré Tunney ont déjà été étudiés et documentés dans les ouvrages *Tunney's Pasture History and Heritage Character*, de Fern Mackenzie Graham, et *Tunney's Pasture Master Plan Background Analysis Report*, rédigé par le Corporate Research Group.

Le Plan directeur pour le pré Tunney constitue une occasion exceptionnelle de tirer parti des valeurs patrimoniales du *Projet d'aménagement de la capitale nationale* publié en 1950 par Gréber et de sa mise en œuvre ultérieure.

With a low development density and site coverage, existing buildings within Tunney's Pasture achieve a site coverage of only 17%, while surface parking accounts for 20%, right-of-ways account for 26%, and open space accounts for 37%.

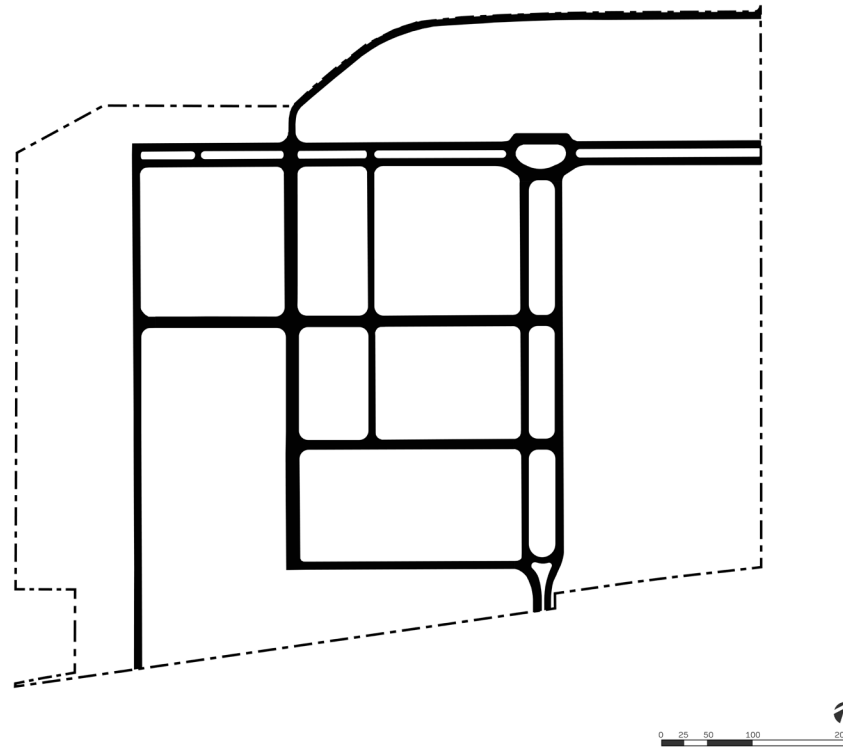


Figure 4.15: Plan de la figure-fond du réseau de rues existant

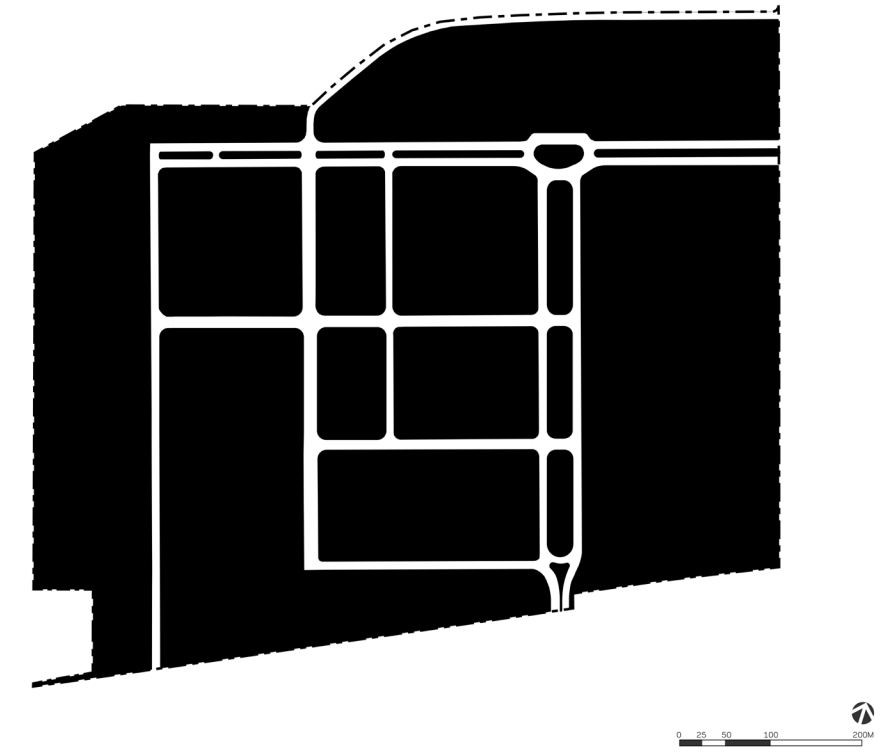


Figure 4.16: Plan de la figure-fond du réseau des îlots existant

4.4 FORME BÂTIE

Rues

Le réseau de rues actuel respecte un plan à damiers qui relie le pré Tunney aux quartiers adjacents au sud, à l'est et à l'ouest. Bien que cette trame améliore l'orientation des utilisateurs, les liens interrompus des rues limitent les liaisons avec Mechanicsville à l'est et Hintonburg et Wellington Ouest au sud. Il n'y a aucun lien direct entre le pré Tunney et le quartier du parc Champlain à l'ouest.

Îlots

Étant donné les besoins de stationnement, le système de rues actuel définit un réseau d'îlots, dont certains sont très grands. La trame de rue ne comprend que trois liaisons nord-sud et trois liaisons est-ouest qui traversent tout le site. Il en résulte un réseau d'îlots lâche défini par le tracé de rues interrompu.

Empreinte des édifices

L'empreinte des édifices du site évoque étroitement le caractère de leurs fonctions respectives. Comme la majorité des bâtiments sont des bureaux et des laboratoires fédéraux, ce milieu à vocation unique a donné lieu à un aménagement de faible densité qui favorise des édifices bas avec de grandes surfaces de plancher. En conséquence, les bordures des rues sont longues et peu articulées, ce qui engendre la monotonie du site et d'importantes distances de marche le long de formes bâties aux bordures inactives.

Espaces ouverts

Les espaces ouverts du site sont surtout constitués de zones résiduelles au programme réduit. Les zones résiduelles ne sont pas conçues pour une fin précise et deviennent des vestiges d'initiatives de mise en valeur antérieures. Par contraste, les espaces ouverts programmés sont conçus expressément pour favoriser la tenue d'événements, d'activités et de cérémonies. Enfin, le stationnement en surface occupe une grande proportion des terrains non aménagés du site et des espaces négatifs dans les cartes des pleins et des vides.

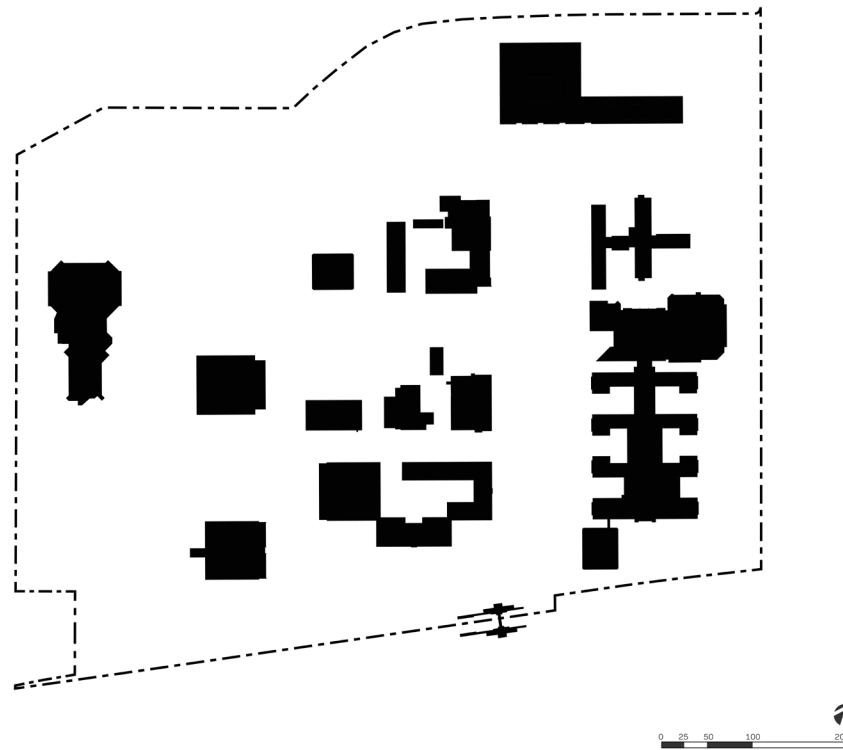


Figure 4.17: Plan de la figure-fond de l'empreinte des édifices existant

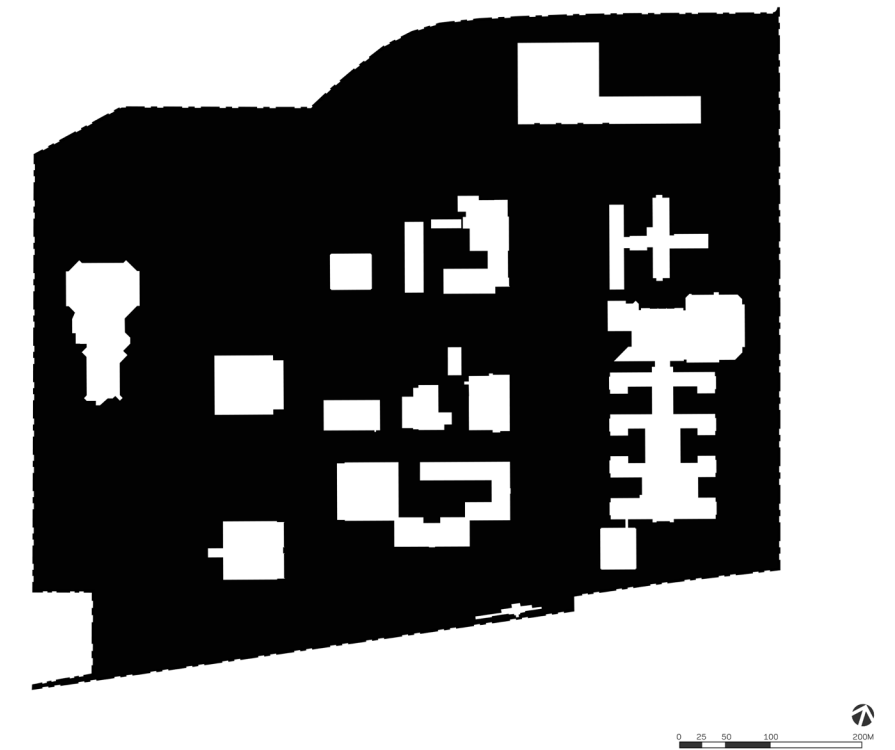


Figure 4.18: Plan de la figure-fond des espaces ouverts existant



Figure 4.19: Utilisation du sol existant

4.5 INVENTAIRE DES ÉDIFICES

L'emplacement comprend 19 immeubles, dont la majorité est sous la garde de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC). Divers organismes fédéraux sont présents sur le site, dont Santé Canada, Statistique Canada, la Défense nationale, Bibliothèque et Archives Canada et Mesures Canada, organisme d'Industrie Canada. En fonction de la surface brute de plancher (SBP), voici les principales utilisations des édifices : bureaux (68 %), entreposage (17 %), laboratoires (6 %), traitement (5 %) et informatique (1 %).

RÉSIDENTIELS DE FAIBLE DENSITÉ	Jaune
RÉSIDENTIELS DE DENSITÉ MOYENNE	Orange
BUREAUX	Bleu clair
TRANSPORT	Rouge
INSTITUTIONNEL	Vert
CENTRE À USAGE MIXTE	Violet
USAGE MIXTE GÉNÉRAL	Rouge foncé
ESPACES OUVERTS	Vert foncé

Utilisation du sol

Dans les environs du pré Tunney, les utilisations du sol actuelles sont surtout résidentielles le long des limites sud, est et ouest du site. Il y a une concentration d'ensembles résidentiels de faible densité (de 1 à 4 étages) le long de l'avenue Northwestern et du côté sud de la rue Scott, tandis que des ensembles résidentiels de densité moyenne (5 étages et plus) longent l'avenue Parkdale entre la rue Scott et la promenade Sir-John-A.-Macdonald. L'avenue Parkdale connaît actuellement un important changement en raison d'aménagements de plus forte densité (et d'une plus grande hauteur) du côté est.

Les activités commerciales locales sont surtout concentrées le long de la rue Scott. On y trouve un mélange de commerces de détail, de restaurants et d'ateliers d'entretien automobile. Dans le voisinage immédiat, les usages commerciaux les plus importants se trouvent dans l'édifice Holland Cross qui se situe à l'intersection de la rue Scott et de l'avenue Holland et que fréquentent de nombreux employés du pré Tunney. Par ailleurs, des services et des commodités en quantité limitée sont dispersés à travers le site, notamment des cafétérias et des guichets automatiques.



Figure 4.20: Inventaire des édifices existant

Inventaire des édifices

Un inventaire des édifices du pré Tunney est résumé ci-dessous et illustré à la figure 4.20 ci-dessus :

1. Édifice R.-H.-Coats
2. Immeuble des Finances
3. Immeuble principal de Statistique Canada
4. Immeuble du laboratoire d'étalonnage
5. Édifice Jean-Talon
6. Laboratoire de lutte contre la maladie
7. Immeuble de la protection de la santé
8. Centre d'hygiène du milieu
9. Édifice Brooke-Claxton
10. Enceinte Butler
11. Bâtiment pour l'élevage des animaux de laboratoire
12. Centrale de chauffage et de refroidissement
13. Annexe de l'immeuble des Finances
14. Centre général des documents des Archives nationales
15. Édifice du ministère de la Défense nationale
16. Édifice de l'Unité d'hygiène du travail
17. Centre des documents du personnel des Archives nationales
18. Édifice Jeanne-Mance
19. Centre de recherche Sir-Frederick-G.-Banting



Figure 4.21: Hauteur des édifices existant

Hauteur des édifices

Le site comprend surtout des édifices de faible hauteur, la plupart ayant quatre étages ou moins. Quatre édifices comportent plus de quatre étages. Ces bâtiments plus élevés possèdent de 14 à 28 étages et se trouvent au centre du site, ce qui maintient un certain degré de compatibilité avec les quartiers adjacents du fait qu'ils sont en recul par rapport aux quartiers environnants, dont la hauteur est plus faible. Cette différence très marquée de hauteur des édifices témoigne de l'absence de transition du site aux quartiers avoisinants. Des projets immobiliers récents réalisés sur le côté est de l'avenue Parkdale (et prévus à l'angle sud-ouest de l'avenue Parkdale et de la rue Scott) comprennent des tours dont la hauteur est semblable à celle des édifices les plus élevés du pré Tunney.

4.6 CIRCULATION

Réseau de rues

Le réseau de rues de la zone étudiée est très influencé par ses environs. La rue Scott, l'avenue Parkdale, la promenade Sir-John-A.-Macdonald et l'avenue Holland permettent toutes de se rendre au pré Tunney. La trame de rue ordonne efficacement le site et crée un cadre autour duquel tous les éléments et les systèmes sont organisés.

Principale voie d'accès au site, la promenade du pré Tunney comprend deux voies de circulation dans chaque sens qui sont séparées par un large terre-plein central.

La promenade Sir-Frederick-Banting est un prolongement à quatre voies de l'avenue Ross qui assure une liaison nord-sud entre la rue Scott et la promenade Colombine.

La promenade Colombine est aussi une artère collectrice à quatre voies qui relie l'avenue Parkdale à la promenade Sir-Frederick-Banting et est dotée d'un terre-plein central.

La promenade Goldenrod est une rue interne qui ne débouche pas directement sur la rue Scott, mais qui procure une liaison nord-sud de rechange à l'intérieur du site. Au nord de la promenade Colombine, elle change de direction, de nord-sud à est-ouest, et dessert les parcs de stationnement situés en bordure nord du site. En outre, elle sert de liaison avec la promenade Sir-John-A.-Macdonald.

La promenade Chardon, parallèle à la promenade Goldenrod, relie la promenade Colombine à la promenade Sorrel.

Les promenades Eglantine, Sorrel et Yarrow assurent toutes des liaisons est-ouest, mais seule la promenade Eglantine permet de traverser le site de la promenade du pré Tunney à la promenade Sir-Frederick-Banting. Toutes ces liaisons tertiaires sont des rues collectrices à deux voies, quoique les promenades Sorrel et Yarrow fonctionnent comme une paire de rues à sens unique (la promenade Sorrel en direction ouest et la promenade Yarrow en direction est).

Le Plan directeur pour le pré Tunney

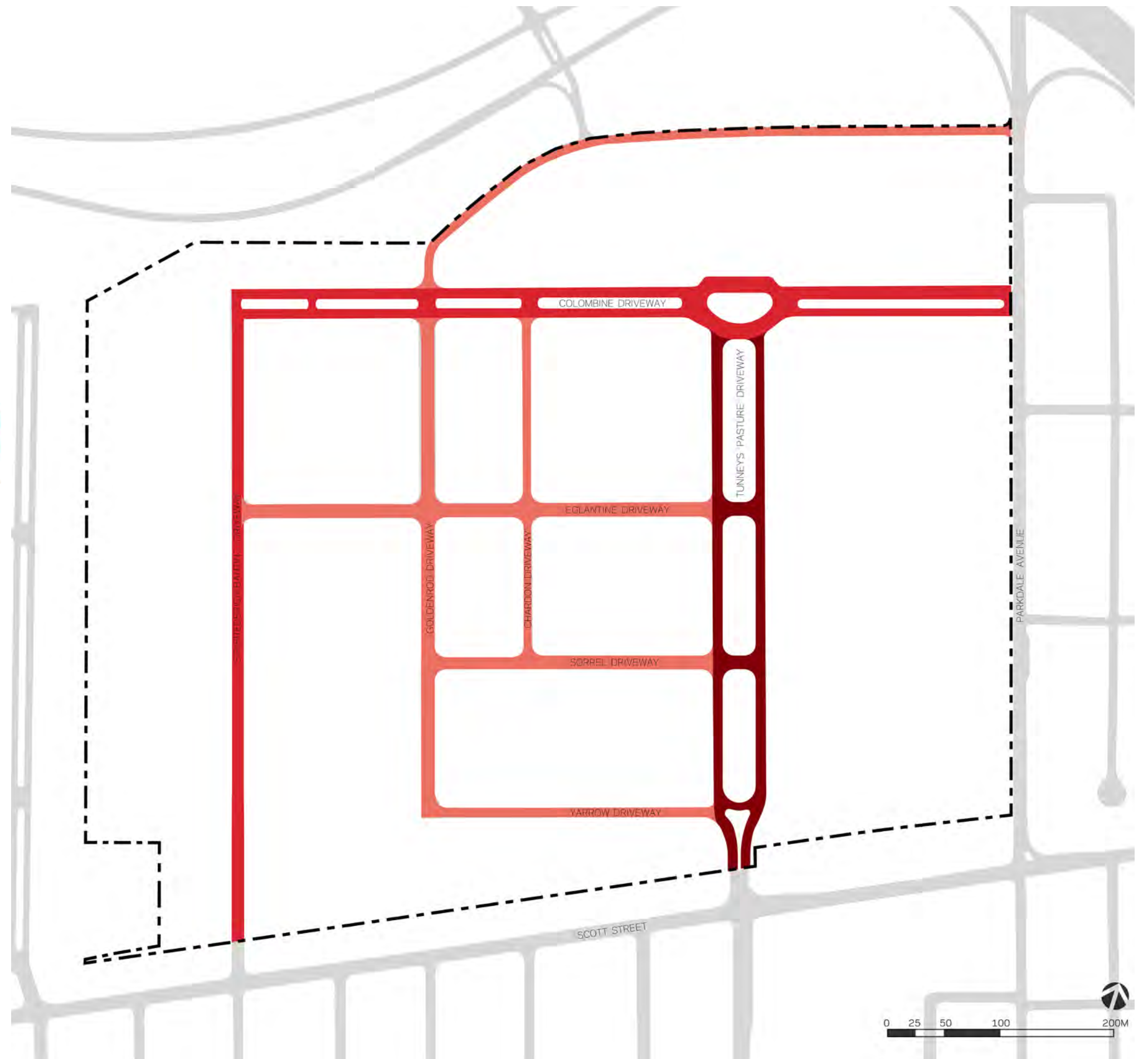
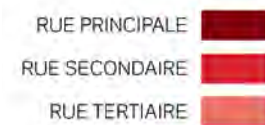


Figure 4.22: Réseau de rues existant

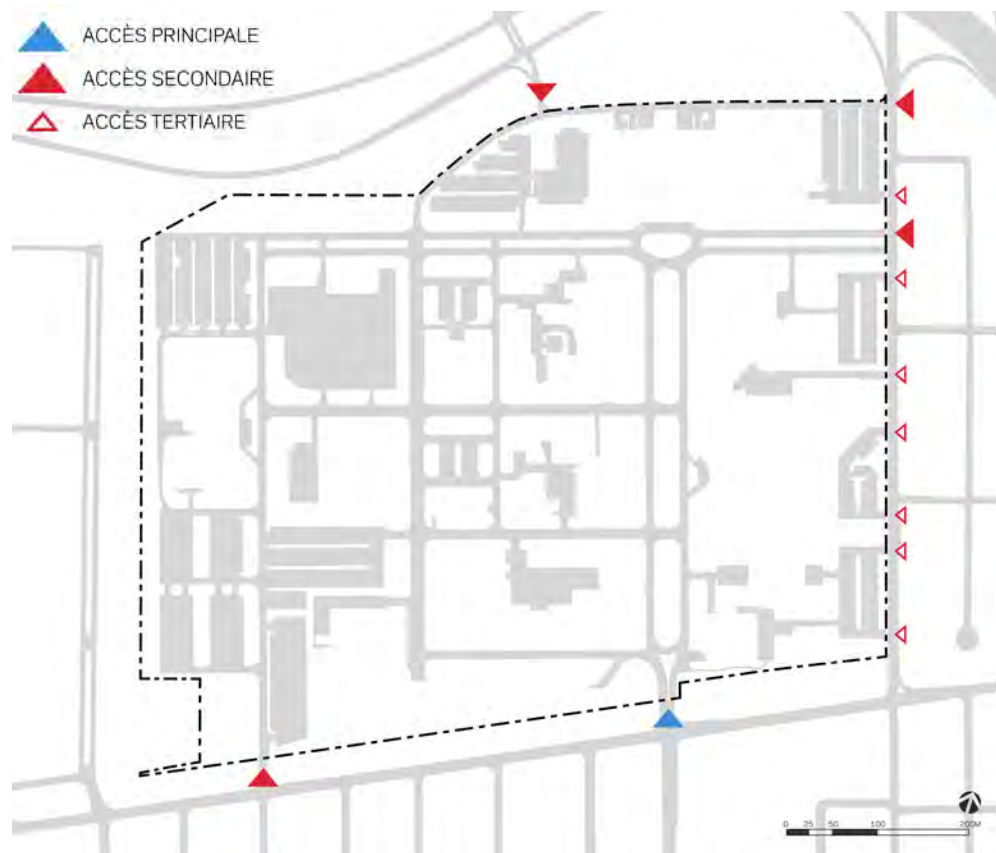


Figure 4.23: Accès au site existant

Accès au site et circulation externe

La principale voie d'accès (et d'honneur) au pré Tunney est la promenade du même nom, qui constitue un prolongement de l'avenue Holland au nord de la rue Scott. Parmi les autres entrées principales du site, mentionnons une deuxième entrée sud à l'intersection de la promenade Sir-Frederick-Banting et de la rue Scott, l'entrée depuis la promenade Sir-John-A.-Macdonald à la sortie « Avenue Parkdale » au nord, et l'entrée est à l'intersection de la promenade Colombine et de l'avenue Parkdale. Les entrées secondaires se trouvent surtout aux points d'accès aux stationnements, le long de l'avenue Parkdale. Il y a aussi un point d'accès entre les promenades Goldenrod et Sir-John-A.-Macdonald.

La rue Scott est une artère urbaine à chaussée unique à quatre voies avec des trottoirs des deux côtés. Elle forme la limite sud de la zone étudiée et est séparée du site par le Transitway ouest. Croisant la rue Scott et constituant la limite est de la zone étudiée, l'avenue Parkdale est une importante rue collectrice à deux voies qui relie la promenade Sir-John-A.-Macdonald et l'avenue Carling, au sud de l'autoroute 417. Formant la limite nord du site, la promenade Sir-John-A.-Macdonald est une promenade urbaine à chaussées séparées à quatre voies qui relève de la Commission de la capitale nationale (CCN).

La rue Scott et l'avenue Parkdale sont toutes deux classées « artères » dans le Plan officiel de la Ville. Toutes les autres rues dans le voisinage direct du pré Tunney, y compris les voies de circulation à l'intérieur du site, sont classées « routes locales ».

Le Transitway ouest est parallèle à la limite sud de la zone étudiée. Une station située à l'angle nord-ouest de l'intersection de la promenade du pré Tunney et de la rue Scott donne un accès direct au site par le transport en commun.



Figure 4.24: Réseau de transport en commun existant

Réseau de transport en commun

Le pré Tunney est desservi par deux réseaux de transport en commun : OC Transpo, exploité par la Ville d'Ottawa, et la Société de transport de l'Outaouais (STO).

Le pré Tunney bénéficie d'un avantage distinct en raison de sa contiguïté avec le corridor du Transitway ouest, qui longe la rue Scott avec une station au pré Tunney. Offrant un service multidirectionnel depuis le district commercial central, ce réseau relie les corridors est et sud-est du Transitway, qui desservent Orléans et Riverside-Sud respectivement, avec les corridors ouest et sud-ouest, qui desservent Kanata et Barrhaven respectivement.

En tout, 39 circuits d'OC Transpo empruntent la station Tunney's Pasture du lundi au vendredi :

- 12 circuits réguliers qui sont exploités durant toute la journée 7 jours sur 7 et dont 5 commencent et se terminent au pré Tunney;
- 9 circuits qui sont exploités aux heures de pointe du lundi au vendredi entre 6 h et 9 h, puis entre 15 h et 18 h, et dont 3 commencent et se terminent au pré Tunney;
- 18 circuits express qui sont exploités aux heures de pointe du lundi au vendredi entre 6 h et 9 h, puis entre 15 h et 18 h.

En outre, sur le site, OC Transpo exploite aux heures de pointe, du lundi au vendredi, un circuit (le 159) qui effectue le trajet suivant : vers le nord sur la promenade du pré Tunney, puis vers l'ouest sur la promenade Eglantine, vers le nord sur la promenade Sir-Frederick-Banting, vers l'est sur la promenade Colombine, enfin vers le sud jusqu'à la rue Scott par l'avenue Parkdale. Ce circuit donne un accès direct à tous les secteurs du site.

Deux circuits réguliers (le 8 et le 176) sont exploités sur l'avenue Parkdale, de même qu'un circuit fonctionnant aux heures de pointe, du lundi au vendredi (le 82). De leur côté, un circuit régulier (le 16) et un circuit exploité aux heures de pointe du lundi au vendredi (le 150) circulent sur la rue Scott.

La STO offre, entre Gatineau et le pré Tunney, des services directs qui se rendent à la promenade Sir-John-A.-Macdonald et à l'intérieur du site après avoir emprunté le pont Champlain.

Selon l'analyse récente de données, environ 5 000 passagers arrivent au pré Tunney et en partent chaque jour par les services de transport en commun par autobus. Cela représente à peu près 40 % de la répartition modale du transport en commun pour tous les trajets en direction et en provenance du pré Tunney. Les trajets assurés par les services d'autobus aux heures de pointe de l'après-midi représentent approximativement 50 % de la répartition modale du transport en commun.

La première phase de la réalisation de la stratégie de la Ville d'Ottawa relative à la mise en œuvre du train léger sur rail envisage l'exploitation du TLR vers l'ouest jusqu'à la station Tunney's Pasture. On propose que la station soit reconfigurée pour servir de tête de ligne temporaire à la fois pour le TLR et le TRA, jusqu'à ce que le TLR soit prolongé davantage vers l'ouest durant la deuxième phase de la stratégie de mise en œuvre.

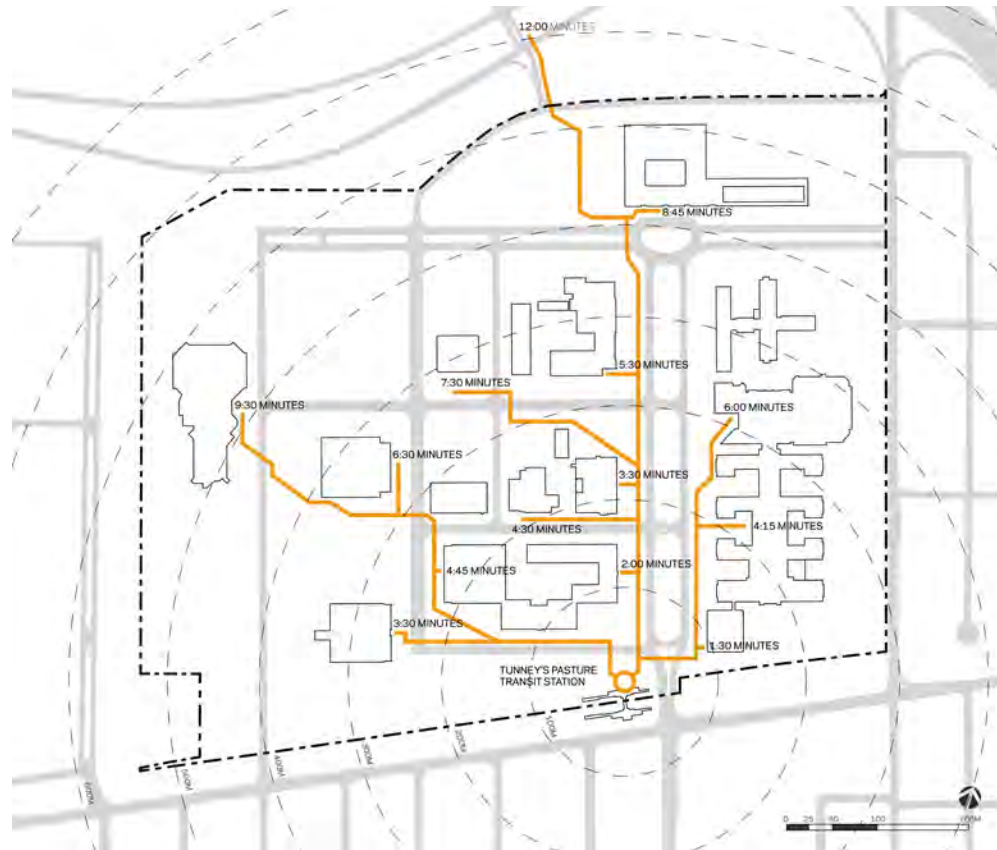


Figure 4.25: Réseau piétonnier existant

Réseau de transport actif

Réseau piétonnier

La figure 4.25 montre la distance et le temps de marche vers divers endroits du site à partir de la future tête de ligne du train léger sur rail, qui sera aussi une station d'OC Transpo. Voici quelques-unes des données relatives à certains édifices : l'édifice R.-H.-Coats : dans un rayon de 100 mètres de la station, temps de marche de 1,35 minute; immeuble principal de Statistique Canada : dans un rayon de 200 mètres de la station, temps de marche de 4,15 minutes; Centre de recherche Sir-Frederick-G.-Banting : dans un rayon de 500 mètres de la station, temps de marche de 9,3 minutes; enfin, édifice Brooke-Claxton : dans un rayon de 500 mètres de la station, temps de marche de 8,4 minutes. Voici d'autres distances de marche depuis la station : Laboratoire de lutte contre la maladie : 5,35 minutes; immeuble du laboratoire d'étalonnage : 3,35 minutes; Centrale de chauffage et de refroidissement : 4,4 minutes; Centre général des documents des Archives nationales : 4,25 minutes; Centre des documents du personnel des Archives nationales : 6,36 minutes.



Figure 4.26: Réseau cyclable existant

Réseau cyclable

Actuellement, l'infrastructure cyclable en bonne et due forme est limitée à l'intérieur du site. Il n'y a pas de bande cyclable réservée au pré Tunney, mais la rue Scott, l'avenue Holland et la promenade du pré Tunney sont désignées voies cyclables sur rue non signalées par la Ville d'Ottawa.

À l'extérieur de la zone étudiée, une piste cyclable parallèle à la rue Scott donne accès au pré Tunney à la hauteur des promenades du pré Tunney et Sir-Frederick-Banting. En outre, un sentier polyvalent longe la rivière des Outaouais avec trois liaisons en direction sud vers le site. Celles-ci se trouvent à l'extrémité ouest de la promenade Colombine ainsi qu'à l'angle nord-ouest et à l'extrémité est de la promenade Goldenrod.

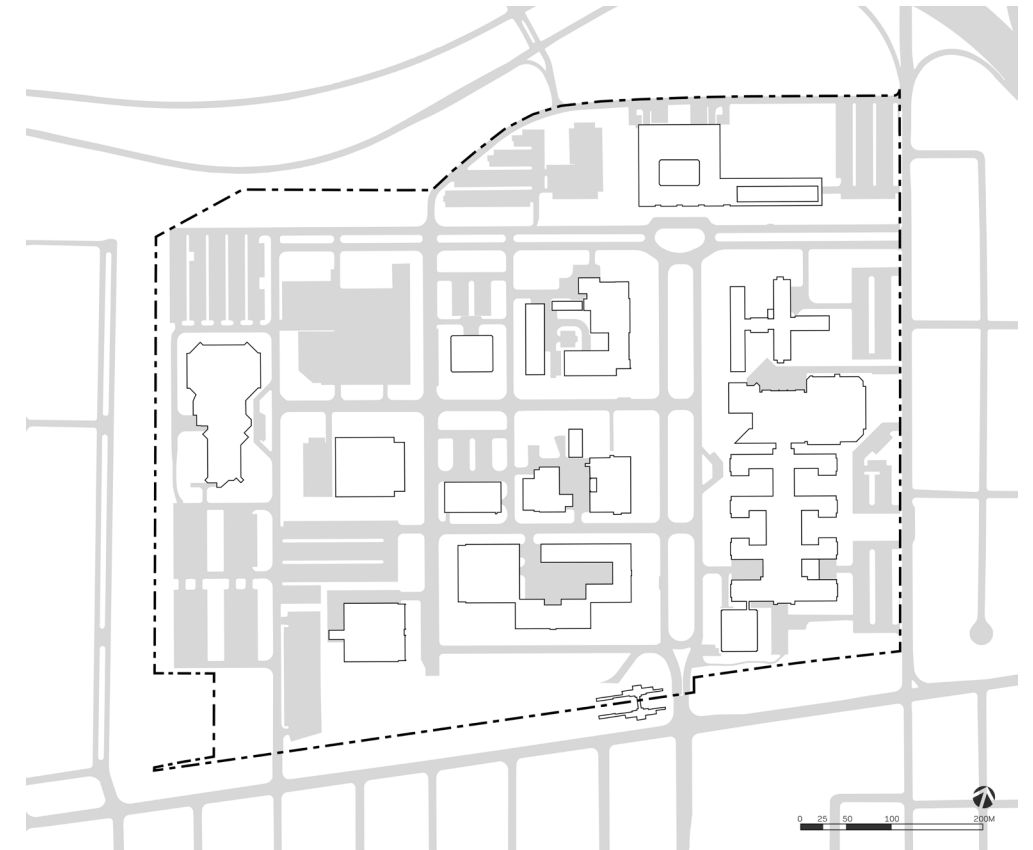
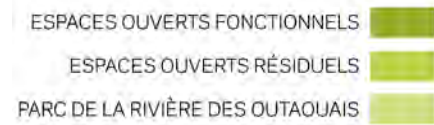


Figure 4.27: Stationnement existant

Stationnement

Répartis à la grandeur du pré Tunney, les parcs offrent du stationnement en surface. Il est possible de stationner 3 207 véhicules dans les divers parcs de stationnement et en bordure de rue. Chaque espace de stationnement est affecté à une fin précise : stationnement pour les employés, stationnement pour les visiteurs, poste de taxi ou livraison.

Les parcs de stationnement actuels prennent la forme de terrains utilitaires qui passent inaperçus et sont très éloignés de la rue. À cette situation s'ajoute les mauvaises conditions de stationnement à la grandeur du site. Des parcs mal conçus, comme ceux des promenades Sir-Frederick-Banting et Goldenrod, dotés de quatre allées de stationnement qui débouchent sur la rue créent des conditions dangereuses : des conflits risquent de survenir entre les véhicules qui circulent dans la rue et ceux qui cherchent une place de stationnement. En outre, l'extrémité ouest de la promenade Sorrel se transforme en passage à travers un parc de stationnement, ce qui accroît le risque de conflits avec les véhicules.



4.7 ESPACES OUVERTS

Les espaces ouverts du pré Tunney procurent un important répit visuel et contribuent à donner au site une impression de vastitude. En plus des terrains à vocation de parc de la rivière des Outaouais qui se trouvent à la limite nord du site, ils prennent la forme de terre-pleins sur les promenades, d'espaces paysagers et d'espaces ouverts résiduels.

Bien que certains espaces soient bien aménagés et au stade de maturité, la plupart des secteurs composent un réseau d'espaces ouverts sous-utilisé et fragmenté. Cette fragmentation empêche l'établissement de liaisons vers les réseaux régionaux d'espaces ouverts à travers le site. La mauvaise définition de ces espaces engendre leur ambiguïté et diminuent le degré de confort des piétons. En outre, les espaces ouverts ne sont pas destinés à des fonctions ou à des activités précises, ce qui joue un rôle dans leur sous-utilisation. La vocation unique du site comme lieu de travail réduit davantage les possibilités d'utiliser les espaces ouverts.

Cela dit, les personnes qui ont participé aux séances portes ouvertes organisées dans le contexte du processus d'élaboration du plan directeur et qui habitent les quartiers adjacents et/ou travaillent dans le site ont indiqué que les espaces ouverts du pré Tunney sont souvent utilisés de façon informelle (p. ex., pour les pauses dîner, des promenades, l'exercice des animaux de compagnie, des jeux informels, la détente, l'accès à la rivière des Outaouais et à ses terrains à vocation de parc ou l'arrivée en provenance de ceux-ci).

Typologie des espaces ouverts

La typologie des espaces ouverts qui est présentée à la page suivante expose davantage les forces et les faiblesses de chaque type prédominant d'espace ouvert du pré Tunney.



Figure 4.28: Typologie existant des espaces ouverts



Figure 4.29: Promenade du pré Tunney

Espaces ouverts fonctionnels

Les espaces ouverts fonctionnels apportent une contribution à la qualité de vie, au caractère du paysage et à l'identité générale du pré Tunney. Il s'agit d'espaces pouvant être affectés et utilisés à des fins de loisirs actifs et/ou passifs. Parmi eux, mentionnons les larges terre-pleins, les bordures de type boulevard et les grands espaces ouverts reliés aux édifices du site.

Par exemple, le terre-plein central qui divise le courant de circulation sur la promenade du pré Tunney constitue un important élément du caractère du site, tout en contribuant peu à la qualité du paysage en raison de son état actuel. Des lampadaires interrompent la continuité des bordures de type boulevard et les pelouses dépourvues d'arbres créent une aire de loisirs peu attrayante. En outre, l'absence d'arbres dans ces espaces réduit le confort des piétons, car elle fournit peu d'ombre ou offre peu de répit sur le plan du microclimat. Néanmoins, ces espaces sont très utilisés pour des activités durant la pause dîner et des activités spéciales.

Avec une stratégie paysagère améliorée, ces espaces ouverts pourraient se transformer en une composante essentielle de l'identité générale du site et faciliter une connectivité et des conditions meilleures pour les loisirs actifs et passifs.



Figure 4.30: Espaces ouverts résiduels

Espaces ouverts résiduels

Les espaces ouverts résiduels apportent une faible contribution à l'image, à la continuité ou à la fonction du paysage du pré Tunney. Ils ne servent aucune fin inhérente et ne constituent typiquement que des vestiges de l'aménagement des édifices et des parcs de stationnement. Il s'agit habituellement de pelouses nues ou dotées de peu de végétation qui, en tant que telles, exigent un entretien régulier et coûteux.



Figure 4.31: Terrains à vocation de parc de la rivière des Outaouais

Terrains à vocation de parc de la rivière des Outaouais

Le paysage du pré Tunney est en grande partie défini par les caractéristiques visuelles des boisés et des terrains à vocation de parc adjacents. Les boisés des terrains à vocation de parc de la rivière des Outaouais définissent les périmètres nord et ouest du pré Tunney. Ils se composent d'un mélange d'arbres à feuilles caduques et de conifères, avec un sous-étage à feuilles caduques dense, biodiversifié et volumineux qui crée une puissante bordure visuelle pour le site. Toutefois, leur emplacement le long du périmètre de la zone étudiée les rend moins utiles pour les usagers du site. Il existe des possibilités de prolonger des éléments des boisés à l'intérieur de celui-ci et de créer des liaisons entre le pré Tunney et les terrains à vocation de parc de la rivière des Outaouais.



4.8 ÉLÉMENTS DU SITE

Du point de vue de la conception, le pré Tunney compte plusieurs éléments distincts qui le caractérisent. L'un des plus intégrés est l'axe fort créé par la promenade du pré Tunney. Cet axe fait valoir l'importance de celle-ci, renforce la colonne vertébrale du site et oriente le regard vers l'édifice Brooke-Claxton, immeuble marquant qui se trouve à son extrémité.

En outre, des couloirs de vue sont intégrés dans la conception du site. La trame de rue préserve les vues nord-sud et est-ouest à la grandeur et au-delà du site, ce qui accroît à la fois la sécurité et l'agrément visuel. Elle devrait être développée davantage, afin d'améliorer la connectivité et les couloirs de vue existants.

Des bordures franchement dessinées définissent le site à l'intérieur de la collectivité plus vaste. Elles sont créées par un contraste dans la forme bâtie et l'utilisation du sol, y compris un grand fossé constitué par le Transitway à la limite sud du site. Les grandes empreintes des lieux de travail contrastent avec les plus petites empreintes des résidences à l'extérieur du site. Elles en sont séparées soit par une emprise, soit par une zone tampon de végétation.

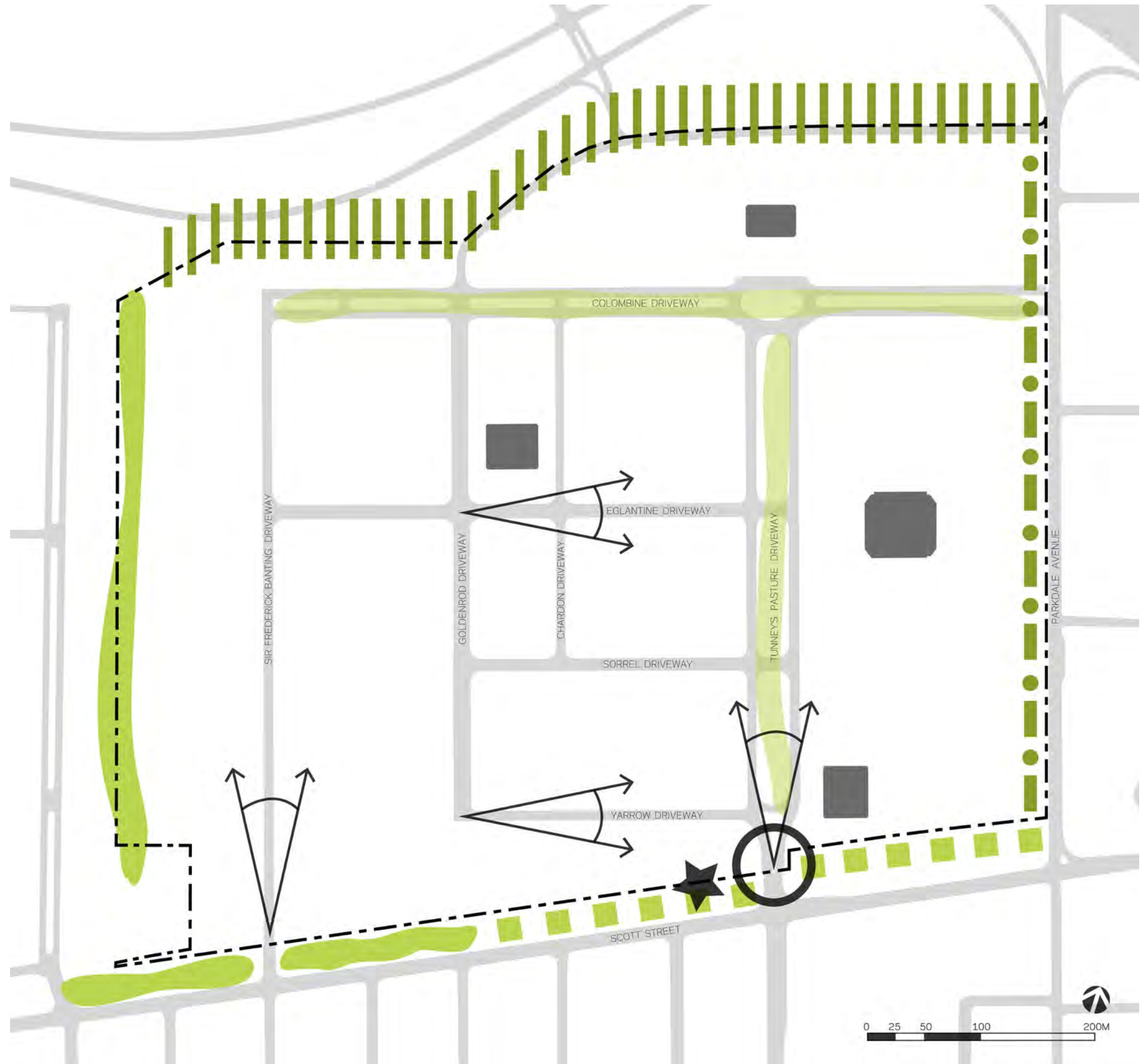


Figure 4.32: Éléments existant du site

PLAN DIRECTEUR

05





05 PLAN DIRECTEUR

5.1 VISION DU PLAN DIRECTEUR

Prenant appui sur les objectifs établis ci-dessus à la section 2.3 de l'Introduction, TPSGC et l'équipe d'experts-conseils ont collaboré afin de concevoir un plan directeur doté de la souplesse nécessaire pour s'adapter à l'évolution des besoins du portefeuille et du marché immobilier. Le Plan directeur envisage :

1. un carrefour d'emploi polyvalent à la station Tunney's Pasture qui servirait de pôle d'attraction communautaire et de porte d'entrée au pré Tunney;
2. des bureaux et d'autres possibilités d'emploi pour 22 000 à 25 000 personnes;
3. de 3 400 à 3 700 unités résidentielles pour favoriser les possibilités de vivre et de travailler dans le secteur;
4. un vaste îlot constitué d'un espace ouvert public pour des utilisations communautaires actives;
5. l'intégration avec les quartiers adjacents ainsi qu'une connectivité et une zone de contact améliorées avec les terrains de la rivière des Outaouais;
6. des utilisations, des hauteurs et des liaisons avec les espaces ouverts appropriés le long de l'avenue Parkdale;
7. une connectivité améliorée grâce à une trame de rue plus resserrée, des voies piétonnières et cyclables et d'autres liaisons avec la collectivité.



Figure 5.1: Concept du plan directeur du pré Tunney



5.2 UTILISATION DU SOL

Dans le Plan directeur pour le pré Tunney, les utilisations du sol ont été conçues et réparties de manière à réaliser une collectivité durable axée sur le transport en commun, dont la polyvalence dynamique est bien intégrée avec les quartiers adjacents.

Elles ont été imaginées afin de rendre compte de l'intention générale pour la mise en valeur du site, tout en maintenant un degré élevé de souplesse. Le plan d'utilisation du sol illustré à la figure 5.2 permet au Plan directeur de réagir à l'évolution des tendances du marché et des besoins des intervenants. Les synergies des utilisations du sol ont été organisées de manière à obtenir une masse critique d'usages mixtes complémentaires dynamiques et à valoriser potentiellement davantage le pré Tunney.

Les stratégies d'utilisation du sol appliquées dans le Plan directeur visent :

- à favoriser un pôle polyvalent très animé et actif autour de la station Tunney's Pasture;
- à intégrer des utilisations axées sur les bureaux, le commerce de détail et les habitations dans le site, afin qu'il y ait une collectivité dynamique à toute heure de la journée;
- à procurer des transitions appropriées vers les quartiers résidentiels stables existants qui jouxtent le site;
- à relier les espaces ouverts de façon à offrir un réseau intégré d'aires où les gens pourront se rassembler, se détendre et exercer des loisirs;
- à créer des liens avec les éléments naturels et les commodités qui se trouvent au-delà de la zone étudiée.

À l'aide des stratégies énumérées ci-dessus, le Plan directeur réalisera ce qui suit :

Population

Résidentielle	9 328
Lieux de travail	24 515

Land Use

Nombre d'unités résidentielles	3 731
SBP des bureaux existants (qui demeurent)	274 606 m ²
SBP des bureaux proposés	231 786 m ²
SBP des laboratoires existants (qui demeurent)	24 523 m ²
SBP des laboratoires proposés	16 202 m ²
SBP des établissements commerciaux de services (minimum)	8 474 m ²

Le Plan directeur pour le pré Tunney

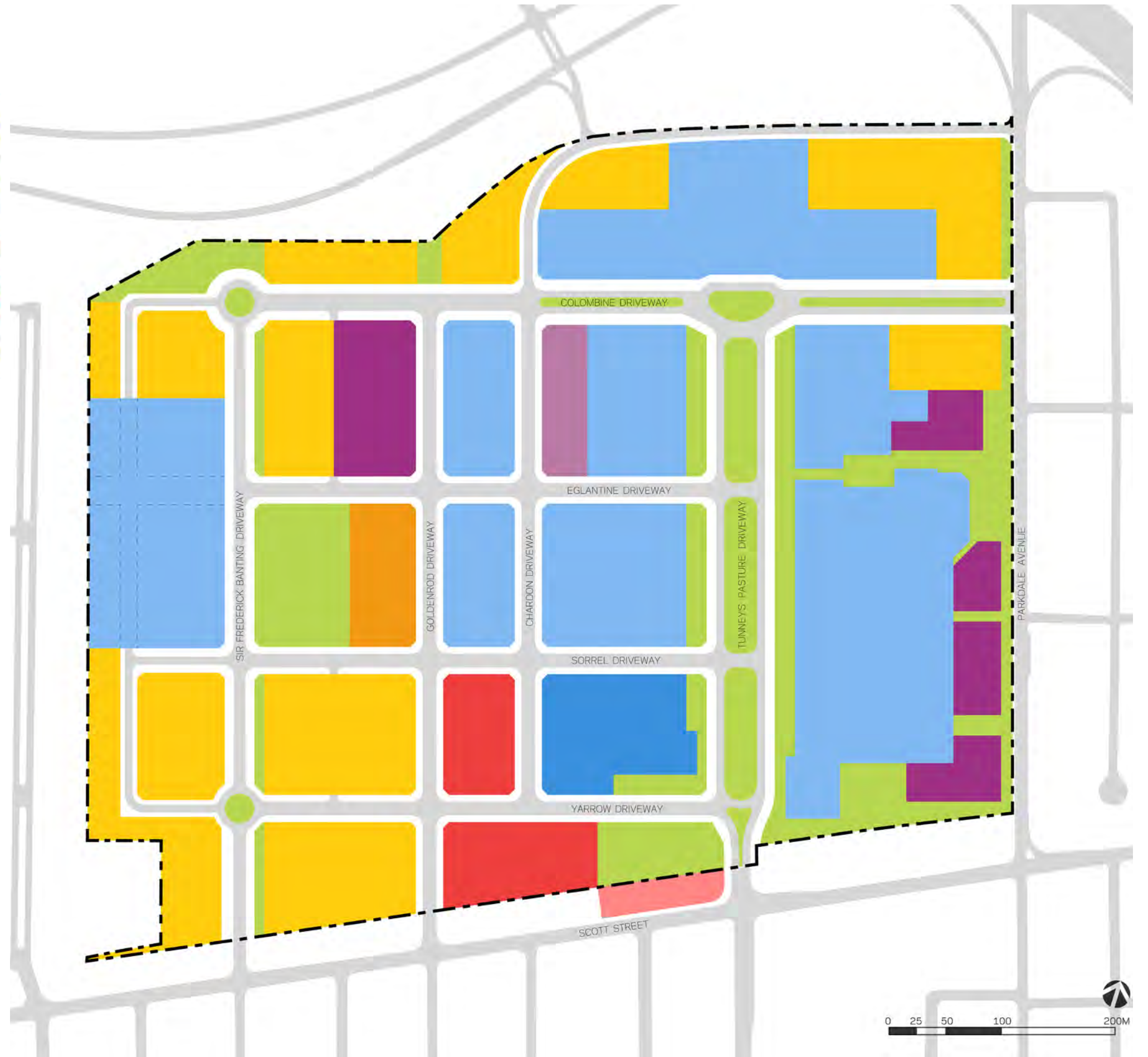


Figure 5.2: Utilisation du sol



Figure 5.3: Caractère des bureaux

5.3 DESCRIPTION DES UTILISATIONS DU SOL

Bureaux

Le pré Tunney demeurera un centre économique et d'emploi dynamique d'Ottawa, les bureaux étant l'un des principales utilisations du site. Le Plan directeur concentre ces lieux de travail dans le centre autour de la promenade du pré Tunney, de manière à créer un solide noyau d'emploi pour la collectivité. La majorité des locaux à bureaux du pré Tunney répondront aux besoins du gouvernement fédéral, mais il sera aussi possible d'aménager des locaux à bureaux axés sur le marché. Il pourrait aussi y avoir :

- **des commodités connexes** : On pourrait installer au rez-de-chaussée de ces édifices des petits commerces de détail (comme des cafés et des dépanneurs) desservant les employés.
- **des espaces ouverts** : Reflétant et renforçant le patrimoine et le caractère du site, chaque îlot d'édifices de bureaux sera doté d'un espace ouvert privé ou semi-public ou d'une cour qui sera directement accessible depuis l'intérieur des immeubles.



Figure 5.4: Caractère des habitations

Habitations

Les usages résidentiels seront répartis à la grandeur du site, de manière à établir une collectivité animée où les gens pourront vivre et travailler et à intégrer le pré Tunney aux quartiers attenants. Les divers types d'habitation proposés reflètent les tendances du marché du logement pour le secteur urbain d'Ottawa. Les projets à haute et à moyenne densité répondront à la demande croissante du marché pour des options pratiques de faible entretien, tandis que les maisons en rangée de trois ou quatre étages satisferont la demande de logements au niveau de la rue dotés d'un espace extérieur privé. Le texte qui suit présente d'autres stratégies pour différents types d'habitations :

Appartements/condominiums

Le Plan directeur recourt à une approche de l'aménagement qui est axée sur le transport en commun. Des ensembles résidentiels de moyenne et haute densité sont prévus dans des secteurs situés à l'ouest et au nord du noyau polyvalent de la station Tunney's Pasture. Des projets résidentiels récents réalisés dans les rues environnantes, comme sur l'avenue Parkdale, justifient la construction d'immeubles de ce type à une même échelle, mais avec une plus grande sensibilité à l'égard des alentours. La hauteur des édifices diminuera là où cela sera nécessaire, afin d'assurer une transition avec les quartiers où les bâtiments sont moins élevés. Cette forme bâtie pourrait aussi comporter :

- **des logements abordables** : Il est recommandé que, dans les nouveaux projets d'appartements ou de condominiums, des logements abordables soient offerts afin que la collectivité soit ouverte et accessible.
- **des commodités de quartier** : Il serait possible d'installer au rez-de-chaussée de ces édifices des petits commerces de détail (cafés, dépanneurs, etc.) desservant les résidents.

Maisons en rangée

Des maisons en rangée seront construites à la limite ouest du site. Elles s'agenceront avec les habitations de deux ou trois étages des quartiers environnants et accroîtront la variété résidentielle au pré Tunney.



Figure 5.5: Caractère des laboratoires

Laboratoires

Il y aura plus de laboratoires dans des secteurs stratégiques du site, afin de tenir compte des besoins du gouvernement fédéral. Étant donné leur fonction très spécialisée et la nécessité d'une connectivité avec des ministères bien précis, les laboratoires sont concentrés près des bureaux.



Figure 5.6: Usage mixte (bureaux/habitations)

Usage mixte (bureaux/habitations)

Des secteurs polyvalents qui accueilleront des bureaux et des habitations se trouveront à la périphérie des secteurs consacrés aux bureaux. Ils seront situés stratégiquement au nord-ouest du site et le long du côté ouest de l'avenue Parkdale. Cet élément assurera une transition entre les secteurs affectés uniquement aux bureaux et à l'habitation dans le Plan directeur, tout en offrant la possibilité de vivre et de travailler dans le même milieu.

En outre, ce type d'utilisation du sol procure la souplesse propice à l'aménagement de bureaux axés sur le marché au pré Tunney. Il sera particulièrement attrayant en raison de sa grande proximité avec le transport en commun, des habitations, des commerces de détail, des commodités et des espaces ouverts excellents ainsi que des organismes et des services gouvernementaux.



Figure 5.7: Usage mixte (bureaux/commerces de détail)

Usage mixte (bureaux/commerces de détail)

Le Plan directeur centralise la majorité des commerces de détail autour d'un noyau axé sur le transport en commun, créant ainsi un centre d'activité pour le pré Tunney et la collectivité avoisinante. Les commerces de détail des édifices sont situés au rez-de-chaussée (avec des bureaux sur les étages au-dessus) afin d'animer les rues et les espaces publics, surtout dans les secteurs où la circulation piétonnière est la plus intense. Le mélange de commerces de détail et de bureaux aidera à soutenir un noyau public dynamique qui sera actif une bonne partie de la journée.



Figure 5.8: Usage mixte (habitations/commerces de détail)

Usage mixte (habitations/commerces de détail)

La création d'une collectivité où il fait bon vivre exige un puissant mélange de commodités de quartier. Le Plan directeur situe ce secteur polyvalent dans la zone ouest, surtout résidentielle, du pré Tunney, directement à côté du nouveau parc communautaire.

L'intention consiste à faire en sorte que, contrairement aux petites commodités de quartier acceptables dans le secteur à vocation résidentielle, les commerces de détail aménagés au rez-de-chaussée de ces édifices à usage mixte soient de plus grands établissements (p. ex., des restaurants et des garderies), de façon à créer une bordure animée le long du nouveau grand parc communautaire. Compte tenu de la fluctuation de la demande du marché et de la croissance démographique par étapes, des commerces de détail au niveau de la rue sont privilégiés, mais ces emplacements pourraient avoir une vocation résidentielle.



Figure 5.9: Usage mixte (habitations/bureaux/commerces de détail)

Usage mixte (habitations/bureaux/commerces de détail)

L'affectation du sol la plus souple du Plan directeur réunit des habitations, des bureaux et des commerces de détail. Pour favoriser un noyau communautaire dynamique et actif et assurer une souplesse au chapitre de la mise en valeur, cet usage jouxte la station Tunney's Pasture. Cette approche permettra de réagir rapidement aux tendances et aux besoins du marché au fil du temps.

L'accès pratique à une plaque tournante de transport en commun et à une esplanade importantes fait de cet endroit un « lieu de prédilection » pour des habitations, des bureaux d'affaires et de grands magasins piliers, comme des épicerie.



Figure 5.10: Caractère des espaces ouverts

Espaces ouverts

Les espaces ouverts constituent une caractéristique déterminante du pré Tunney, dont la conception originelle prévoyait de larges avenues et beaucoup de verdure. Le nouveau plan directeur cherche à saisir l'esprit de cette tradition, avec une trame perméable et publiquement accessible de paysages encadrés dans un contexte plus urbain.

La taille et le caractère des espaces ouverts du Plan directeur varient, allant des parcs aux esplanades et aux cours urbaines, en passant par des voies de communication aux nombreux arbres. Certains de ces espaces, comme la promenade du pré Tunney, conservent leur échelle et leur impact visuel initiaux, témoignant de la créativité urbanistique et de la présence déterminante du plan Gréber. Ce mariage du présent et du futur établit un équilibre entre la tradition et l'urbanité au XXI^e siècle.

Le Plan directeur prévoit deux grands espaces ouverts :

- un grand parc communautaire sur la promenade Sir-Frederick-Banting qui répondra aux nombreux besoins de la collectivité au chapitre des espaces verts et servira de principal lieu de loisirs polyvalent du site;
- l'esplanade de la station de transport en commun servira, au cœur du Plan directeur, d'espace public dynamique tout indiqué pour une gamme d'activités allant de celles de la vie quotidienne à de grandes manifestations communautaires.

Enfin, le Plan directeur prévoit des parcs, des cours et des esplanades plus petits, afin d'offrir une variété d'espaces actifs et passifs attrayants à la grandeur du pré Tunney.

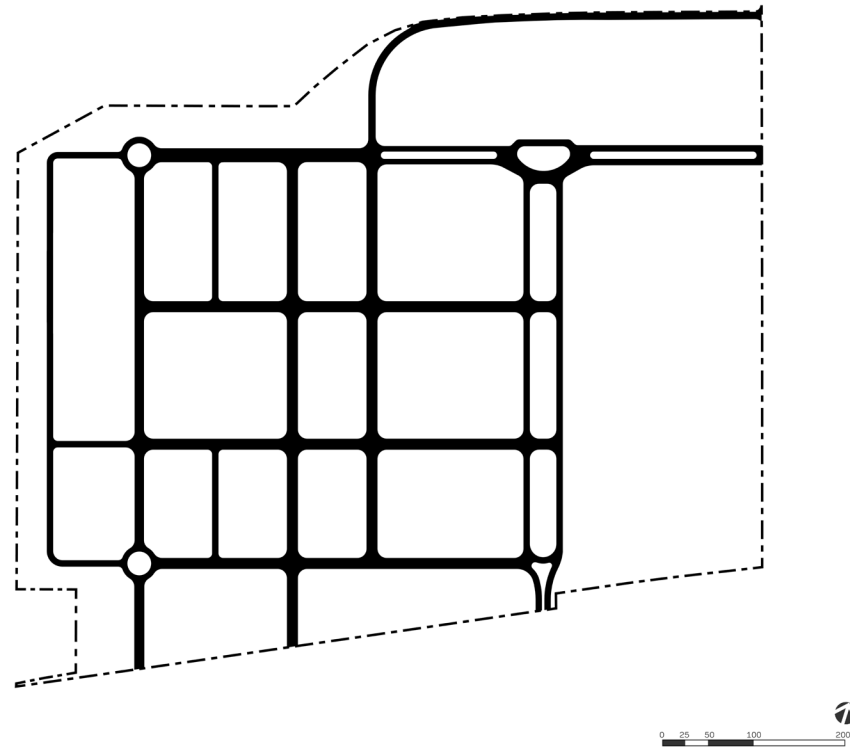


Figure 5.11: Plan de la figure-fond du réseau de rues

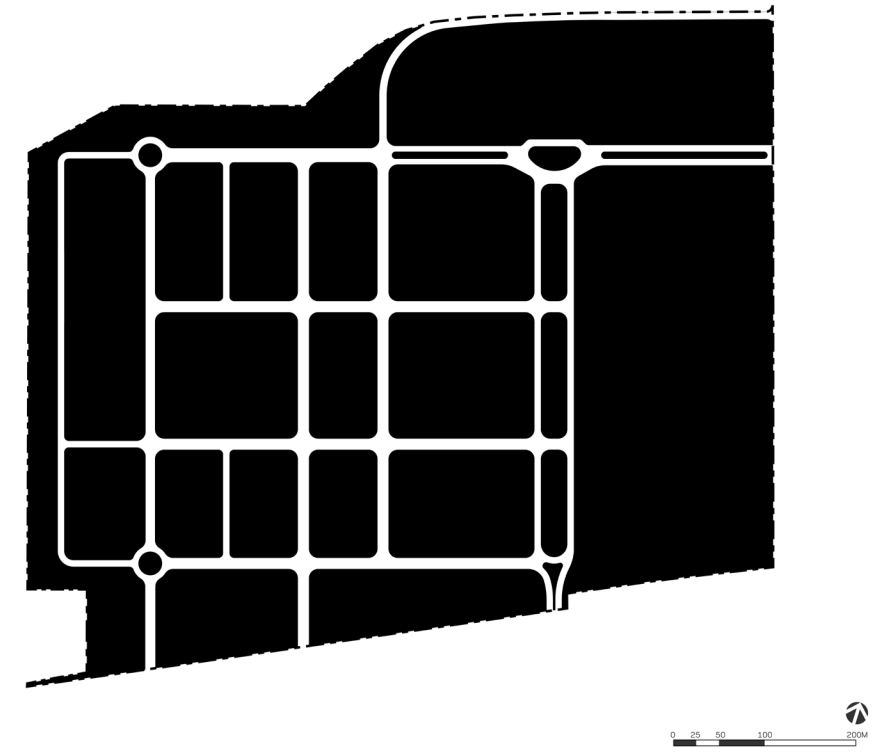


Figure 5.12: Plan de la figure-fond du réseau des îlots

5.4 FORME BÂTIE

Les diagrammes qui suivent présentent une étude systématique du cadre bâti du site, la trame de rue et la configuration des îlots définissant les rapports entre les lots et le réseau de rues. Le tissu urbain est ensuite défini et articulé de façon plus approfondie, afin d'examiner les relations entre l'empreinte des édifices et les espaces ouverts du domaine public.

Rues

La trame de rue actuelle du pré Tunney a été intégrée dans la stratégie de mise en œuvre du Plan directeur en vue de la resserrer. De nouvelles liaisons amélioreraient la connectivité piétonnière et automobile à la fois dans la direction nord-sud et la direction est-ouest.

Îlots

Les superîlots actuels de la zone étudiée ont été divisés en îlots plus petits à échelle urbaine, ce qui permet une plus grande perméabilité à la grandeur du site et des parcelles plus facilement aménageables. Lorsque les îlots accueillent plusieurs empreintes de bâtiment, des liaisons aménagées au milieu d'eux augmentent l'accessibilité et l'articulation des formes bâties.

Empreinte des édifices

Tenant compte du réseau « de rues et d'îlots » du Plan directeur, l'empreinte des bâtiments offre des possibilités d'urbanisme qui favorisent une articulation et une connectivité visuelle et matérielle à une échelle plus fine.

Espaces ouverts

Les espaces ouverts du site sont définis par l'empreinte des bâtiments, le réseau de rues, les conditions en bordure et la tradition du plan Gréber. Ils sont reliés entre eux afin d'offrir un réseau d'aménagements en plein air qui soit très accessible. Dans le Plan directeur, la répartition de ces espaces est améliorée par la création d'une typologie qui précise le caractère distinctif de chaque type à l'intérieur du pré Tunney. Elle est examinée plus en détail dans le présent chapitre. Le Plan directeur pour le pré Tunney



Figure 5.13: Plan de la figure-fond de l'empreinte des édifices

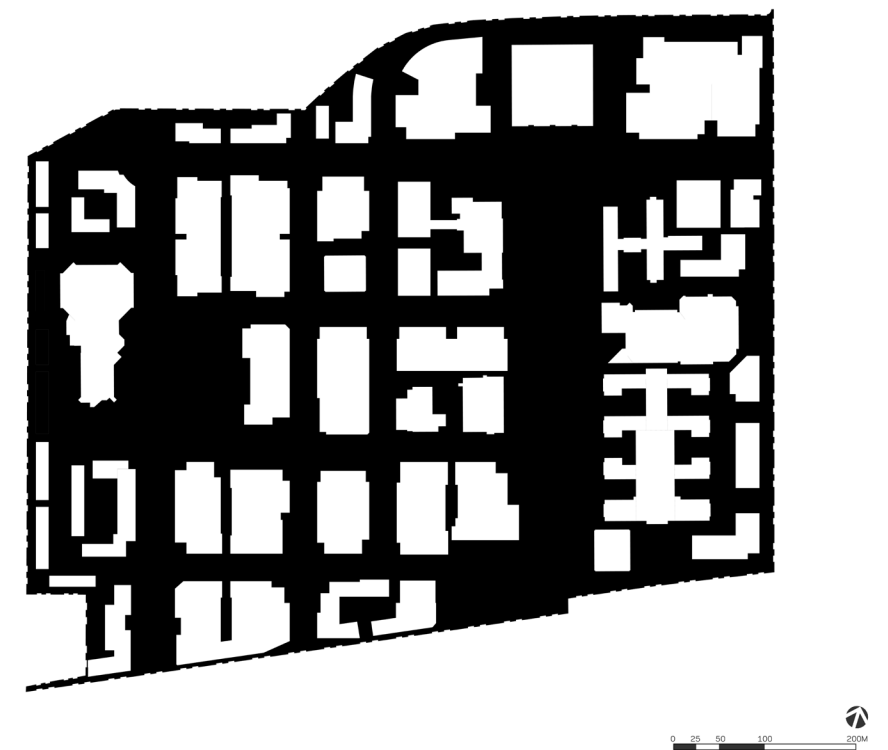


Figure 5.14: Plan de la figure-fond des espaces ouverts

Hauteur des édifices

Depuis des années, l'un des éléments caractéristiques du pré Tunney est sa silhouette de « tours dans un parc ». Le nouveau plan directeur reconnaît cette tradition en conservant l'importance des tours originelles, tout en ajoutant avec soin de nouveaux aménagements.

Au lieu de répartir les grands édifices à travers le site, le Plan directeur concentre la densité et la hauteur à d'importants points d'intérêt, notamment les portes d'entrée du site et les principaux pôles, comme la station Tunney's Pasture et le nouveau parc communautaire. La répartition de la hauteur des bâtiments est également influencée partiellement par :

- l'emplacement et la hauteur des tours existantes sur le site et dans les environs;
- la diminution progressive des hauteurs depuis le centre du site vers ses limites, compte tenu des quartiers adjacents.

Ces derniers se composent surtout d'ensembles résidentiels de faible densité de deux ou trois étages. Là où l'on propose la construction de nouveaux bâtiments attenants à ces quartiers établis, la hauteur est limitée à trois étages. Cela est évident à la limite ouest de la zone étudiée. L'aménagement le long de la rue Scott adopte une forme bâtie plus dense, avec des constructions de hauteur moyenne en bordure de cette artère et de hauteur croissante vers la station Tunney's Pasture, avec certains contrepoints plus élevés par rapport aux édifices plus hauts existants.

Par contraste, la hauteur des bâtiments le long du côté ouest de l'avenue Parkdale est à dessein moins élevée que ceux du côté est. On veut ainsi ménager une interruption par rapport à la hauteur et à la densité des édifices du côté est de l'avenue, créer une transition distinctive vers le pré Tunney et fournir un cadre pour que les grands édifices qui s'y trouvent conservent leur importance. Sur le site, la hauteur des bâtiments grimpe vers le nord de l'avenue Parkdale, ce qui tient compte des nouveaux tours résidentielles adjacentes qui sont proposées le long du côté est de l'artère, tout en étant attentif au contexte du reste de ce quartier.

On propose la création d'une porte d'entrée emblématique à l'extrémité sud de la promenade du pré Tunney ainsi que la construction d'un nouvel immeuble de bureaux. La forme et l'emplacement de ce dernier ont été choisis stratégiquement afin de servir de contrepoint à la tour de l'édifice R.-H.-Coats. La porte d'entrée ainsi réalisée encadrera une vue de la tour Brooke-Claxton, qui demeurera un élément de prestige à l'extrémité nord du site et un point d'aboutissement marquant pour l'axe de la promenade du pré Tunney.

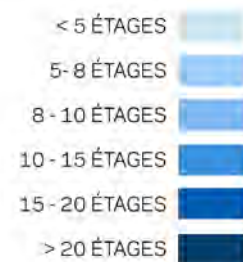


Figure 5.15: Hauteur des édifices



Figure 5.16: Dessin du plan directeur du pré Tunney



Figure 5.17: Rues proposées

5.5 CIRCULATION

Réseau de rues

Le réseau de rues proposé dans le Plan directeur repose sur le principe suivant : créer des rues complètes, améliorer la circulation et assurer une connectivité avec les environs.

Utilisant les rues actuelles comme assise de l'aménagement d'un réseau plus resserré, le Plan directeur conserve la qualité et le caractère uniques du pré Tunney, tout en bonifiant les paysages de rue et en s'adaptant à une densification du site. Dans Projet d'aménagement de la capitale nationale de 1950, Jacques Gréber a exposé une logique claire pour la mise en valeur du site avec un réseau bien intégré de rues et d'espaces ouverts. La trame de rue et le système d'espaces ouverts qui sont proposés réalisent cet objectif du plan Gréber, en établissant des liaisons plus fortes avec les quartiers environnants. En même temps, la circulation automobile est dispersée à la fois à l'entrée et à la sortie du site en raison de l'intégration accrue avec le réseau plus vaste. L'aménagement des paysages de rue mettra davantage en valeur la vision de Gréber. On améliorera les rues principales, comme les promenades du pré Tunney, Colombine et Sir-Frederick-Banting, avec des bandes cyclables, un aménagement paysager de haute qualité et un domaine piétonnier bien défini et sûr. Les rues secondaires et tertiaires et les allées possèdent des liens étroits avec les artères principales, tout en offrant un domaine public paysager d'une échelle conviviale.

Le Plan directeur propose une hiérarchie de rues qui est présentée à la figure 5.18. Des exemples de coupes qui présentent le caractère et le style d'ensemble des rues se trouvent dans des annexes techniques qui sont publiées à part. Ces coupes de rues contribueront aux processus municipaux, mais elles sont fournies à des fins de démonstration seulement. Il faudra engager d'autres discussions avec la Ville d'Ottawa:

- s'il faut respecter des normes ou des dimensions bien précises pour les rues,
- si certaines des rues vont être publiques, ou
- si certaines des rues vont être privées.

RUE PRINCIPALE	
RUE SECONDAIRE	
RUE TERTIAIRE	

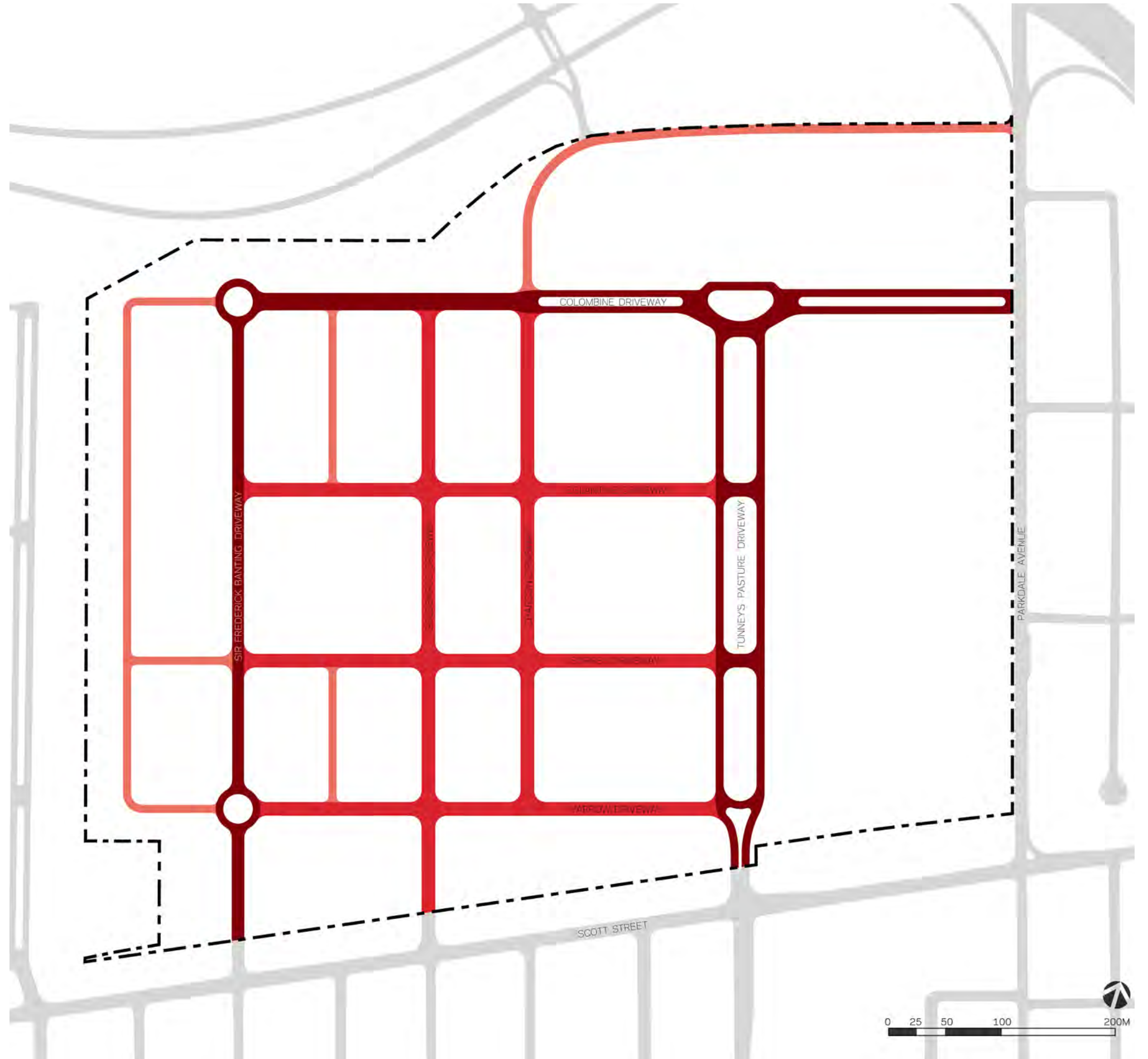


Figure 5.18: Réseau de rues



Figure 5.19: Caractère des rues principales

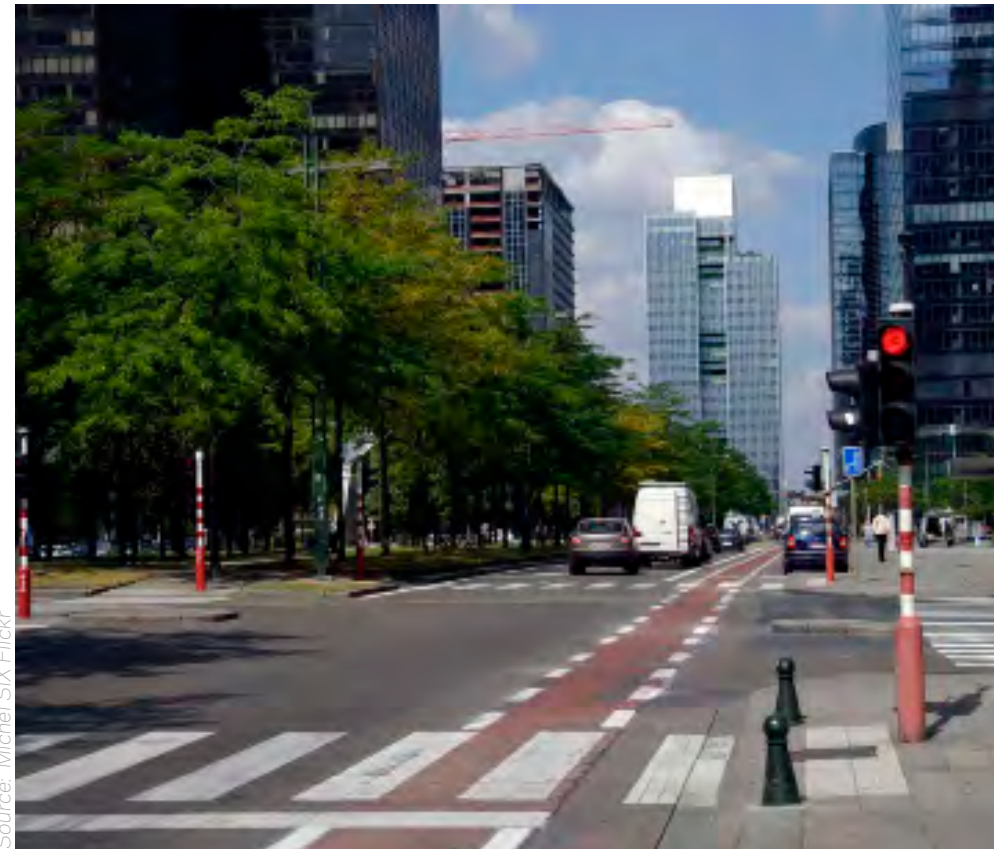


Figure 5.20: Caractère des rues principales



Figure 5.21: Caractère des rues principales

Rues principales

Dans le Plan directeur, les promenades du pré Tunney, Colombine et Sir-Frederick-Banting constituent les rues principales. Elles forment les principales colonnes vertébrales nord-sud et est-ouest du site.

La promenade du pré Tunney représente la porte d'entrée majeure du site. Depuis la rue Scott jusqu'à l'édifice Brooke-Claxton à son extrémité, elle présente un axe solide et un couloir de vue remarquable. Son caractère demeure intact, ce qui perpétue la tradition du plan Gréber et crée une forte identité pour la zone centrale.

Le large terre-plein central distinctif constitue un élément déterminant du site. Il témoigne de l'importance des espaces ouverts pour le pré Tunney dans son ensemble et est assez large pour accueillir des terrains et des aires de jeu qui favoriseront l'activité et les loisirs sur toute sa longueur. L'inclusion d'une mixité d'usages dans les environs encouragera davantage l'utilisation de cet espace ouvert tout au long de la journée et rendra la collectivité plus sûre. Le reste de l'emprise permet l'aménagement de chaussées séparées à deux voies dans chaque sens qui définissent le terre-plein végétalisé. Les voies extérieures des chaussées servent aussi de stationnement sur rue et de zone de chargement durant les heures creuses, le soir et la nuit.

Les promenades Colombine et Sir-Frederick-Banting permettent des liaisons directes à la grandeur du site et préservent des couloirs de vue linéaires. Bien que l'emprise varie en fonction du contexte et des usages en bordure à la grandeur du pré Tunney, le caractère des rues principales demeure uniforme.

La promenade Colombine est déjà dotée d'un terre-plein central végétalisé grâce auquel les piétons peuvent traverser en toute sécurité et bénéficient d'un répit paysager de la circulation. Le reste de l'emprise est constitué de chaussées séparées par un terre-plein central végétalisé plus étroit. La promenade Colombine ne

comporte qu'une voie de circulation de transit dans chaque direction, avec une voie extérieure supplémentaire dans chaque sens qui sert de zone permanente pour le stationnement sur rue et le chargement. Elle est dotée d'avancées de trottoir qui ralentissent la circulation.

Le caractère et l'importance de la promenade Sir-Frederick-Banting sont davantage marqués pour desservir les piétons, les cyclistes et de nouvelles initiatives immobilières, avec une emprise élargie et un aménagement de type boulevard. Pour cette promenade, la stratégie prédominante consiste à créer une rue verte « complète ». En outre, la promenade sera une route multidirectionnelle à chaussée unique dotée d'une ou de deux voies de circulation de transit dans chaque sens et, le cas échéant, d'une voie de virage centrale.

Sur toutes les rues principales, on aménagera une bande cyclable distincte (conçue pour la sécurité des cyclistes par la séparation des vélos et des véhicules). Cette solution encouragera l'utilisation de la bicyclette comme mode de transport à l'intérieur et au-delà du site, avec des liaisons avec les réseaux cyclables local et régional. Une importante zone tampon de végétation séparera la voie cyclable d'un trottoir spacieux, assurant ainsi la sécurité des cyclistes et des piétons. Elle prendra la forme d'une lisière d'arbres homogène qui procurera au trottoir un ombrage adéquat l'été et ralentira la vitesse du vent l'hiver, de manière à créer un microclimat confortable pour les piétons.

Il est prévu que les rues principales seront bien entretenues et qu'elles soutiendront les liaisons secondaires est-ouest du site pour assurer la perméabilité. Le paysage de rue sera constitué d'un mobilier de rue, d'un éclairage, d'une végétation et de matériaux de revêtement de haute qualité qui favoriseront l'activité des piétons et des cyclistes, de manière à refléter l'importance de ces artères.



Figure 5.22: Rues principales



Figure 5.23: Dessin de boulevard du pré Tunney



Figure 5.24: Caractère de rues secondaires



Figure 5.25: Caractère de rues secondaires



Figure 5.26: Caractère de rues secondaires

Rues secondaires

Des rues secondaires sont aménagées à la grandeur du pré Tunney et offrent une connectivité nord-sud et est-ouest à travers celui-ci. Elles permettent l'établissement de liaisons intégrées dans tout le site et la mise en place d'une trame de rue solide tout en définissant des couloirs de vue linéaires. Il est prévu qu'elles auront un caractère empreint d'intimité, avec une emprise plus petite qui procurera un accès direct aux édifices, aux cours et au stationnement.

L'emprise des rues secondaires est constituée d'une voie multidirectionnelle à chaussée unique dotée d'une voie de circulation dans chaque sens. À cela s'ajoute une voie supplémentaire dans chaque direction qui comprendra des espaces permanents pour le stationnement sur rue et le chargement et qui sera articulée avec des avancées de trottoir végétalisées. Le trottoir sera bordé d'arbres qui procureront un ombrage adéquat l'été et ralentiront la vitesse du vent l'hiver, de manière à créer un microclimat confortable pour les piétons.

Le paysage de rue sera constitué d'un mobilier de rue, d'un éclairage, d'une végétation et de matériaux de revêtement de haute qualité qui favoriseront l'activité des piétons et renforceront l'identité du site en voyant à ce que le traitement soit compatible avec celui des rues principales.



Figure 5.27: Rues secondaires



Figure 5.28: Dessin de rues intérieures



Figure 5.29: Caractère de rues tertiaires



Figure 5.30: Caractère de rues tertiaires



Figure 5.31: Caractère de rues tertiaires

Rues tertiaires

Le Plan directeur prévoit que les rues tertiaires donnent accès aux îlots plus grands et à certains secteurs en bordure du site. Les îlots forment les limites nord et sud du parc communautaire, tandis que les secteurs en bordure comprennent le prolongement de la promenade Goldenrod vers l'angle nord-est du site et les maisons en rangée qui longent la limite ouest de celui-ci.

Il est prévu que ces rues paysagées accueillent les véhicules, les bicyclettes et les piétons avec une emprise plus étroite et à un rythme plus lent, ce qui contribuera à l'accessibilité du site dans son ensemble. Le paysage de rue sera constitué d'un mobilier de rue, d'un éclairage, d'une végétation et de matériaux de revêtement de haute qualité qui favoriseront l'activité des piétons et renforceront l'identité du site en voyant à ce que le traitement soit compatible avec celui des rues principales et secondaires.



Figure 5.32: Rues tertiaires

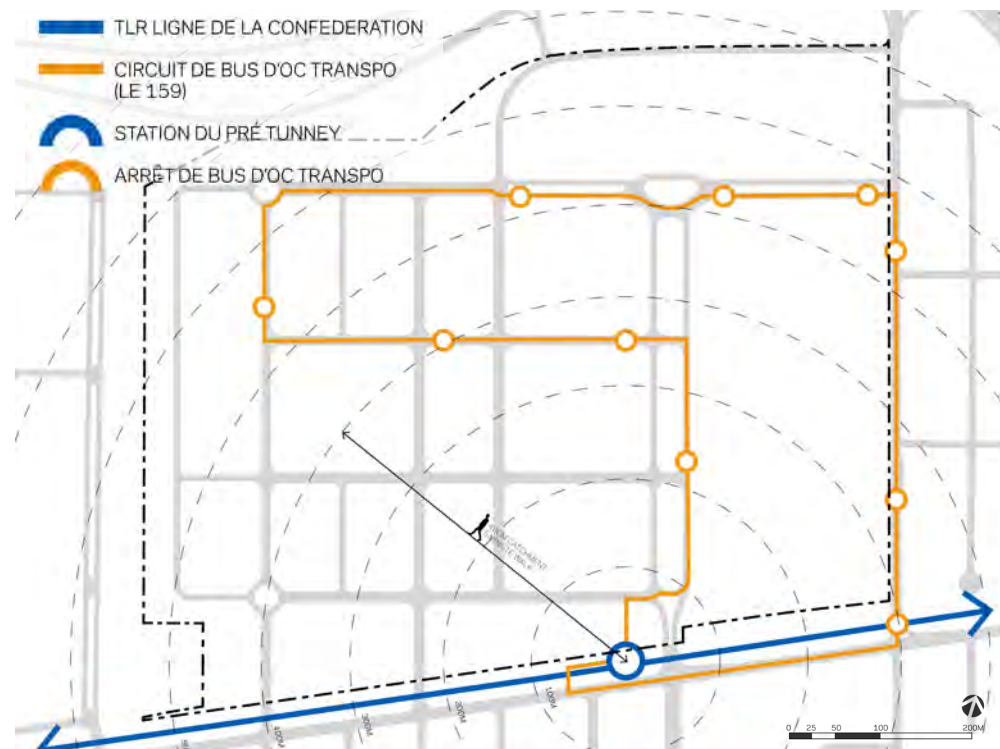


Figure 5.33: Réseau de transport en commun

Réseau de transport en commun

Dans le Plan directeur, la station Tunney's Pasture constitue un important catalyseur de l'aménagement axé sur le transport en commun. Sa fonction et son emplacement influencent les types d'utilisations du sol et leur affectation dans les secteurs polyvalents, le placement des densités, le domaine public, les commodités publiques, l'intégration avec les quartiers environnants et d'autres stratégies.

La station sera un pôle actif et le point d'ancrage d'un réseau de circulation multimodal en direction et en provenance du site. Le projet de Ligne de la Confédération du train léger sur rail (TLR) offrira un moyen rapide de transport et d'accès pour le pré Tunney, dans le contexte d'un plus vaste réseau intégré de transport en commun. Celui-ci proposera de nombreuses correspondances avec les réseaux locaux et de transport rapide par autobus (TRA), afin de renforcer ensemble le réseau régional de transport en commun de la Ville d'Ottawa et d'augmenter le nombre d'options de transport collectif disponibles pour les résidents et les employés du pré Tunney et de ses environs. Les circuits proposés de TLR et de TRA circuleront le long de la rue Scott avec un arrêt à la station Tunney's Pasture, tandis que les autobus locaux entreront dans le site à celle-ci et poursuivront peut-être dans certains cas leur itinéraire à travers le pré Tunney. Actuellement, une trentaine de circuits d'autobus procurent un accès à la station Tunney's Pasture à divers moments de la journée, et ce, depuis une multiplicité d'endroits dans la ville d'Ottawa.

Cette importante stratégie de transport en commun diminuera la dépendance envers les automobiles privées, mais des solutions à la problématique du débit de circulation sont toujours nécessaires et ont été prises en considération. Un nouveau viaduc qui reliera la promenade Goldenrod à la rue Scott au-dessus de la ligne de TLR améliorera la connectivité et le débit de circulation vers le sud.

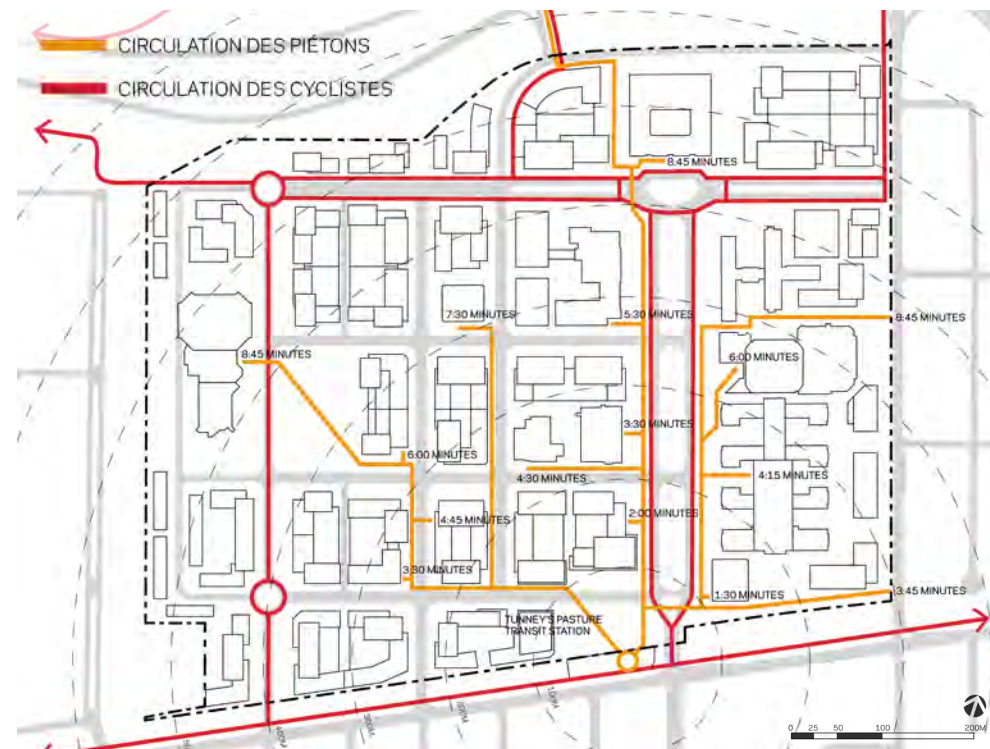


Figure 5.34: Réseau de transport actif

Réseau de transport actif

Le réseau de transport actif exposé dans le Plan directeur se concentre sur la priorité accordée aux piétons et aux cyclistes.

Piétons

Le réseau piétonnier prévu dans le Plan directeur est étendu. Il comprend un vaste réseau de rues, un réseau de sentiers polyvalents et une série de liaisons stratégiques au milieu d'îlots. Comme il est indiqué à la section 5.6, toutes les emprises du site appuieront une circulation piétonnière de haute qualité, avec de larges trottoirs séparés de la chaussée. En outre, on envisage des sentiers piétonniers pour relier la promenade du pré Tunney à l'avenue Parkdale et la promenade Colombine à la promenade Goldenrod. Il y aura aussi des sentiers qui assureront la liaison avec la rivière des Outaouais et les sentiers polyvalents régionaux. Ensemble, le réseau de rues et les sentiers piétonniers désignés du pré Tunney favoriseront une plus grande activité des piétons et soutiendront une connectivité sûre et directe à travers le site et vers la collectivité contiguë.

Bicyclettes

Une infrastructure cyclable améliorée procurera aux navetteurs en vélo un lieu de stationnement sécurisé et couvert à la station Tunney's Pasture. On envisage aussi la possibilité d'un service municipal de location de vélos pour favoriser les trajets plus courts. Toutes les rues primaires et secondaires du site seront dotées de bandes cyclables séparées. Ces voies assureront une liaison avec les sentiers cyclables locaux et régionaux ainsi qu'avec les quartiers contigus, des artères plus grandes et le sentier de la Rivière-des-Outaouais, tronçon du Sentier transcanadien. Le Plan directeur prévoit des pôles majeurs et mineurs à l'intérieur du pré Tunney. Ces derniers offriront de multiples points d'intérêt aux piétons et aux cyclistes, notamment des aménagements spécialisés aux intersections, des installations d'œuvres d'art public, des vues magnifiques et des endroits pour se reposer et pratiquer des loisirs. Pour le stationnement des vélos, des aires désignées ordinaires et des aires couvertes fourniront, en matière de commodités pour les bicyclettes, une approche complète qui tiendra compte de tous les utilisateurs.



Figure 5.35: Stationnement de site

Stationnement

Le Plan directeur prévoit le recours stratégique, dans les îlots, à des parcs de stationnement étagés dissimulés. En raison des restrictions imposées par la présence du sous-sol rocheux à proximité de la surface, le stationnement souterrain sera limité à un ou deux étages sous le niveau du sol. Bien que cette solution soit suffisante pour quelques bâtiments, la plupart des édifices auront aussi besoin d'un stationnement étagé au niveau du sol ou au-dessus de celui-ci. Le stationnement en structure sera installé à l'intérieur de chaque îlot dans un podium et entouré d'usages actifs lorsqu'un ensemble jouxte une rue. Cette stratégie est illustrée plus en détail à la figure 6.7 de la section « Lignes directrices en matière de conception urbaine ». Cette approche du stationnement est plus conviviale que le stationnement en surface, diminue les distances de marche et permet aux automobilistes d'accéder aux bureaux et aux résidences par temps inclément. Il s'agit là d'une étape importante de la transition du pré Tunney d'un cadre bâti de banlieue à un milieu bâti urbain attrayant.

Stationnement sur rue

Il y aura du stationnement sur rue sur toutes les rues principales et tertiaires, ainsi que sur certaines rues secondaires. Cette approche offrira du stationnement de courte durée et temporaire qui sera facilement accessible et situé près de l'entrée des édifices. En plus de proposer une option accessible, ce type de stationnement accroîtra l'activité des piétons dans les rues.

Réduction de la demande de stationnement

Toutes les mesures possibles seront prises pour réduire la demande de stationnement à la grandeur du site. En plus de prévoir des réseaux piétonniers et cyclables améliorés, des stratégies porteront sur la mise en commun d'installations de stationnement par différentes utilisations du sol pour accroître l'usage des espaces de stationnement, la compensation des pics de demande et l'introduction de services de partage de voitures à la grandeur du pré Tunney.

Chargement/services

Il est prévu de centraliser les aires de chargement et de service de chaque îlot pour qu'elles le desservent au complet. En outre, ces aires seront bien dissimulées des rues environnantes avec des entrées aménagées à des endroits discrets qui ne nuisent pas à un domaine public de haute qualité.

5.6 ESPACES OUVERTS

La stratégie proposée dans le Plan directeur pour le pré Tunney relativement aux espaces ouverts s'inspire de la vision originelle de Gréber pour le site. On entend perpétuer le caractère distinctif de cette vision dans un cadre plus urbain. La figure 5.36 illustre cette approche, selon laquelle une quantité considérable d'espaces verts demeure un élément déterminant du pré Tunney.

Le réseau d'espaces ouverts est bien intégré avec d'autres stratégies conçues pour le site et la collectivité environnante. On offre ainsi un milieu d'espaces ouverts de qualité supérieure, très accessible et perméable dans tout le site. Dans cette optique, on veut améliorer la connectivité à l'intérieur et au-delà du site, offrir à la collectivité de multiples occasions de loisirs et d'activités polyvalentes et concrétiser une approche axée sur les rues vertes qui contribue à transmettre l'image d'un vaste espace ouvert qui s'étend à la grandeur du pré Tunney et plus loin.

L'un des principaux objectifs du Plan directeur consiste à faire en sorte que les espaces ouverts favorisent et soutiennent une diversité d'usages actifs et passifs afin que tous les utilisateurs du site disposent d'espaces extérieurs sains. À cet effet, on a établi un équilibre entre des utilisations du sol, des fonctions de bâtiment, des densités d'aménagement et des géométries du site compatibles lors de l'élaboration du réseau d'espaces ouverts du site. Ces derniers sont placés à des endroits stratégiques, répartis également et spatialement définis de manière à créer des milieux piétonniers confortables et des microclimats agréables en toute saison.



Figure 5.36: Espaces ouverts



Figure 5.37: Dessin de plaza de transit du pré Tunney



Typologie des espaces ouverts

L'expression « espace ouvert » englobe tous les lieux découverts extérieurs évoqués dans le Plan directeur, qu'ils soient publics, semi-publics, semi-privés ou privés. Le réseau d'espaces ouverts prévu dans le Plan directeur comprend une gamme d'espaces actifs et passifs qui créent une diversité, une individualité et une identité à travers le site. On a assuré un équilibre entre les paysages aménagés avec des matériaux inertes et ceux aménagés avec des végétaux pour servir une variété de fonctions à travers le spectre des usages, du public au privé. Le réseau est structuré en fonction d'une typologie bien définie d'espaces ouverts qui est illustrée à la figure 5.38.

Dans le Plan directeur, les principaux types d'espaces ouverts incluent :

- la promenade du pré Tunney,
- l'esplanade de la station Tunney's Pasture,
- le parc communautaire,
- les aires d'agrément et de commodités,
- les paysages de rue améliorés
- les toits verts,
- les cours intérieures,
- les liaisons en milieu d'îlot.



Figure 5.38: Typologie des espaces ouverts



Figure 5.39: Dessin de parc communautaire



Figure 5.40: Caractère de promenade du pré Tunney

Promenades du pré Tunney et Colombine

Les portées d'entrée vertes que sont les promenades du pré Tunney et Colombine constituent des éléments emblématiques et déterminants du site. Les larges terre-pleins centraux représentent une importante liaison passive avec les quartiers contigus et offrent un lien piétonnier direct en provenance et à destination de la station Tunney's Pasture pour les utilisateurs du site au nord et à l'est. En outre, le couloir semblable à un parc de la promenade du pré Tunney fournit aux employés et aux résidents un espace ouvert souple.

Bien qu'on prévoie que cet endroit demeure une imposante pelouse, le Plan directeur recommande l'installation de terrains de sport et d'autres aménagements propices à la vie active afin d'en accroître la fréquentation.

Des mesures relatives aux eaux pluviales visent à enjoliver cet important espace vert : des rigoles de drainage biologiques captureront les eaux de ruissellement provenant des paysages aménagés avec des matériaux inertes. À ces stratégies de gestion des eaux pluviales peuvent s'ajouter des zones où la pelouse est peu tondue et des plantations naturalisées qui réduisent les coûts d'entretien et améliorent la biodiversité de cet important espace ouvert.



Figure 5.41: Caractère de esplanade de la station Tunney's Pasture

Esplanade de la station Tunney's Pasture

L'esplanade de la station Tunney's Pasture représente l'un des aménagements publics les plus remarquables qui définiront le rajeunissement du site. Elle sera construite simultanément avec la nouvelle station de transport en commun. Elle est destinée à assumer un éventail de fonctions publiques à titre d'avant-cour de la station et d'endroit propice aux rencontres quotidiennes, aux cafés, aux terrasses, aux festivals et à d'autres activités communautaires.

Flanquée au nord et à l'ouest par le noyau commercial du site, l'esplanade constituera un important lieu de rassemblement et un pôle de circulation majeur pour les résidents, les employés et les visiteurs qui emprunteront l'un ou l'autre élément du réseau de transport en commun ou actif. Les commerces et les services environnants offriront des commodités supplémentaires aux personnes qui s'adonneront à leurs occupations quotidiennes et à la collectivité dans son ensemble. Des restaurants et des cafés seront situés le long d'une terrasse dans un microclimat favorable engendré par le bord de l'esplanade, qui sera exposé au sud et protégé contre les vents.

L'esplanade devrait être conçue comme un lieu aménagé surtout avec des matériaux inertes qui serait susceptible d'accueillir facilement une multitude d'activités publiques. Des rangées d'arbres plantés à des endroits stratégiques procureront de l'ombre aux sentiers piétonniers principaux qui mèneront à la station et en partiront. On installera aussi un nombre amplement suffisant de bancs publics qui seront ombragés ou non, afin de tirer profit des effets saisonniers du climat d'Ottawa. Respectant le caractère d'une esplanade urbaine destinée en premier lieu aux piétons, l'emprise de la chaussée de la promenade Yarrow traversera l'esplanade de la station sans les trottoirs et le revêtement en asphalté d'une rue nord-américaine typique. À la grandeur de l'esplanade (et de l'emprise de la chaussée), on emploiera une palette de pavés et de matériaux naturels et composites de grande qualité.



Figure 5.42: Caractère de parc communautaire

Par ailleurs, un système de gestion passive des eaux pluviales représentera une composante et un élément d'importance de cet espace. Des surfaces perméables, des systèmes de rigoles de drainage biologiques urbaines et des pièces d'eau atténueront les surfaces dures, tout en fournissant des commodités attrayantes et en communiquant un puissant message en faveur du développement durable.

Parc communautaire

Le long de l'emprise élargie de la promenade Sir-Frederick-Banting, le parc communautaire d'une superficie d'un hectare accueillera une diversité d'utilisations récréatives. Situé en plein cœur de la collectivité, il constituera un important élément du réseau d'espaces ouverts en contribuant à l'aménagement d'une collectivité résidentielle harmonieuse et en offrant des commodités en matière d'espace pour le noyau d'organismes gouvernementaux et de bureaux. Le parc n'est pas destiné à un événement, à une utilisation ou à une fonction unique. Il fournira plutôt un espace souple susceptible d'accueillir une gamme d'activités actives et passives (y compris des ligues sportives et des activités scolaires).

L'ensemble résidentiel situé directement à l'est du parc communautaire sera doté d'une façade active et animée qui donnera sur cet espace. Cet aménagement créera un cadre favorable à des cafés, à des restaurants et, peut-être, à un centre communautaire, tandis que le podium contigu qui se trouve au-dessus de ces établissements se prête bien à un club de conditionnement physique ou à une garderie.



Figure 5.43: Caractère d'aires d'agrément et de commodités

Aires d'agrément et de commodités

Au fil de l'aménagement du pré Tunney, les espaces ouverts sous-utilisés qui se trouvent devant les édifices ministériels deviendront de plus en plus importants à titre de lieux actifs et passifs. Ils desserviront les résidents et les employés (dans un rayon adéquat de 200 mètres) avec une variété d'usages pouvant inclure des terrains de jeu pour enfants, des jardins communautaires, des petits terrains de loisirs et des zones tranquilles.

Il s'agira surtout de paysages aménagés avec des matériaux végétaux avec quelques éléments réalisés avec des matériaux inertes. Il est prévu que ces espaces fonctionnent comme des parcs destinés aux environs immédiats.



Figure 5.44: Caractère de parcs linéaires

Parcs linéaires

On propose l'aménagement de parcs linéaires sous forme d'emprises élargies et améliorées le long de la promenade Sir-Frederick-Banting et de l'avenue Parkdale. Ces corridors bonifieront l'activité des piétons et des cyclistes en les reliant à des espaces ouverts locaux et régionaux, comme le nouveau parc communautaire et les terrains à vocation de parc de la rivière des Outaouais.

Les parcs linéaires posséderont toutes les caractéristiques d'un parc typique dans une emprise élargie le long de toute la rue concernée. Grâce à l'élargissement de l'emprise, on pourra aménager des trottoirs séparés, des bandes cyclables, des zones tampons de végétation et des espaces ouverts programmables susceptibles de servir à des loisirs actifs et passifs.



Figure 5.45: Caractère de toits verts

Toits verts

Le Plan directeur pour le pré Tunney recommande l'installation de toits verts à la fois sur de nouveaux édifices et des édifices existants du site. Avec ce type d'aménagement, on veut introduire des lieux de vie et de travail passifs et actifs prolongés sur les toits, à l'intention tant des résidents que des travailleurs. Ces espaces sont considérés comme un avantage social à titre de prolongements de résidences et de milieux de travail.

En outre, les toits verts procurent d'autres bénéfices environnementaux, notamment la gestion des eaux pluviales, la réduction des îlots de chaleur, la baisse des coûts d'énergie des édifices et la création d'un habitat pour diverses espèces. Ces systèmes seront installés en fonction d'un pourcentage de la surface de toit et intégrés à titre de composantes des installations techniques et des services publics. On recommande une combinaison de stratégies intensives et extensives pour qu'il y ait une diversité d'échelles et de végétaux sur les toitures.



Figure 5.46: Caractère de cours intérieures

Cours intérieures

Dans le Plan directeur, les cours intérieures sont habituellement des espaces semi-privés associés à des utilisations du sol résidentielles, commerciales ou gouvernementales. Elles visent à fournir des lieux intimes aménagés avec des matériaux inertes ou des végétaux et respectueux de la fonction de l'édifice où ils se trouvent. Ces aires sont soit réservées à l'usage exclusifs des occupants du bâtiment, soit accessibles par le public à certaines heures.

Les cours servent d'espaces extérieurs passifs ou actifs aux édifices et sont aménagés avec des matériaux inertes et des végétaux en fonction du programme exigé par les utilisations du sol concernées. Elles peuvent accueillir une gamme étendue d'activités, notamment des espaces extérieurs pour des garderies, des terrains de jeu, des piscines, des terrains de sport, des terrasses destinées aux barbecues, des jardins à l'intention des résidents ou des employés et des aires pour animaux de compagnie. Les cours des édifices commerciaux et gouvernementaux peuvent aussi servir à des fins publiques et agir, entre autres, comme lieux utilisés lors de conférences, aires de travail et espaces extérieurs pour des restaurants et des cafés.

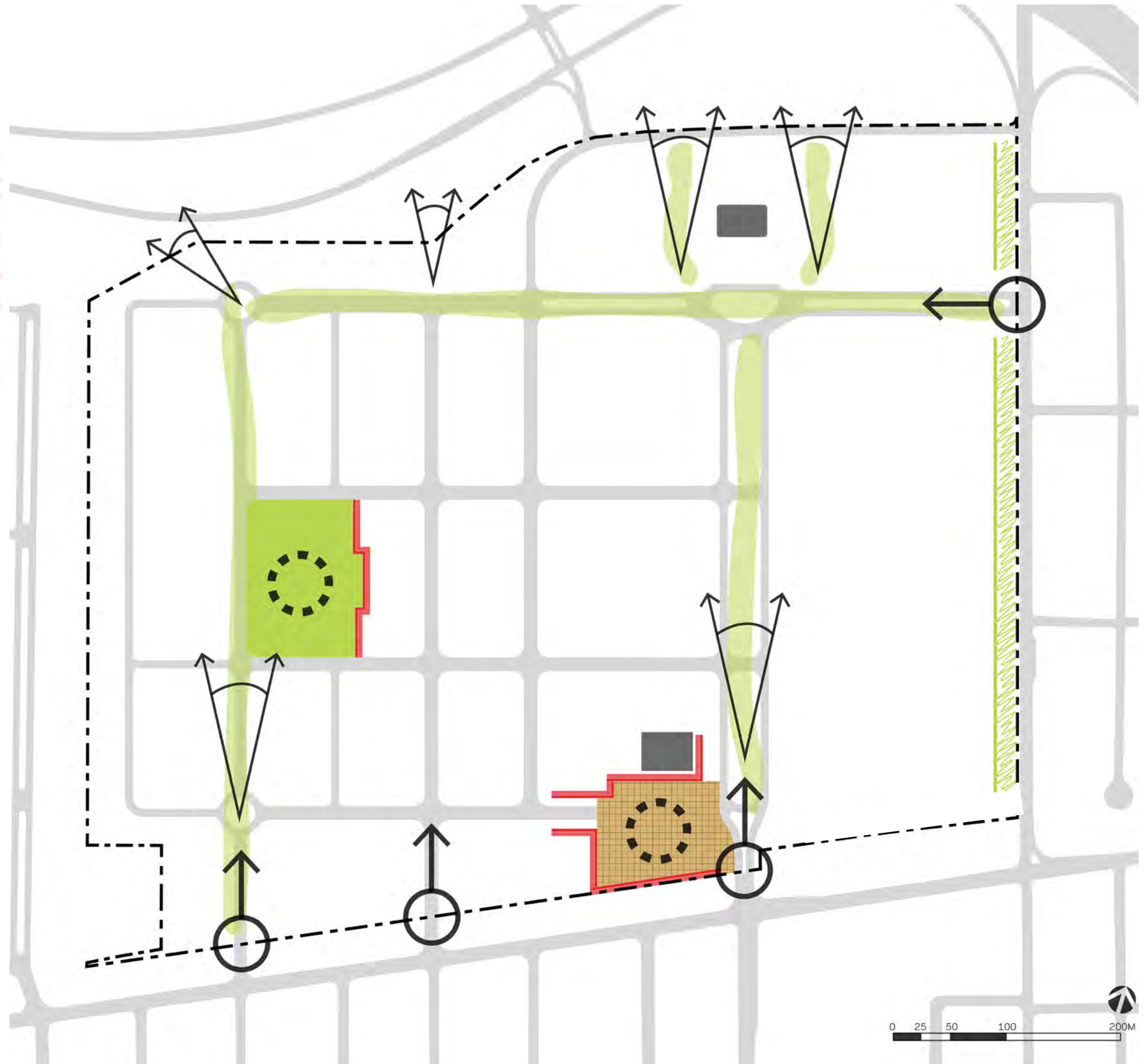


Figure 5.47: Caractère de liaisons en milieu d'îlot

Liaisons en milieu d'îlot

Les liaisons en milieu d'îlot sont des corridors désignés qui servent des voies de communication pour les piétons, les cyclistes et, d'une manière limitée, les véhicules. Elles visent à accroître la perméabilité piétonnière dans le pré Tunney et les quartiers existants au-delà, et ce, en ménageant des liaisons sûres et de haute qualité entre les édifices.

Dans les secteurs d'emploi et polyvalents du site, elles serviront de lieux semi-publics aménagés avec des matériaux inertes, favorisant ainsi un domaine piétonnier actif pour les employés, les résidents et les visiteurs. Dans les secteurs résidentiels du pré Tunney, ces liaisons fonctionneront comme prolongement de l'espace privé aménagé avec des végétaux, de manière à procurer un milieu adéquatement tranquille et sûr. Elles serviront aussi d'accès au besoin pour les véhicules d'urgence et de service.



5.7 ÉLÉMENTS DU SITE

La figure 5.48 illustre des éléments de design spécifiques intégrés dans le Plan directeur créant collectivement une collectivité polyvalente dynamique, piétonnière qui est axée sur le transport en commun. Ces éléments confèrent aussi une signature distincte au site qui célèbre l'identité unique du pré Tunney au sein de la collectivité dans son ensemble. Les principales caractéristiques incluent les éléments suivants :

Des portes d'accès au pré Tunney sont identifiées et définies par d'importants édifices repères actuels et nouveaux, des espaces ouverts aménagés et des installations d'art public éventuelles.

Deux zones distinctes situées sur le site servent de plaques tournantes pour les rassemblements et l'interaction communautaires. La place de la station du pré Tunney est un espace civique majeur et une porte d'entrée qui est partagée avec l'entrée principale du pré Tunney, tandis que le parc communautaire sert de grand espace vert ouvert qui offre des occasions récréatives passives et actives pour les résidents et les travailleurs dans les environs ainsi que la collectivité dans son ensemble.

Des « constructions activées » mettent en lumière des secteurs où une activité commerciale et des commerces dynamiques seront aménagés. Ces constructions urbaines ont été soigneusement planifiées afin d'encadrer, de définir et d'animer la place de la station du pré Tunney et le parc communautaire.

Afin de s'intégrer à la collectivité environnante, l'avenue Parkdale participera au plan grâce à des constructions sur terrains intercalaires et à un parc linéaire qui la relie au réseau d'espaces ouverts du pré Tunney ainsi qu'aux parcs de la rivière des Outaouais.

Les vues vers l'intérieur et vers l'extérieur du site sont aussi des éléments de design importants. Les corridors visuels actuels du pré Tunney ont été accentués pour encadrer les vues vers l'intérieur du site et vers la rivière des Outaouais et au-delà. D'autres corridors, comme la promenade Sir Frederick Banting, ont été ouverts afin de fournir de nouveaux liens traversant le site. En misant sur cette tradition, des perspectives soigneusement formées ont été créées vers les quartiers adjacents au sud et à l'est du site.

Figure 5.48: Éléments du site



Figure 5.49: Intégration de systèmes énergétiques de quartier avec des équipements publics

5.8 SERVICES ET INFRASTRUCTURES

Le Plan directeur prévoit la transformation du pré Tunney d'un centre de l'emploi à une collectivité polyvalente et urbaine du vingt-et-unième siècle. Cette transition nécessite un réseau de services et d'infrastructures hautement durables qui s'intégrera en faisant un tout avec le site, le nouvel éventail d'utilisations des terres et la collectivité dans son ensemble.

Bon nombre des piliers de cette transformation sont déjà intégrés dans le Plan directeur, y compris les éléments suivants :

- un éventail complet d'utilisations des terrains pour répondre au concept vie-travail-agrément (une collectivité qui offre toutes les commodités à proximité);
- un mélange urbain d'îlots et de rues à l'échelle des piétons dans l'ensemble du site (encourage la marche tout en réduisant la dépendance envers les automobiles);
- le transport en commun intermodal à courte distance de marche (connectivité piétonnière dans le pré Tunney et la collectivité dans son ensemble);
- la minimisation des terrains de stationnement et la maximisation des espaces verts (réduisant ainsi l'effet de l'îlot de chaleur et le ruissellement des eaux pluviales vers les infrastructures municipales);
- un design urbain et un aménagement paysager durables et passifs (des espaces publics qui sont rafraîchis et réchauffés naturellement selon les principes du microclimat en réduisant la dépendance envers les ressources d'eau, etc.);
- la richesse des installations communautaires qui sont facilement accessibles aux travailleurs et aux résidents (réduit la circulation et la pollution créées par les véhicules);
- des bâtiments rénovés et neufs conçus de manière durable (ce qui produit une baisse de la demande pour l'énergie, les services et l'infrastructure et crée une empreinte environnementale réduite pour le pré Tunney).



Figure 5.50: Intégration des éoliennes avec la forme bâtie

Il y a une foule de stratégies d'infrastructures à considérer afin de mettre le Plan directeur en œuvre, notamment :

Chauffage et climatisation centralisés

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada possède une longue tradition de succès quant à l'utilisation d'un système centralisé de chauffage et de climatisation pour les immeubles actuels du pré Tunney. En raison de la « masse critique » d'emplois additionnels et de résidents qui est proposée dans le présent Plan directeur, il s'agit d'une occasion prometteuse de fournir un système centralisé de chauffage et de climatisation communautaire viable et élargi afin de desservir le nouveau projet dans l'avenir.

Cogénération

Étant donné l'interdépendance des diverses utilisations des terrains et des immeubles sur le site et dans la collectivité environnante, la cogénération d'énergie est une possibilité. La chaleur excédentaire produite par un type d'immeuble peut être d'une plus grande utilité pour les autres édifices situés à proximité.

Soleil et vent

Ces sources d'énergie représentent des partenaires possibles avec les stratégies précitées. La viabilité potentielle de l'énergie solaire et éolienne est liée à la hausse du coût de l'énergie traditionnelle (et à la baisse du coût des cellules photovoltaïques et des turbines) pendant la durée du Plan directeur. L'énergie solaire et éolienne peut être récoltée à une échelle qui permet à de tels systèmes de contribuer aux besoins de la collectivité sans compromettre l'aspect visuel.

Gestion sur place des eaux pluviales

Cette stratégie peut significativement réduire l'impact du pré Tunney sur les ressources municipales en augmentant la collecte, la filtration et la réutilisation de l'eau sur place. La gestion des eaux pluviales répond à des exigences pragmatiques



Figure 5.51: Intégration de cellules photovoltaïques avec des façades des bâtiments

pour les infrastructures tout en contribuant à la construction d'installations attrayantes pour la gestion de l'eau qui contribueront à un aménagement paysager de grande qualité et il s'agit-là d'un élément central du Plan directeur.

Aménagement paysager à faible impact

L'aménagement paysager à faible impact travaille de concert avec la gestion des eaux pluviales et aide à réduire la dépendance envers les infrastructures hydrauliques. Il peut aussi tirer pleinement avantage de la collecte des eaux grises sur place, réduisant ainsi la demande d'eau fraîche pour la végétation. Un aménagement paysager à faible impact est décrit plus en détail dans la section 5.9 du Plan directeur.



Source: Chesapeake Bay Program Flickr

Figure 5.52: Paysage de faible impact

Un survol d'ingénierie de haut niveau du Plan directeur a identifié les améliorations des éléments de service qui seront requises pour appuyer l'aménagement envisagé par le Plan directeur.

Approvisionnement d'eau

Les données actuelles sur la consommation d'eau, qui ont été utilisées dans l'analyse d'infrastructure, se fondent sur des données de facturation de l'année 2000 et elles s'établissaient à 40 l/s. En utilisant les taux de consommation indiqués dans les Lignes directrices de la Ville d'Ottawa relatives à la conception des ouvrages d'eau, le taux de consommation d'eau du Plan directeur augmentera dans une proportion de 640 % jusqu'à un taux horaire maximum de 300 l/s. Cette hausse est principalement attribuable à la densité supérieure des utilisations résidentielles qui sont proposées pour le site.

Même s'il se produira une hausse importante des taux de consommation, l'analyse du système indique qu'il devrait y avoir une capacité suffisante dans le système d'approvisionnement d'eau actuel pour la consommation quotidienne, car l'ensemble du site a fait l'objet de mises à niveau complètes au cours des 15 dernières années. De plus, en s'appuyant sur des tests de TPSGC, le débit d'eau nécessaire pour la protection contre les incendies devrait être adéquat pour cette option proposée. Cependant, la demande du débit d'eau pour la protection contre les incendies devra être évaluée pour le Plan directeur.

Vu que le Plan directeur propose la démolition et le réaménagement de certains immeubles actuels, le système de distribution devra être modifié en conséquence.



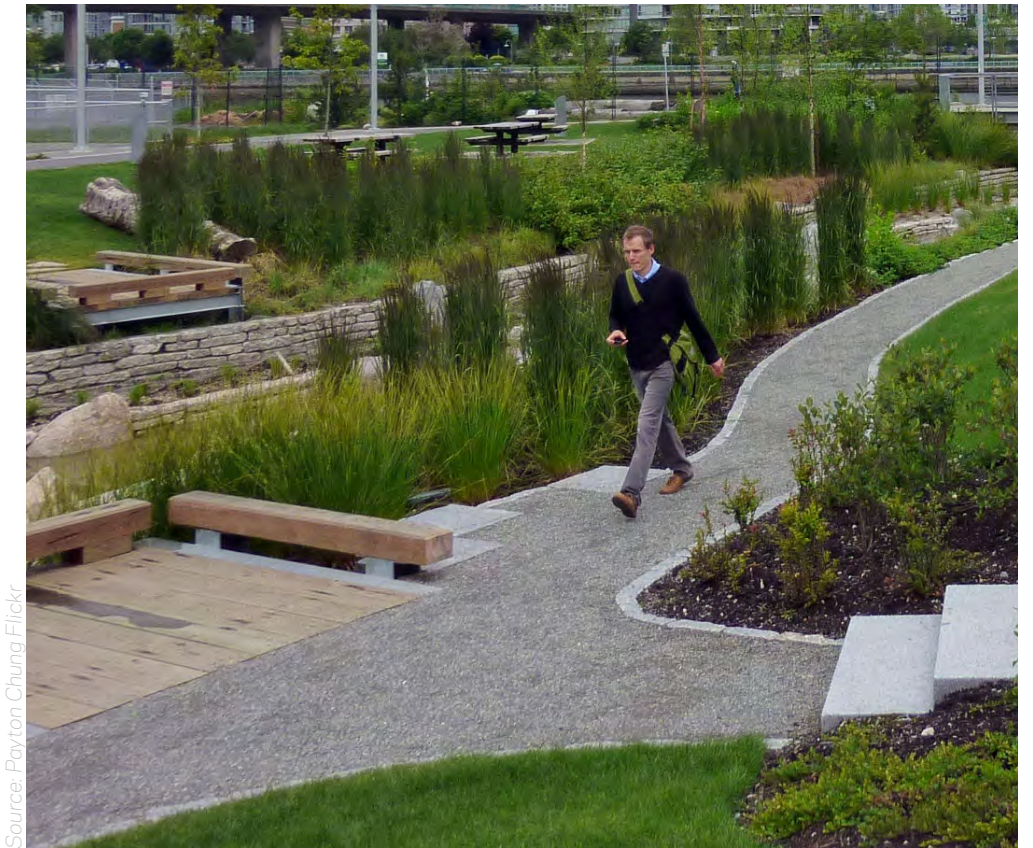
Source: La Citta Viva Flickr

Figure 5.53: Intégration de l'aménagement paysager des eaux pluviales avec le domaine public

Services sanitaires

Les services sanitaires actuels sont sur le point d'atteindre leur pleine capacité, avec un débit de pointe des eaux usées de 61 l/s. Par conséquent, bon nombre des égouts devront être remplacés afin de répondre au débit de pointe des eaux usées futur de 180 l/s (une hausse de 300 %), qui a été calculé en utilisant les débits des eaux usées moyens décrits dans les Lignes directrices de la Ville d'Ottawa relatives à la conception des ouvrages d'eau.

Vu que le Plan directeur propose la démolition et le réaménagement de certains immeubles actuels, les services sanitaires devront être modifiés en conséquence.



Source: Pavton Chung Flickr

Figure 5.54: Intégration de l'aménagement paysager des eaux pluviales avec le domaine public

Services d'eaux pluviales

En se fondant sur les conditions existantes, il a été déterminé que le réseau actuel d'évacuation des eaux d'égout ne satisfait pas aux normes actuelles parce qu'il ne possède pas la capacité d'évacuer une tempête telle qu'il s'en produit tous les cinq ans. De plus, le réseau local d'évacuation des eaux ne comprend pas des contrôles de quantité ni de qualité du ruissellement avant de se déverser dans les points de rejet du collecteur principal. Le réaménagement du site fournira l'occasion de mettre à niveau l'ensemble du réseau actuel d'évacuation des eaux d'égout pour qu'il réponde à la norme d'une tempête telle qu'il s'en produit tous les cinq ans et d'introduire des mesures de contrôle de la quantité et de la qualité.

Contrôle de la quantité

Le pré Tunney exigera la mise en place d'un plan de gestion des eaux pluviales qui produira une réduction de 25 % du débit et de la quantité du ruissellement des eaux d'égout. Cela nécessitera une capacité d'entreposage importante afin de gérer le ruissellement produit lors des événements importants et cet élément devrait être intégré dans la conception sans égard au plan de réaménagement du site. Si les options de réaménagement présentent des contraintes d'espace, la capacité d'entreposage peut être fournie sur les toits, dans les stationnements, les rues, des tuyaux enfouis ou des citernes et conteneurs situés dans les espaces ouverts.

Contrôle de la qualité

Le pré Tunney exigera l'installation de contrôles de gestion des eaux pluviales afin d'éliminer 80 % de la moyenne annuelle, après l'aménagement, du total des solides en suspension (TSS) et 40 % de la moyenne annuelle du phosphore total (PT) du ruissellement du site, en tenant compte de toutes les tempêtes inférieures ou égales à une tempête de 24 heures qui se produit tous les deux ans. Les bassins de sédimentation, les séparateurs de déchets et d'huiles, les installations de biorétention, les marais de traitement des eaux usées ou une combinaison de ces installations représentent des exemples d'installations de traitement des eaux pluviales.



Figure 5.55: Caractère de conception durable

5.9 CONCEPTION DURABLE

La série de stratégies de conception intégrée dans le Plan directeur vise la durabilité environnementale, économique et sociale, à court et à long terme, du pré Tunney. Les éléments suivants présentent un aperçu de ces stratégies. Les initiatives de durabilité qui ne sont pas abordées au niveau du Plan directeur devront être explorées de manière plus approfondie dans de nouvelles études détaillées.

Potentiel piétonnier et aménagement axé sur le transport en commun

La création d'une collectivité propice à la marche dans le Plan directeur est un objectif primordial. La construction d'îlots plus petits, d'une combinaison d'utilisations des terrains, d'activation des constructions, des servitudes élargies, des environnements piétonniers agréables, des pistes cyclables reliées à des réseaux ainsi que des trottoirs sécuritaires et séparés représentent tous des prolongements de cet aspect.

L'ancrage du Plan directeur dans des principes d'aménagement axé sur le transport en commun (AATC) représente un autre élément clé ainsi qu'un partenariat naturel avec le concept du potentiel piétonnier. Une amélioration de la connectivité, de l'efficacité et de l'utilisation des divers modes de transport en commun (TCRR, TCRA et autobus municipaux) encourage l'utilisation du transport en commun. Ces mesures sont jumelées à une diversité d'utilisations des terrains interreliées et à une densité soigneusement planifiée en fonction des plaques tournantes du transport en commun, ce qui produira une hausse des taux d'achalandage du transport en commun, une dépendance réduite envers l'automobile et une collectivité plus saine où les gens choisissent d'habiter.

Aménagement paysager à faible impact et eaux pluviales

Une des principales caractéristiques du Plan directeur est son aspect « vert » qui présente une diversité de vastes espaces ouverts bien aménagés. En se basant sur ces fondations, une sélection de plantes indigènes et un choix de végétation adaptative réduiront l'impact, favoriseront la biodiversité, diminueront les besoins d'irrigation et créeront des corridors d'habitats qui sont reliés à la rivière des Outaouais. Cette stratégie est aussi un élément crucial qui contribue à l'amélioration du secteur piétonnier le long des rues, dans les parcs et dans les autres espaces ouverts.

Le Plan directeur pour le pré Tunney



Figure 5.56: Caractère de conception durable

L'aspect « vert » s'étendra au-delà de la surface du sol pour inclure des systèmes de toits verts dans l'ensemble de la collectivité, ce qui offrira des avantages écologiques additionnels, ralentira le ruissellement des eaux pluviales durant les précipitations de pointe et réduira la demande pour les réseaux de gestion des eaux pluviales.

L'intégration de la gestion des eaux pluviales au pré Tunney est intrinsèquement liée aux éléments susmentionnés et elle contribuera un apport important à la stratégie écologique du Plan directeur. L'étendue et la quantité d'espaces ouverts indiquées dans le Plan directeur représentent un point de départ qui permet l'utilisation de la gestion des eaux pluviales en tant que système fonctionnel dans le site et le potentiel de la mise en place d'éléments aquatiques dans le cadre de l'esthétique de l'aménagement paysager. Dans l'avenir, une coordination étroite avec les ingénieurs civils et les architectes-paysagistes permettra à cette stratégie de passer à la prochaine étape.

Forme construite et conception écologique

Le design de la forme construite jouera un rôle clé dans la réduction de la demande d'énergie dans l'ensemble du site. Il sera essentiel d'appliquer des normes et des principes de conception écologique intégrée dans les étapes de planification, de design urbain, d'aménagement paysager et de conception des immeubles du Plan directeur. Cette mesure permettra la mise en œuvre de solutions globales pour la conception d'une « ville hivernale » à quatre saisons, la conservation de l'énergie, la production d'énergie sur place, l'efficacité de l'eau, le choix des matériaux et des ressources ainsi que la qualité environnementale à l'intérieur et à l'extérieur. Dans le cadre de ce processus, il est recommandé que les normes les plus élevées en matière de Leadership in Energy and Environmental Design (LEED) (ou l'équivalent) soient respectées au niveau de la collectivité et du quartier, dans les bâtiments et dans les environnements intérieurs. Il y a un mouvement important qui vise à créer des collectivités dont le rendement dépasse largement les normes LEED et, compte tenu de la vision avant-gardiste et de l'échéancier du Plan directeur, le pré Tunney est parfaitement adapté à suivre activement cette voie.



Figure 5.57: Caractère de conception durable

5.10 MICROCLIMAT

Analyse de l'accès solaire

Pour évaluer l'impact microclimatique des formes construites proposées sur l'environnement public, une analyse complète de l'accès solaire a été réalisée. L'analyse a illustré les ombres créées par la forme construite recommandée dans le Plan directeur à 9 h, à 12 h et à 15 h à l'équinoxe de printemps (le 12 mars), au solstice d'été (le 21 juin), à l'équinoxe d'automne (le 21 septembre) et au solstice d'hiver (le 21 décembre).

Pour atteindre un équilibre optimal entre la densité appropriée pour le site et l'accès solaire, des analyses préliminaires d'accès solaire ont guidé la conception des masses de bâtiments dans l'élaboration du Plan directeur. L'analyse finale de l'accès solaire démontre que la majorité de l'environnement public du pré Tunney a un accès solaire élevé entre les heures de 9 h et de 15 h durant la plupart des périodes de l'année. L'analyse a aussi confirmé que le plan directeur ne projette pas d'impacts d'ombre sur les quartiers résidentiels stables environnants, à l'exception de la propriété la plus septentrionale sur le côté est de l'avenue Parkdale. De plus, le 21 décembre, les ombres sont projetées sur beaucoup de propriétés du côté est de l'avenue Parkdale. Cependant, l'analyse des ombres à 9 h et à 15 h le 21 décembre illustrent une situation où de plus grandes ombres sont associées à une lumière du jour limitée, ce qui atténue leur impact.

Les conditions microclimatiques de la place de la station du pré Tunney et du parc communautaire font l'objet d'une attention particulière dans le Plan directeur, compte tenu de leurs fonctions importantes d'espaces ouverts dans le site. Les résultats de l'étude d'accès solaire ont conclu que ces deux espaces sont en grande partie libre d'ombres le matin et en début d'après-midi à longueur d'année, sauf durant l'hiver. Cependant, des ombres sont projetées sur la place de la station du pré Tunney en fin d'après-midi, au printemps, à l'automne et en hiver.

5.11 SECTEURS DU SITE

Le Plan directeur du pré Tunney offre une vision d'avenir dynamique pour une importante étendue de terrain à Ottawa. Un objectif majeur du Plan directeur consiste à créer une collectivité dynamique sur le site qui comporte des secteurs distincts qui contribuent à l'atteinte de cet objectif primordial. Les mots et les images qui suivent décrivent chaque secteur et son rôle dans l'ensemble du projet.



Figure 5.58: Secteurs du site

Secteur central

Chaque collectivité prospère possède un centre dynamique et le secteur central du pré Tunney vise à créer une ambiance de « centre-ville » avec une forte identité du lieu ainsi que des usages et des caractéristiques liés à l'identification. Même si le secteur central a une utilisation polyvalente, sa fonction primaire consiste à desservir le secteur de l'emploi de la collectivité du pré Tunney. Le secteur est construit autour de deux caractéristiques clés : la plaque tournante de l'emploi à la station du pré Tunney, qui est à forte densité et a une utilisation polyvalente, et l'élément important du Plan Gréber – la promenade du pré Tunney.

Place de la station du pré Tunney

En tant qu'élément essentiel de la plaque tournante, la place de la station du pré Tunney est située entre la station du pré Tunney et la promenade du pré Tunney et est encadrée par des locaux à bureaux à forte densité et des utilisations commerciales avec des façades animées au niveau de la place. La place sert de porte d'entrée hautement visible et active pour la collectivité et offre des installations communautaires qui incluent l'accès au transport en commun multimodal, une diversité de commerces, des restaurants, des cafés, des terrasses et les grands espaces ouverts aménagés de la place. De plus, l'adresse principale et les halls d'entrée des immeubles à bureaux se trouveront sur la place.

Promenade du pré Tunney

La place longe la large promenade paysagère du pré Tunney qui est un espace ouvert majeur qui s'étend profondément dans le cœur du secteur de l'emploi du pré Tunney. Les immeubles qui encadrent le côté ouest de la promenade se composent d'un tissu d'immeubles existants intercalés de nouveaux immeubles à bureaux en retrait de la promenade conformément aux conditions le long du côté est de la promenade. La zone ouest du secteur central se compose d'îlots de taille limitée et l'utilisation des terrains est consacrée aux locaux à bureaux (au nord) et à des usages mixtes pour résidences, locaux à bureaux et commerces (au sud, près du secteur de la place). Les îlots polyvalents offrent la flexibilité nécessaire afin de répondre aux exigences du portefeuille et du marché immobilier.

Le caractère du secteur central se définit par le secteur du « centre-ville » et la plaque tournante du transport en commun, ses grands espaces civiques et verts ainsi que les îlots urbains d'immeubles à bureaux et à usages mixtes qui longent des rues bordées d'arbres. Le caractère de ce quartier est aussi activement relié à l'ensemble de la collectivité par la station de transport en commun, des espaces civiques et verts, des locaux à bureaux, des commerces et des installations auxquels l'on a accès par une zone d'attraction commerciale située bien au-delà du site du pré Tunney.



Figure 5.59: Secteur central



- HABITATIONS
- BUREAUX
- LABORATOIRES
- TRANSPORT
- USAGE MIXTE (HABITATIONS/COMMERCES DE DÉTAIL)
- USAGE MIXTE (BUREAUX/COMMERCES DE DÉTAIL)
- USAGE MIXTE (BUREAUX/HABITATIONS)
- USAGE MIXTE (HABITATIONS/BUREAUX/COMMERCES DE DÉTAIL)
- ESPACES OUVERTS

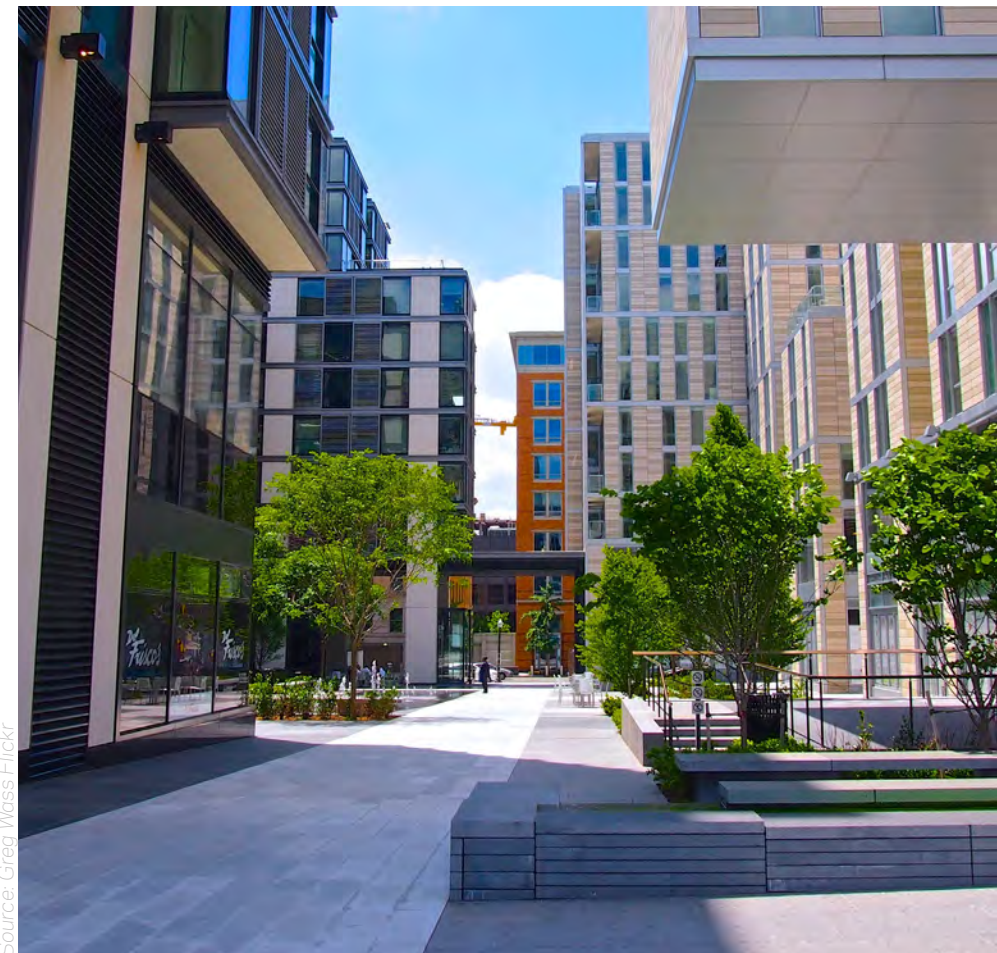


Figure 5.60: Caractère de secteur central



Figure 5.61: Caractère de secteur central

Secteur nord

Le secteur nord du pré Tunney offre une bordure bien définie pour la promenade du pré Tunney et effectue une transition perméable et accessible vers le lieu d'attraction important de la rivière des Outaouais et de ses vastes parcs.

L'immeuble Brooke Claxton actuel situé au terminus nord de la promenade du pré Tunney sera délicatement encadré par de nouveaux immeubles à bureaux, qui serviront ensuite de transition pour les édifices résidentiels faisant face aux parcs et à la rivière. Le groupe d'édifices résidentiels avec vue vers les parcs et la rivière sera construit de façon à tenir compte de la hauteur (de quatre à douze étages), de retraits généreux et d'espaces ouverts naturalisés et paysagers. Les immeubles résidentiels donnant sur l'avenue Parkdale seront d'une hauteur supérieure, conformément au contexte de la forme construite qui se dessine le long de cette artère.

La promenade Colombine est une rue clé de ce secteur et elle sera une avenue bordée d'un grand nombre d'arbres (en s'inspirant du Plan Gréber) et encadrée de nouveaux immeubles le long du côté nord de la promenade.

Le caractère du secteur nord se définit par la rencontre de la collectivité avec la nature et par la transition d'une bordure urbaine d'immeubles à bureaux et d'édifices résidentiels le long de la promenade Colombine aux proportions généreuses et bordée d'arbres, à des édifices résidentiels présentant un vaste aménagement paysager et créant ainsi un lien naturel avec les parcs de la rivière des Outaouais.



Figure 5.62: Secteur nord



Source: La Citta Vita Flickr

Figure 5.63: Caractère de secteur nord



Source: La Citta Vita Flickr

Figure 5.64: Caractère de secteur nord

Secteur est

Le secteur est du Plan directeur inclut une longue façade le long de l'avenue Parkdale avec une exposition importante au point de rencontre de Parkdale et de Scott, présentant le pré Tunney dans sa forme actuelle aux quartiers environnants.

Dans ce secteur, la majorité de l'utilisation des terrains est consacrée aux locaux à bureaux (qui sont installés dans des immeubles existants) avec des usages mixtes nouveaux, offrant des locaux à bureaux et des résidences le long de Parkdale, et de nouvelles résidences à l'angle de Colombine et de Parkdale, le tout sis dans de vastes espaces verts ouverts. On offre le potentiel d'aménager des commerces au niveau de la rue dans les immeubles polyvalents et les édifices résidentiels. Les immeubles à usages mixtes/locaux à bureaux/résidences offrent la flexibilité de répondre aux besoins du portefeuille et du marché immobilier.

Les immeubles à bureaux actuels constituent la majorité de la forme construite et la limite du retrait actuel encadre la promenade du pré Tunney. Ce tissu existant se compose d'un champ d'édifices à faible hauteur et d'espaces verts ouverts qui sont ponctués d'une silhouette de tours bien délimitées. Cette image constitue un contraste marqué avec le mur d'immeubles de grande hauteur qui commencent à s'ériger le long du côté est de Parkdale, ce qui accentue de plus en plus le caractère unique du pré Tunney et le milieu bâti. Pour préserver ce caractère unique, les nouveaux édifices auront une hauteur considérablement inférieure à celle des tours à bureau existantes et les édifices d'une hauteur supérieure seront aménagés le long du côté est de l'avenue Parkdale. Cette stratégie est complétée par des retraits le long de l'avenue Parkdale qui suffiront à offrir de généreux espaces verts ainsi qu'une parcelle de parc au terminus de l'avenue Burnside. Au milieu de l'îlot, des liens piétonniers vers la promenade du pré Tunney offre une accessibilité perméable à travers le site. L'aire d'agrément existante à l'est de l'immeuble Coates devrait demeurer un espace ouvert paysager.

Le caractère du secteur est comportera un environnement piétonnier paysager de haute qualité qui définit la surface du sol du site, le côté ouest de l'avenue Parkdale et la vue à partir de la rue Scott.



- HABITATIONS
- BUREAUX
- LABORATOIRES
- TRANSPORT
- USAGE MIXTE (HABITATIONS/COMMERCES DE DÉTAIL)
- USAGE MIXTE (BUREAUX/COMMERCES DE DÉTAIL)
- USAGE MIXTE (BUREAUX/HABITATIONS)
- USAGE MIXTE (HABITATIONS/BUREAUX/COMMERCES DE DÉTAIL)
- ESPACES OUVERTS

Figure 5.65: Secteur est



Source: HOK

Figure 5.66: Caractère de secteur est



Source: HDR, Inc. Flickr

Figure 5.67: Caractère de secteur est

Secteur ouest

Le secteur ouest du Plan directeur aborde la proximité importante à un quartier résidentiel unifamilial parvenu à maturité ainsi que des stratégies majeures pour la circulation et l'agrément qui seront avantageuses pour le pré Tunney et la collectivité en général.

Dans ce secteur, la majorité de l'utilisation des terrains est résidentielle (d'immeubles de hauteur moyenne et grande à logements multiples à des maisons en rangée de faible hauteur), avec certains laboratoires et locaux à bureaux, des usages mixtes avec résidences et locaux à bureaux, des usages mixtes avec résidences et commerces et une importante aire d'agrément à espace ouvert. Situé à proximité de la zone de l'emploi du secteur central, ce secteur polyvalent avec résidences et locaux à bureaux offre de la flexibilité pour répondre aux besoins du portefeuille et du marché immobilier. Le secteur à usages mixtes avec résidences et commerces, qui longe l'importante aire d'agrément à espace ouvert, prévoit le potentiel d'usages commerciaux qui compléteront cet espace. À long terme, si l'édifice Sir Frederick Banting vient à être déclassé, le Plan directeur inclut la flexibilité de développer des usages résidentiels qui s'adapteront au quartier adjacent du parc Champlain.

Cette section du Plan directeur porte sur une forme construite qui est nouvelle en grande partie (sauf pour les laboratoires et les locaux à bureaux existants) et s'insère dans un réseau serré d'îlots urbains et de rues. La stratégie relative à la hauteur des édifices est très sensible au contexte environnant : les structures les plus élevées seront placées au centre du pré Tunney (le long de la limite est de ce quartier et aucune ne sera plus élevée que les tours déjà en place sur le site); avec une baisse graduelle vers l'ouest (pour faire la transition vers le quartier unifamilial du parc Champlain), vers le nord (pour faire la transition vers les parcs de la rivière des Outaouais) et vers le sud (pour faire la transition vers la bordure de la rue Scott et le quartier résidentiel qui se situe au-delà). Une attention sera portée à l'établissement de la hauteur appropriée pour encadrer le parc communautaire tout en assurant l'accès au soleil.

La forme construite est établie dans une stratégie de surface du sol qui se compose de rues de quartier urbaines et paysagères et d'allées à l'intérieur des îlots. Les principaux espaces ouverts dans ce secteur incluent la promenade Sir Frederick Banting et le parc communautaire. La vision pour la promenade Sir Frederick Banting se définit comme une artère d'importance semblable à la promenade Colombine qui réunira la circulation des véhicules, des vélos et des piétons en offrant une servitude paysagère améliorée. La largeur du côté est de la promenade Sir Frederick Banting sera agrandie pour lui donner un caractère de parc linéaire. Par ailleurs, à l'extérieur du site couvert dans le Plan directeur, le prolongement de la servitude paysagère de Sir Frederick Banting est souhaité en tant que point terrestre élargi traversant les rails du TCRR jusqu'à la rue Scott afin d'étendre l'environnement vert du pré Tunney jusqu'aux quartiers situés au-delà. Une approche semblable de pont terrestre paysager est souhaitée pour le prolongement de la promenade Goldenrod jusqu'à la rue Scott. Le parc communautaire borde aussi Sir Frederick Banting, ce qui rehausse la qualité verte de ce quartier tout en ajoutant de l'espace ouvert utile destiné à l'usage du grand public.

Le caractère de ce secteur ouest sera un quartier résidentiel à échelle agréable offrant un parc de grande qualité qui invite un vaste éventail de personnes à la recherche d'une collectivité où les espaces ouverts, les installations récréatives, le travail, les achats et le transport en commun se trouvent à proximité.

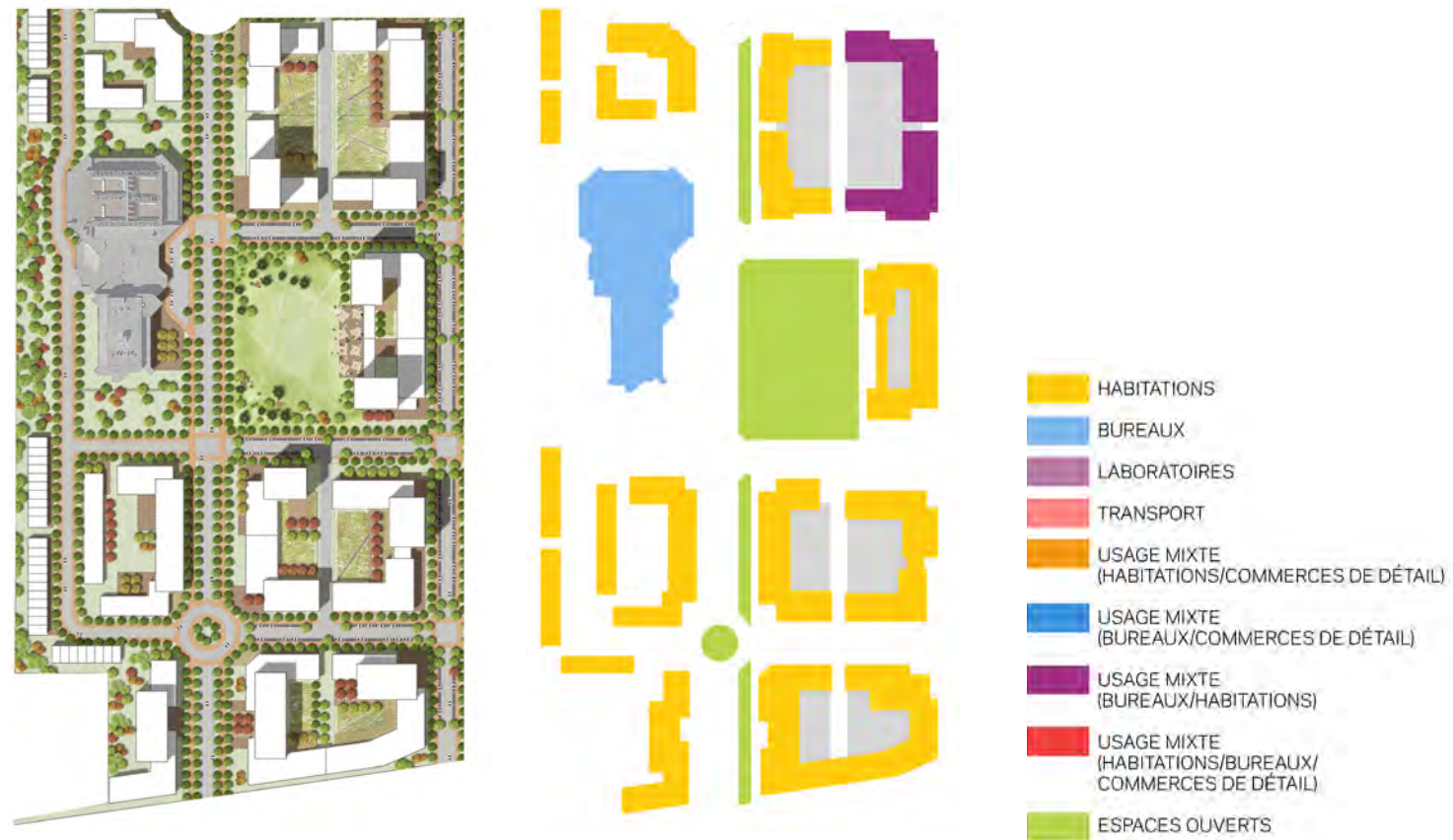


Figure 5.68: Secteur ouest



Figure 5.69: Caractère de secteur ouest



Figure 5.70: Caractère de secteur ouest

LIGNES DIRECTRICES EN MATIÈRE DE DESIGN URBAIN

06





06

LIGNES DIRECTRICES EN MATIÈRE DE DESIGN URBAIN

Le Plan directeur du pré Tunney recommande le respect des lignes directrices suivantes en matière de design urbain afin d'atteindre les objectifs souhaités qui ont été formulés dans le Plan directeur. Ces lignes directrices s'appuient sur la forme construite privilégiée, la durabilité et la typologie des îlots.

6.1 LIGNES DIRECTRICES POUR LA FORME BÂTIE

Orientation et volumétrie des édifices

Les édifices devraient promouvoir une bordure de rue urbaine continue et une façade publique de grande qualité par le recours à des stratégies d'aménagement qui tiennent compte de tous les aspects de la rue. Dans les aires de locaux à bureaux et à usage polyvalent, cette façade de rue devrait être animée et comporter des fonctions et des activités qui assurent le dynamisme et l'interaction communautaire. Dans les secteurs résidentiels, une approche plus passive devrait être adoptée afin d'offrir un quartier tranquille mais suffisamment animé pour donner l'impression d'une habitation active.

Dans tous les immeubles, il est nécessaire d'avoir une impression claire de l'adresse de l'édifice et de l'emplacement de l'entrée dans l'environnement public. Il faut concevoir des édifices afin de rehausser le confort et la sécurité des piétons dans l'environnement public et de mettre en œuvre une approche de conception appelée « yeux dans la rue » en augmentant la sécurité dans l'environnement public à l'aide d'indications visuelles claires que les occupants des édifices ont des lignes de vue dans l'environnement public, ce qui permet de constamment surveiller la sécurité dans l'environnement.

La conception d'immeubles d'une hauteur supérieure devrait minimiser l'impact nuisible sur la qualité du paysage de rue et les quartiers adjacents. Une volumétrie et une orientation appropriées des édifices sont encouragées afin de limiter l'impact négatif des ombres, de maximiser l'accès solaire dans la rue, d'atténuer les problèmes de vent et de capturer des panoramas sur les éléments caractéristiques du site et de la rivière des Outaouais.

Dans les lieux où les édifices les plus hauts sont proposés, une approche de « construction d'une tour et de la rue » devrait être adoptée pour fournir une distinction visuelle claire entre la forme construite de la tour et de la rue qui contribue à la façade de rue et à l'espace ouvert. Cette approche crée un environnement à l'échelle

humaine au sol et assure une rue bien conçue et une définition de l'espace ouvert ce qui produit un confort amélioré dans l'environnement piétonnier. Cette approche crée aussi un édifice qui s'insère bien dans la silhouette du pré Tunney. Le résultat cumulatif sera une forme construite qui contribue positivement à un aménagement urbain intégré, ce qui produit une collectivité de grande qualité. Le texte qui suit présente les principales considérations pour la conception.

Immeubles de rue

Tel qu'il est indiqué dans la vue aérienne du Plan directeur, les immeubles de rue devraient être d'une hauteur qui crée des rues et des espaces ouverts présentant des proportions agréables. Les considérations du microclimat au niveau du sol sont d'une importance primordiale et l'accès au soleil, l'atténuation du vent et la protection contre les intempéries sont des éléments clés. La volumétrie et l'articulation de la forme construite sont aussi cruciales et il faut soigneusement porter attention afin d'offrir un environnement à l'échelle humaine.

Tours

Le distancement des tours est une caractéristique qui définit le pré Tunney et les conditions existantes présentent des tours bien séparées et un tissu d'édifices de hauteur moyenne situé dans un espace vert ouvert généreux. L'esprit de ce caractère est transmis dans le Plan directeur et les nouvelles tours maintiendront des distances confortables. Le Plan directeur rendu et la vue aérienne fournissent des lignes directrices concernant l'emplacement et la séparation des tours, pour chaque îlot. Il est important d'avoir une présence visuelle au niveau de la rue pour au moins une portion de chaque tour et le hall d'entrée doit être clairement relié à la forme de la tour. Cette approche de conception facilite l'orientation et l'identité et crée aussi un lien entre chaque tour et l'environnement public au sol.

Les tours résidentielles devraient s'efforcer d'utiliser des proportions et une articulation architecturales pour créer l'élancement des tours en portant attention

à la base et au sommet de l'immeuble et de produire une silhouette urbaine esthétiquement agréable qui aura généralement une taille maximale de plaque de planche de 750 mètres carrés bruts.

Les tours à bureaux auront plus de latitude quant à la taille de la plaque de plancher et la taille sera influencée par les besoins fonctionnels et la demande du marché. Il faut toutefois porter la même attention à la séparation des tours afin de permettre l'accès de la lumière naturelle et les panoramas ainsi qu'une intimité et sécurité visuelles.

Certains édifices devraient être soigneusement conçus en tant que repères lorsque cela est approprié dans la collectivité, tandis que d'autres seront considérés comme des édifices du tissu urbain. Cet aspect dépendra de l'emplacement, de la prépondérance visuelle et du contexte du site de l'immeuble particulier dans le Plan directeur.

Retrait et renforcement des édifices

Cette ligne directrice développe l'approche « construction de la tour et de la rue ». Des retraits et des renforcements appropriés des édifices devraient être utilisés pour atténuer l'impact des édifices plus hauts et créer un paysage de rue orienté sur les piétons et à l'échelle humaine. Les tours seront aménagées en retrait de l'édifice de la rue afin de créer un environnement public au niveau de la rue et d'empêcher les édifices élevés de dominer le paysage de rue. Les édifices élevés devraient avoir un retrait minimum de trois mètres au-dessus des édifices de la rue afin de réduire la volumétrie globale de l'édifice et de fournir une transition de la forme construite dans le paysage de rue et les zones résidentielles environnantes de faible hauteur. Cela crée aussi des aires d'agrément extérieures au niveau du toit de l'édifice de la rue sous forme de toits verts et de terrasses.



Figure 6.1: Caractère de design urbain (matérialité de l'édifice)

Les immeubles devraient généralement avoir des retraits constants pour créer une façade de rue continue. Pour les terrains situés à l'angle des rues, les retraits des édifices devraient s'aligner avec leur façade respective sur la rue et effectuer les transitions nécessaires pour les deux angles. Des variations des retraits peuvent être utilisées pour intégrer les entrées principales des édifices, les espaces ouverts publics et les liens intercalaires.

Accès aux édifices

Les entrées principales des édifices devraient donner sur les rues de l'environnement public et être directement accessibles par les piétons, les cyclistes et les véhicules. Des portes principales comportant des adresses individuelles devraient être fournies pour les unités résidentielles au rez-de-chaussée (p. ex., les maisons en rangée, les logements superposés en bande) afin d'animer la rue. On devrait accéder aux unités résidentielles situées aux étages supérieurs par l'entrée principale de l'édifice qui est clairement définie par une adresse municipale. Là où des usages résidentiels et des locaux à bureaux sont inclus au-dessus des utilisations commerciales, des entrées séparées de ces utilisations devraient comporter une adresse municipale et être facilement visibles. Il devrait y avoir un lien fort entre les entrées et l'édifice qu'elles desservent et les halls devraient être transparents avec l'environnement public. L'utilisation d'auvents dans les entrées, des halls à double hauteur et d'autres stratégies de démarcation de l'adresse municipale devraient être encouragées.

Les entrées principales des édifices devraient assurer une protection contre les intempéries à l'aide d'auvents, d'entrées en retrait, de porches, de portiques et/ou de vérandas. Cela inclut les entrées pour les résidences individuelles au niveau de la rue. Les entrées secondaires devraient aussi être clairement visibles, sécuritaires, pratiques et facilement accessibles.



Figure 6.2: Caractère de design urbain (toits)

Stationnement, entreposage des vélos et accès aux aires de chargement et de services

L'accès aux services, à l'entreposage et aux aires de chargement et de stationnement devrait être aisé, mais aussi aménagé à un emplacement discret et voilé afin d'éviter l'impact négatif dans l'environnement public. La construction d'aires d'entreposage et de chargement centralisées et communes est encouragée afin de minimiser le nombre de ces aires dans chaque pâté ainsi que les bateaux de trottoir.

Les quais de chargement ainsi que les aires de service, d'entreposage et de collecte des déchets devraient être situés dans le sous-sol. Cependant, si de tels emplacements ne sont pas viables, ces aires devraient être aménagées à distance des aires publiques et complètement dissimulées. Si de telles aires se trouvent au niveau de la rue, des enceintes devraient être intégrées dans la conception des édifices respectifs et construites à l'aide de matériaux qui s'agencent à ceux de leurs édifices respectifs (p. ex., pas de clôture à mailles de chaîne, etc.). Les aires de service et de déchets devraient être asphaltées à l'aide d'une surface étanche d'asphalte ou de béton afin de minimiser le potentiel d'infiltration de matières dangereuses dans le sol.

Sécurité

La conception d'ensemble du site et de l'édifice devrait respecter les principes de prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM) ainsi que des meilleures pratiques en matière d'espace défendable afin d'assurer la sécurité de tous les citoyens.

Citons en exemple la présence de visibilité entre les aires intérieures et extérieures afin de rehausser les occasions de surveillance naturelle. De même, dans des immeubles à logements multiples, l'accès aux aires de stationnement et de services dans les édifices devrait être situé de manière transparente près des aires communautaires (p. ex., zones de récréation, salons, salles de réunion) afin d'assurer la sécurité.

Public, semi-privé, privé

Il faut fournir une démarcation facilement compréhensible des aires publiques, semi-privées et privées lorsque l'environnement piétonnier est présent. Cela comprend le niveau de la rue et tous les autres niveaux auxquels s'étend l'environnement. Ce but doit être atteint par une intégration réfléchie de la conception urbaine, paysagère et architecturale.

Façades des édifices

Même si la variation de l'expression de la forme construite est encouragée, des rythmes constants pour le plan de référence, les retraits et les autres stratégies architecturales devraient être utilisés et préserver la continuité de la façade de rue afin de conférer un caractère distinct à la conception urbaine.

Les façades des grands immeubles devraient articuler les éléments fonctionnels clés de l'édifice par la volumétrie, l'articulation et la matérialité de la forme construite. De tels éléments incluent entre autres des commerces individuels et des unités commerciales, des unités résidentielles, des entrées principales, des halls, des balcons, des terrasses, des auvents, des avant-cours, etc. Ce « codage » de la conception urbaine et architecturale permet l'animation de l'environnement public ainsi que l'identification intuitive des principales fonctions et caractéristiques de l'édifice. Dans la mesure du possible, les édifices devraient présenter un minimum de façades vierges.

Les façades latérales devraient préserver l'uniformité des normes et des matériaux de conception afin qu'ils correspondent aux normes et aux matériaux employés pour la façade avant. Lorsque l'utilisation des fenêtres est interdite pour les édifices (p. ex., lorsque des projets adjacents futurs sont prévus), les façades latérales devraient toujours être conçues en fonction d'un haut niveau d'articulation, de délimitation et de matérialité.



Figure 6.3: Caractère de design urbain (accès aux aires de chargement et de services)

Les façades à usage commercial donnant sur l'environnement public doivent être transparente, avec une vue sans obstruction des activités à l'intérieur des espaces commerciaux. C'est un élément crucial de l'animation de l'environnement public ainsi que de l'orientation et de l'identification. À cet égard, une part importante de la façade de la base de l'édifice au niveau de rue devrait être en vitrage transparent afin de permettre des vues sur les utilisations intérieures et de créer de l'intérêt visuel pour les piétons. Les murs-tympan ne devraient pas être utilisés.

Les édifices avec des façades dépassant 12 mètres de largeur devraient être divisés en des unités fonctionnelles de petite taille par l'utilisation de la volumétrie, l'articulation, la délimitation et la matérialité de la façade.

Caractère et matérialité de l'édifice

Le caractère du design urbain, de l'architecture et de l'aménagement paysager des nouveaux aménagements devrait être conforme à celui des immeubles actuels en préservant une qualité élevée et l'esthétique dans la conception de l'ensemble du site. Lorsque de nouveaux aménagements sont adjacents à un contexte environnant, il faut prendre des précautions afin de créer une conception qui est sensible au contexte existant et au contexte futur prévu.

La palette des matériaux et des éléments de finition de la forme construite et de la conception doit s'adapter au but de caractère susmentionné en insistant sur des processus et des propriétés de qualité élevée qui sont durables et viables. Les matériaux privilégiés pour le revêtement incluent la brique, la pierre, le métal, le panneau composite, le verre, le béton sur place et le béton manufacturé. Des matériaux comme le stucco, le parement de vinyle, le plastique, le contreplaqué, les blocs en béton, le verre teinté et réfléchissant et le parement de métal sont fortement découragés.

Un aménagement paysager de grande qualité est d'une importance primordiale et comprend des éléments paysagers vivants et des éléments construits. De plus amples détails sont fournis dans cette section. Des lignes directrices pour la conception urbaine de l'environnement public et l'aménagement paysager seront élaborées en mettant l'accent sur l'établissement d'une présence constante de la « marque de qualité » du pré Tunney dans l'ensemble du secteur visé par le Plan directeur.

Toits

Les toits verts sont un prolongement essentiel de la stratégie d'espaces ouverts du pré Tunney et ils sont encouragés dans l'ensemble du secteur visé par le Plan directeur. De tels toits doivent être conçus en fonction de la durabilité (pour réduire l'effet d'îlot de chaleur, la gestion des eaux pluviales) ainsi que les loisirs passifs et actifs et inclure des terrasses extérieures privées et communautaires, des terrasses en bois, des jardins et des lots à jardiner.

Les matériaux et les couleurs utilisés pour le toit doivent s'agencer à la conception et aux matériaux de la forme construite. L'équipement mécanique du toit doit s'intégrer à la conception de l'édifice et être entièrement dissimulé en utilisant des matériaux qui s'agencent à ceux de l'édifice.

On peut considérer des toits inclinés ou en pente dans des endroits situés à côté d'un contexte existant utilisant une forme de toit semblable, en particulier le long de la limite ouest du Plan directeur.

Art public et commémorations

On encouragera l'art public et les commémorations dans des endroits appropriés dans le pré Tunney. Selon la forme, la conception et la fonction, des endroits appropriés pour l'art public et les commémorations incluent la place urbaine et/ou en étroite proximité aux édifices fédéraux.



Figure 6.4: Caractère de design urbain (la conception des édifices)

6.2 LIGNES DIRECTRICES EN MATIÈRE DE DURABILITÉ

Le pré Tunney est situé à côté de la rivière des Outaouais et les parcs et zones naturalisées connexes, un secteur qui est un patrimoine naturel caractéristique important de la région d'Ottawa. De plus, la vision du Plan directeur prévoit un aménagement urbain responsable et durable de la plus grande qualité. En tenant compte de ces facteurs, les lignes directrices pour une conception durable représentent un élément essentiel du Plan directeur.

Conception du site, des édifices et de l'environnement intérieur

L'aménagement des constructions nouvelles et réhabilitées (à tous les niveaux du site, des édifices et de l'environnement intérieur) qui atteignent le plus haut niveau de la certification Leadership in Energy and Environmental Design (LEED) (ou une norme de conception durable équivalente) est encouragé. Compte tenu de la portée de la vision du Plan directeur, il est fortement recommandé de viser des cibles supérieures à la certification LEED.

Les stratégies de conception durable à respecter dans le Plan directeur sont énumérées ci-dessous :

- **Réduction d'énergie** – La réduction de la consommation énergétique représente une priorité primordiale à tous les niveaux susmentionnés pour l'ensemble du site, les édifices et les systèmes de l'environnement intérieur (CVCA, chauffage de l'eau, éclairage, etc.). On insistera surtout sur l'utilisation des stratégies de conception passive comme l'aménagement d'un site durable, l'ombrage, la ventilation, la climatisation, l'infiltration de la lumière naturelle, etc. Une fois que tous les moyens passifs auront été utilisés, des solutions sophistiquées axées sur la technologie sont encouragées.
- **Réduction de l'eau** – La réduction de la consommation d'eau est aussi importante en insistant sur une meilleure utilisation de l'eau sur place avant qu'elle ne soit retournée pour un processus de repurification dispendieux. Cela comprend des stratégies comme l'utilisation des eaux grises pour des utilisations qui n'exigent pas l'eau potable.



Figure 6.5: Caractère de design urbain (la conception des édifices)

- **Flexibilité** – La flexibilité au niveau du site, des édifices et de la conception intérieure représente un élément de conception important, car elle permet de facilement mettre des changements en œuvre en au fil des ans.
- **Production d'énergie** – Compte tenu de la taille du pré Tunney et du vaste éventail d'utilisation de terres du Plan directeur, il faut considérer le potentiel de cogénération et de production d'énergie hors réseau.
- **Gestion des déchets** – Il faut considérer la gestion centralisée et ciblée des déchets pour l'ensemble du site afin d'atteindre la plus grande efficacité pour le recyclage. Il faut mettre en œuvre un protocole de gestion des déchets de construction pour l'ensemble du site afin d'optimiser le recyclage des matériaux de construction.

Conception et aménagement paysager du site

La conception et l'aménagement paysager du site jouent un rôle important dans le succès du Plan directeur du pré Tunney. L'étude des conditions climatiques est essentielle pour le succès de la conception et de l'aménagement paysager sur le site et les données pour la région d'Ottawa (qui comprennent des analyses du vent, de la température, de l'humidité et des radiations solaires) peuvent être visualisées dans les figures 8.11 à 8.16. Le texte qui suit présente les stratégies à utiliser dans la mise en œuvre de la vision du Plan directeur :

- **Aménagement paysager actuel** – Dans la mesure du possible, les éléments vivants parvenus à maturité devraient être conservés et complétés par de nouveaux éléments qui s'agencent aux éléments en place. Il est essentiel d'insister sur la meilleure qualité et durabilité, y compris le respect des processus, des propriétés et des systèmes les plus durables possible.
- **Gestion des eaux pluviales** – Tel qu'il a été mentionné précédemment dans cette section, une gestion des eaux pluviales globale, qui se fera sur place, est encouragée ainsi que des stratégies liées à l'eau (toits verts, jardins sur le toit, murs verts, utilisation des eaux grises, etc.).



Figure 6.6: Caractère de design urbain (conception et aménagement paysager du site)

- **Sol perméable** – Il faut maximiser les surfaces perméables afin de permettre la conservation, le filtrage et la réutilisation de l'eau de pluie sur place. Il faut utiliser des éléments construits poreux et des stratégies d'éléments paysagers vivants pour atteindre ce but. Voici quelques exemples :
 - La plantation de fossés végétalisés et de bassins de drainage avec des plantes indigènes qui se développent bien dans des conditions humides;
 - Il faut fournir sur place des zones d'entreposage de la neige qui sont bien drainées (et dotées d'une collecte des eaux pluviales) qui permettent à la neige fondante (et à la pluie) d'être filtrée avant d'être libérée dans le réseau de drainage des eaux pluviales.
- **Espèces indigènes résistantes à la sécheresse** – Il faut utiliser des plantes et des arbres qui non envahissantes, indigènes à la région et résistantes à la sécheresse et nécessitent peu d'entretien et d'eau.

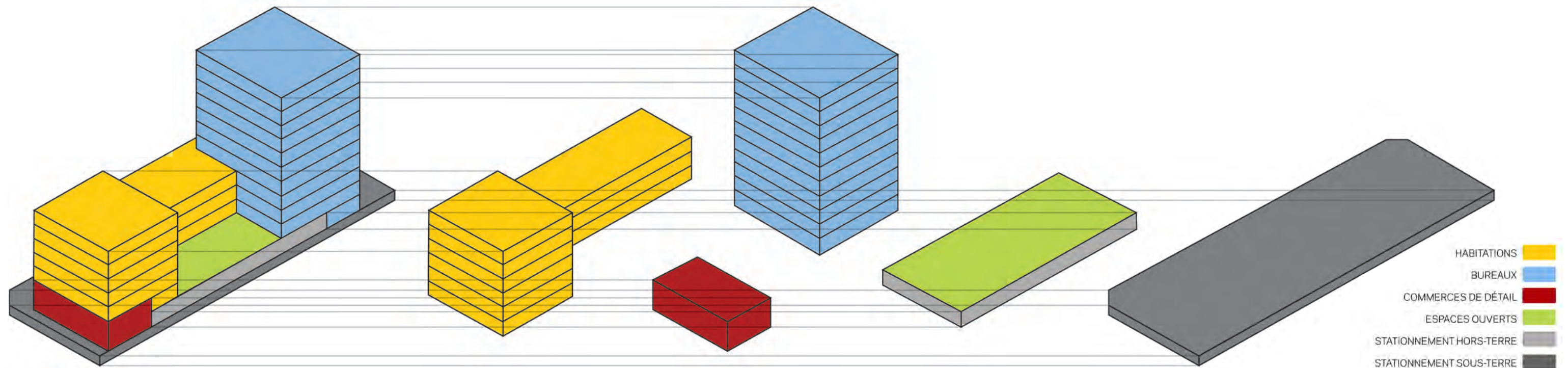


Figure 6.7: Typologie des îlots usage mixte

6.3 TYPOLOGIE DES ÎLOTS

Dans le Plan directeur, une typologie générale des îlots a été conçue afin de communiquer l'intention et la forme de l'aménagement dans le pré Tunney, y compris les liens entre les diverses utilisations et fonctions au sein de chaque pâté.

Flexible – La typologie des îlots est flexible et peut s'adapter à diverses utilisations des terrains et à divers types d'édifices ainsi qu'à des socles (édifice de la rue) et au stationnement souterrain.

Animée – Le niveau du sol (niveau de la rue) est activé en tant qu'environnement polyvalent, animée et convivial pour les piétons. Les espaces construits au rez-de-chaussée bordant cet environnement sont dotés de hauts plafonds pour permettre des fonctions animées qui appuient la collectivité (p.ex., entrées et halls d'entrée des édifices, activités commerciales et récréatives et services).

Protection contre les intempéries – Le recours à la protection contre les intempéries pour les piétons (p.ex., auvents, colonnades, espaces convertibles en saison, etc.) est encouragé dans le « cœur du centre-ville » et autres zones piétonnières et lieux de rassemblement importants du pré Tunney.

Façade de rue – La typologie de l'îlot est conçue de manière à créer une façade de rue uniforme tout en permettant l'articulation et l'expression des édifices individuels. L'intention vise à favoriser un environnement piétonnier de grande qualité et aussi à encadrer les panoramas et les liens vers les éléments qui définissent le caractère unique du pré Tunney. Cela comprend les panoramas et les espaces ouverts importants déjà présents dans le site ainsi que la rivière des Outaouais et ses parcs importants au nord ainsi que les quartiers adjacents au sud, à l'est et à l'ouest.

Points repères et tissu – Le Plan directeur et sa typologie des îlots donnent le ton pour l'emplacement des points repères et des édifices du tissu urbain. La silhouette actuelle des immeubles qui demeurera intacte présente déjà un mariage des deux

éléments, l'immeuble Brooke Claxton étant un exemple parfait d'un édifice repère au haut de la promenade du pré Tunney. Les nouveaux secteurs d'aménagement du Plan directeur prévoient le maintien de la continuité de ce riche mélange de points repères et de tissu urbain, ce qui est la marque d'une collectivité urbaine réussie et mémorable.

Les types d'îlots prévus dans le Plan directeur sont explorés ci-dessous :

Îlot polyvalent

Les îlots polyvalents sont situés dans les secteurs central et est du site. Ces îlots de densité moyenne prévoient des usages résidentiels et commerciaux ainsi que des locaux à bureaux afin d'offrir de la flexibilité et assurer de l'activité pendant une journée type de travail ou de la vie quotidienne.

Socle (édifice de la rue)

Le stationnement et le stationnement souterrain seront fournis dans chaque immeuble, au besoin. Un édifice de la rue de 4 à 6 étages (socle), qui est composé d'une combinaison équilibrée de résidences et de locaux à bureaux, enveloppera la structure de stationnement afin de créer une façade de rue uniforme. Les usages commerciaux peuvent être inclus au rez-de-chaussée dans des emplacements viables, particulièrement à côté de la place de la station et du parc communautaire. Une structure de stationnement interne sera coiffée de toits verts qui servent de cours intérieures semi-privées et offrent des espaces extérieurs flexibles et des occasions récréatives pour les résidents et les employés. Les tours résidentielles et les tours à bureau s'élèveront au-dessus (et envelopperont), le stationnement tel qu'il est défini dans les plans des hauteurs des édifices. Lorsqu'une structure de stationnement n'est pas incluse dans l'îlot, des cours intérieures semi-privées seront fournies au sol avec des liens donnant accès aux servitudes adjacentes.

Îlot résidentiel

Les îlots résidentiels sont principalement situés dans les secteurs nord et ouest du site. À l'exception des maisons en rangée à faible densité qui encadrent la limite ouest du campus, les îlots résidentiels sont de densité moyenne. Cette stratégie introduit une plus grande population de résidents permanents sur le site et contribue à la viabilité d'une collectivité dynamique dont l'aménagement est axé sur le transport en commun.

Ces îlots présentent la même forme et composition que les îlots polyvalents, mais ils se composent strictement d'usages résidentiels et d'aires internes connexes. Le stationnement souterrain est fourni au besoin et un immeuble résidentiel de 4 à 6 étages enveloppe une structure de stationnement. Dans la mesure du possible, des toits verts et des cours intérieures coiffent les structures de stationnement afin de fournir des aires communes vertes et des aires d'agrément extérieures pour les résidents.

Immeuble à bureaux

Les immeubles à bureaux sont situés dans les secteurs central et nord du site. Ces îlots offriront une densité qui variera de moyenne à élevée et des densités accrues seront situées dans les secteurs du centre et de la place de la station du site. Cette stratégie assure l'utilisation des terrains pour l'emploi à proximité des immeubles à bureaux actuels et de la station du pré Tunney, tout en optimisant l'espace du site afin d'effectuer la transition vers les quartiers adjacents à densité inférieure.

Ces îlots présentent aussi la même composition de forme que les îlots polyvalents, mais ils se composent uniquement de locaux à bureaux et d'usages d'agrément internes connexes. Le stationnement est fourni au besoin et un immeuble à bureaux de 4 à 6 étages enveloppe une structure de stationnement. Des toits verts et des cours intérieures sont inclus dans la mesure du possible afin de fournir de l'espace vert et des aires d'agrément extérieures pour les employés.

MISE EN ŒUVRE

07





07

MISE EN ŒUVRE

7.1 INTRODUCTION

Le Plan directeur du pré Tunney identifie l'infrastructure urbaine et les recommandations générales d'aménagement nécessaires pour atteindre une vision concertée et durable pour la zone étudiée. La mise en œuvre du Plan directeur exigera une planification additionnelle et une analyse de l'immobilier, l'exécution du projet, l'élaboration de politiques et de nouvelles initiatives de régie qui seront mises en œuvre au cours d'un horizon de planification de 25 ans. Il n'existe pas une seule entité, projet ou outil de financement qui puisse veiller à la réalisation du projet – tous les éléments sont importants pour réaliser la vision.

Cette section crée un cadre de travail qui permettra à TPSGC de coordonner, d'établir l'ordre des priorités et de programmer les actions et les projets futurs en comprenant que les efforts individuels à court terme, comme les nouvelles dispositions de zonage, les améliorations au paysage de rue, etc., doivent appuyer et jeter les bases de projets d'infrastructures et d'aménagement beaucoup plus complexes. Le chapitre résume aussi les études préliminaires à l'aménagement, les partenariats et l'applicabilité du plan directeur.

7.2 OBJECTIFS

La mise en œuvre du Plan directeur du pré Tunney fournira des avantages mesurables et intangibles dans les domaines économiques, sociaux et environnementaux pour le gouvernement fédéral, la Ville d'Ottawa et les autres intervenants publics et privés. Une foule d'avantages seront créés pour les intervenants concernés :

Gouvernement fédéral : des recettes potentielles découlant de la vente ou de la location de terrains, un centre fédéral de l'emploi avant-gardiste, des coûts d'exploitation réduits et des économies sur les locations à bail provenant de la colocation et de l'utilisation efficace de l'espace.

Gouvernement municipal : un projet d'aménagement majeur axé sur le transport en commun découlant d'investissements dans le transport en commun, de nouvelles recettes tirées de l'impôt foncier et de l'aménagement, une infrastructure et une connectivité de rue améliorées et des installations communautaires additionnelles.

Quartiers avoisinants : une collectivité sensible au milieu sur le site réaménagé, de nouvelles installations communautaires et des espaces ouverts et des espaces civiques, des commerces additionnels et une infrastructure améliorée.

Promoteurs : des occasions permettant de participer à un vaste projet d'aménagement polyvalent situé dans un excellent emplacement.

Citoyens : un choix accru de lieux de grande qualité où travailler, habiter et se détendre.

Le Plan directeur du pré Tunney fournit aussi des avantages additionnels dits « intangibles ». Certains sont particuliers à la capitale nationale tandis que d'autres rehaussent la réputation de la ville, du gouvernement fédéral et d'autres intervenants. Ces avantages qualitatifs incluent :

- l'établissement d'emplacements pour des espaces publics futurs importants tout en préservant le paysage historique de la promenade du pré Tunney;
- un lien amélioré entre le pré Tunney et les quartiers environnants et la rivière des Outaouais et les parcs riverains;
- le positionnement du pré Tunney comme un quartier de l'emploi important à l'échelle nationale;
- la création d'un modèle national de durabilité qui inspirera de bonnes pratiques d'aménagement dans les installations et les collectivités fédérales à l'échelle du pays;
- l'établissement d'une collectivité de l'emploi de grande qualité qui attire la prochaine génération de travailleurs fédéraux et du secteur privé, offre des occasions d'habiter et de travailler dans le même quartier et présente des lieux de travail à haute productivité;
- des avantages environnementaux grâce à une empreinte carbone réduite, à une consommation réduite d'énergie et d'eau par habitant et à une écologie urbaine améliorée;
- une occasion de réutiliser les propriétés fédérales qui offre des possibilités d'aménagement pour le secteur privé tout en préservant les intérêts fédéraux à long terme.



Figure 7.1: Projets à haute priorité
Le Plan directeur pour le pré Tunney

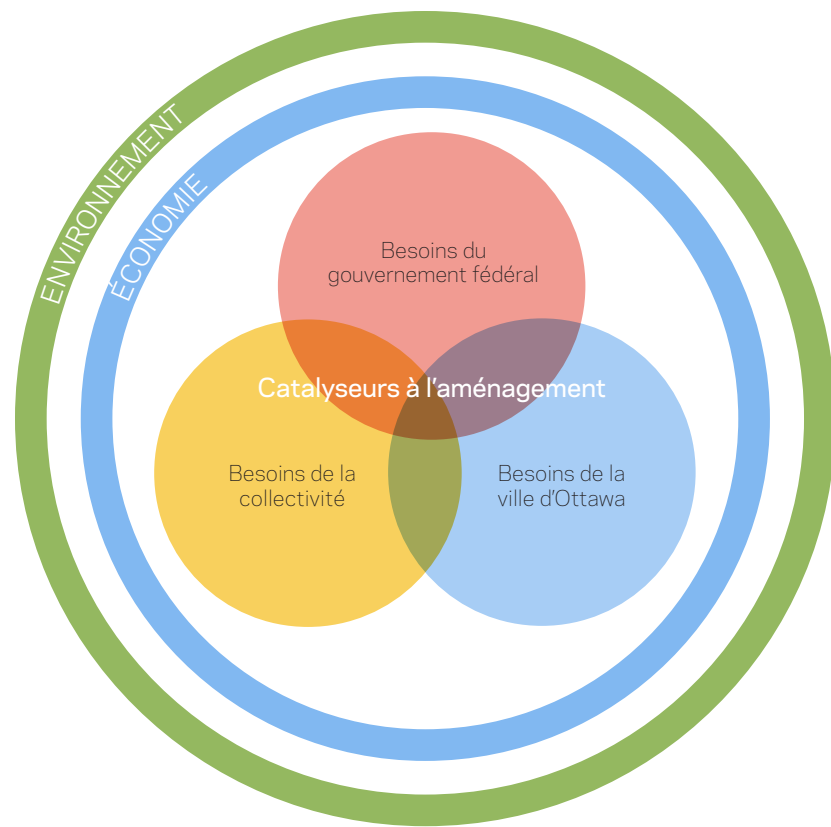


Figure 7.2: Catalyseurs à l'aménagement

7.3 MISE EN ŒUVRE

Le Plan directeur servira d'outil de prise de décisions aux intervenants fédéraux, municipaux et privés afin d'orienter l'aménagement des installations et des infrastructures et les décisions d'aménagement. Les méthodes de mise en œuvre du Plan directeur doivent être aussi dynamiques et flexibles que le plan en soi afin de permettre à TPSGC de s'adapter aux environnements politiques changeants, aux conditions du marché et aux tendances d'aménagement sur l'horizon de 25 ans du Plan.

La figure 7.2 présente une approche générale et un cadre de travail pour l'identification des moments propices pour entamer des investissements dans les infrastructures – ou des « catalyseurs à l'aménagement ». Les besoins du gouvernement fédéral, de la Ville et de la collectivité, envisagés dans l'optique de la conjoncture économique et de l'environnement, doivent tous converger afin de créer un environnement qui encourage la mise en œuvre réussie de ces projets d'infrastructure et qui accueille aussi favorablement ces occasions d'aménagement. Les catalyseurs sont identifiés et expliqués à la figure 7.1.

Mise en œuvre progressive

Les projets prioritaires identifiés à la figure 7.1 sont conçus en vue de fournir de la flexibilité à TPSGC quant au moment de la réalisation et de la mise en œuvre progressive. Des échéanciers approximatifs sont inclus sous pli pour chaque catalyseur selon les échéanciers prévus ou actuels (comme la date de lancement prévue du TCRR en 2018), mais le Plan directeur reconnaît que les environnements de mise en œuvre sont fluides et évoluent constamment. Des études futures seront requises pour identifier le moment approprié pour la mise en œuvre de chacun de ces investissements.

Projets à haute priorité : catalyseurs de l'aménagement

Certains projets dans le scénario d'aménagement peuvent être réalisés plus facilement que d'autres qui nécessiteront plus de temps en raison de la complexité, du coût et/ou de la dépendance sur le déroulement et le financement d'autres projets. Quatre de ces projets se démarquent comme des catalyseurs importants pour l'aménagement.

Des projets à court terme démontreront plus rapidement des changements tangibles pour le pré Tunney:

1 La place de la station du pré Tunney

La place de la station est l'un des principaux moteurs de l'aménagement au pré Tunney et elle présente le potentiel d'être d'un des premiers investissements stratégiques de l'environnement public. La conception de la nouvelle station de TCRR inclura la première phase de l'aménagement de la place de la station.

La place peut servir à présenter un « visage public » qui permettra au gouvernement fédéral d'expliquer les mandats et les activités sur le site. De plus, la place peut aussi servir de nœud d'information qui illustrera les progrès du Plan directeur et l'aménagement subséquent, y compris les détails sur les principaux éléments, des images « avant et après » de certains secteurs du site. Les renseignements peuvent être mis à jour en fonction des progrès de l'aménagement et au fur et à mesure que la place grandit en popularité.

Des installations temporaires, comme des commerces éphémères, des camions de cuisine de rue, des marchés fermiers, des activités communautaires, etc., pourraient donner un avant-goût de l'aménagement prévu. Grâce à ces efforts, la Place sera déjà en place lors de l'inauguration de la nouvelle station, ce qui améliorera l'accès à ce secteur.

Des projets à court et à moyen terme qui encouragent divers types d'aménagement :

2 Rues

Le Plan directeur envisage le transfert éventuel progressif de toutes les rues et des infrastructures connexes à la Ville. Cette initiative fournira la façade nécessaire sur la rue publique pour procéder à l'élargissement de la collectivité globale prévu dans le Plan directeur.

Des échanges de terrains devront être négociés afin de mettre en œuvre certains éléments du Plan directeur et d'assurer que l'aménagement progresse de manière rapide et efficace. Ces échanges incluront les artères ainsi que le terrain boisé existant à l'angle nord-ouest du site et le parc communautaire. Des investissements à court terme dans les rues comme la promenade du pré Tunney, la promenade Sir Frederick Banting et la promenade Colombine amélioreront l'expérience piétonnière générale et fourniront des liens propices à la marche entre la station du pré Tunney et les édifices et les installations du voisinage. La mise en œuvre de la stratégie d'aménagement paysager de haute qualité du Plan directeur le long de ces rues principales servira à accélérer la mise en œuvre et à ajouter des installations de l'environnement public que la collectivité pourra utiliser et dont elle pourra profiter.

Dans l'avenir, un lien véhiculaire, piétonnier et cyclable amélioré entre la promenade Sir John A. Macdonald et les terres de la rivière des Outaouais fera l'objet d'une étude conjointe par TPSGC, la CCN et la Ville d'Ottawa. Cette étude identifiera et évaluera les options appropriées pour ce lien en tenant compte du besoin et de la justification ainsi que de la meilleure façon de rehausser le lien de la collectivité avec la rivière des Outaouais.



Figure 7.3: La place de la station du pré Tunney

Des projets à long terme misant sur la construction d'une masse critique pour encourager le nouveau projet d'aménagement :

- 3 **Parc communautaire et parcs linéaires**
Comme la place du transport en commun, qui permettra la construction du nouveau parc communautaire, cet élément représente une étape importante qui intégrera le pré Tunney à l'ensemble de la collectivité tout en rehaussant la valeur des terrains au cœur du site.
- 4 **Des ponts pour relier le pré Tunney à la rue Scott**
Des ponts qui relieront le pré Tunney à la rue Scott augmenteront la connectivité avec le pré Tunney et à l'intérieur du secteur tout rectifiant la présence sur la rue Scott. Un pont à la promenade Goldenrod qui la reliera à la rue Scott augmentera l'accès au site, distribuera la circulation plus également et facilitera des occasions d'aménagement. La construction de ponts aménagés reliant Sir Frederick Banting et Goldenrod à la rue Scott améliorera grandement la façade de la rue Scott, luttera contre l'isolement causé par le manque d'accès en raison de la tranchée existante du Transitway et prolongera la haute qualité de l'aménagement paysager du pré Tunney.

7.4 ÉTUDES PRÉLIMINAIRES À L'AMÉNAGEMENT

Il y a plusieurs études, en cours et qui sont prévues, qui sont nécessaires pour faire passer le Plan directeur du pré Tunney à l'étape suivante de mise en œuvre. Entre autres, des études identifiant les éléments suivants sont encouragées :

- Stratégies de financement et d'élimination
- Évaluation du zonage et des politiques de la Ville
- Lignes directrices pour le paysage de rue, l'espace public, l'éclairage et la construction
- Énergie du secteur : chauffage et climatisation durables
- Étude de l'infrastructure solaire et du micro-réseau
- Étude sur la gestion des eaux pluviales
- Études sur les infrastructures, au besoin

7.5 PARTENARIATS

Le Plan directeur reconnaît que la transformation du pré Tunney exige des partenariats efficaces entre les organismes publics et privés afin de faire des investissements stratégiques dans de nouveaux projets d'aménagement et de remplacer les installations existantes pour créer une nouvelle collectivité polyvalente.

Dans le cadre des prochaines étapes, des partenariats entre le gouvernement fédéral, la Ville, les promoteurs et les autres intervenants devront être formés en vue de préparer des programmes préliminaires d'aménagement, de créer des stratégies de conception détaillées qui sont appropriées, d'effectuer la coordination avec les autorités, d'obtenir des fonds et de procéder à la mise en œuvre.

Des modèles possibles de partenariats incluent l'utilisation de partenariats public-privé (P3) pour le réaménagement du site. Le gouvernement fédéral pourra former un partenariat avec le gouvernement local et le secteur privé afin de démarrer la mise en œuvre du Plan directeur. Cette approche est offerte selon divers modèles (p. ex. : conception/construction, conception/construction/financement, conception/conception/financement/gestion, etc.) et peut être mise en pratique lors de l'aménagement d'infrastructures, d'édifices neufs ou rénovés et d'autres aspects du Plan directeur.

D'autres modèles de partenariats existent et pourraient être explorés selon l'horaire et à la discrétion de TPSGC.

7.6 APPLICABILITÉ DU PLAN

Le Plan directeur du pré Tunney n'a pas pour but d'être un document prescriptif. Il établit plutôt une vision d'ensemble, il identifie les moyens pour réaliser cette vision et, ce faisant, coordonne un aménagement complexe, un espace public, des infrastructures et une amélioration du transport. Le Plan directeur orientera les décisions futures concernant la programmation, la planification, la conception et l'aménagement des biens immobiliers relevant de la responsabilité des agences fédérales individuelles, comme TPSGC ou la CCN. Même si le Plan directeur ne s'applique pas à la Ville ni à des terrains privés, la participation de la Ville d'Ottawa et d'autres intervenants est cruciale pour l'atteinte des objectifs du Plan.

TPSGC encouragera les partenaires fédéraux, la Ville d'Ottawa ainsi que le secteur privé et les propriétaires de biens immobiliers à utiliser le Plan directeur lors de la programmation, de la planification et de la conception des propositions d'aménagement futures au sein du pré Tunney.

De plus, TPSGC utilisera aussi le plan afin :

1. D'évaluer et de présenter des commentaires sur :
 - a) les propositions d'aménagement qui dépassent l'entretien régulier des édifices publics;
 - b) les propositions d'améliorations à apporter aux parcs, aux espaces publics et aux réseaux de transport public.
2. D'orienter la rétroaction sur les études et les rapports d'aménagement fédéraux, locaux et privés.
3. D'élaborer ou modifier les études et les rapports d'aménagement futurs de TPSGC.

